



Deutscher
NACHHALTIGKEITS
Kodex

DNK-Erklärung 2020

Flughafen Hamburg GmbH

Leistungsindikatoren-Set

GRI SRS

Kontakt

Sebastian Lauwerth

Flughafenstr. 1-3
22335 Hamburg
Deutschland

slauwerth@ham.airport.de





Leistungsindikatoren-Set

Die Erklärung wurde nach folgenden
Berichtsstandards verfasst:

GRI SRS

Inhaltsübersicht

Allgemeines

Allgemeine Informationen

KRITERIEN 1–10: NACHHALTIGKEITSKONZEPT

Strategie

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

Prozessmanagement

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

KRITERIEN 11–20: NACHHALTIGKEITSASPEKTE

Umwelt

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

Gesellschaft

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

Stand: 2020, Quelle:

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

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

Heruntergeladen von
www.nachhaltigkeitsrat.de

Allgemeines

Allgemeine Informationen

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

Die Flughafen Hamburg Gesellschaft mit beschränkter Haftung (nachfolgend FHG genannt) wurde 1911 gegründet und ist Betreiberin des Hamburger Flughafens und nimmt alle damit zusammenhängenden Geschäfte wahr. Darüber hinaus erbringt sie Beratungs- und andere Dienstleistungen sowohl im Flughafensegment als auch in anderen Bereichen. Die Kerngeschäftsfelder der FHG und ihrer Tochtergesellschaften sind dabei die folgenden:

Die Hauptaufgabe des Geschäftsbereiches Aviation liegt in der Gewährleistung und Weiterentwicklung eines sicheren und reibungslosen Flugbetriebs. Dazu zählen land- wie auch luftseitige Verkehrslenkung mit Planung und Disposition von infrastrukturellen Einrichtungen und Ressourcen. Die Werkfeuerwehr und die Security-Abteilung gehören ebenfalls zum Bereich Aviation.

Der im Jahr 2020 im Rahmen des Programms HAM Flex neu geschaffene Geschäftsbereich Passenger Management stellt die gesamte Reisekette und die Bedürfnisse der Passagiere in den Fokus. Der Bereich ist für die Passagierinformation, Passagierservices, Wegeführung, Terminalmanagement, Gepäcklogistik sowie auch Hygiene und Gebäudereinigung verantwortlich.

Im Centermanagement werden die flugunabhängigen Erlöse der FHG erwirtschaftet. Dazu zählen die Vermietung aller Immobilien und Flächen am Flughafen Hamburg, die konzeptionelle Gestaltung der Einzelhandels- und Gastronomie-Flächen, die Betreuung und Vermarktung des Werbegeschäfts und die Konzeptionierung der Parkraumbewirtschaftung.

Das Real Estate Management stellt die gesamte Infrastruktur für den Flughafen Hamburg zur Verfügung. Konkret zählen der Neu- und Ausbau von Immobilien und technischen Anlagen sowie das Instandhaltungsmanagement aller Liegenschaften zu den Kernaufgaben des Bereiches.

Der Geschäftsbereich Ground Handling (Bodenverkehrsdienste) ist bei der 100%igen FHG-Tochtergesellschaft HAM Ground Handling GmbH & Co. KG angesiedelt, die die Verträge mit den Airlines sowie die Anteile an den Bodenverkehrsdienstbeteiligungsgesellschaften hält. Die operativen Tätigkeiten werden von ihren Beteiligungsgesellschaften GroundSTARS, CATS, STARS und AHS Hamburg durchgeführt. Die Beteiligungen berechnen ihre Leistungen an die HAM Ground Handling.

Organigramm

ab Januar 2021



Ergänzende Anmerkungen:

Der Hamburger Flughafen Standort wurde 1911 gegründet und beschäftigt zusammen mit den Tochterunternehmen 1.955 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.^[1] Gesellschafter sind zu 51 Prozent die Freie und Hansestadt Hamburg und zu 49 Prozent die AviAlliance GmbH. Weiterführende Informationen wie z. B. finanziellen Kennzahlen des Unternehmens, die jährlich durch unabhängige Wirtschaftsprüfer geprüft werden, sind im [Geschäftsbericht](#) veröffentlicht.

^[1] Gesamtbeschäftigte inkl. Auszubildene und duale Studenten sowie geringfügig Beschäftigte.

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 strategische Nachhaltigkeitsmanagement der Flughafen Hamburg GmbH berücksichtigt die unterschiedlichen Säulen der Nachhaltigkeit ihrer Wesentlichkeit entsprechend in separaten Einzelstrategien. Mit dieser Aufteilung der Themenkomplexe und Zuständigkeiten wird sichergestellt, dass die vielschichtigen Aspekte nachhaltigen Unternehmertums ausreichend detailscharf berücksichtigt werden, ohne dass der umfassende Grundgedanke dieser verloren geht.

Die Unternehmensleitlinien dienen als übergeordnete Klammer des nachhaltigen Handelns. Sie geben vor, dass die Flughafen Hamburg GmbH ergebnisorientiert, vorbildlich, innovativ und umweltbewusst agiert. Vor diesem Hintergrund befolgt die Flughafen Hamburg GmbH eine Reihe von Leitsätzen, die gewährleisten, dass der Betrieb des Flughafens in allen Beziehungen den Grundsätzen der Nachhaltigkeit folgt. Diese Leitlinien lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Umweltsätze und Klimaschutzleitsätze gemäß EMAS,
- Ethikleitsätze des Flughafens,
- Richtlinien zum unternehmerischen Handeln,
- Diverse Unternehmensleitlinien.

Zusammengefasst stellen diese Leitlinien die Nachhaltigkeitsstrategie der Flughafen Hamburg GmbH dar.

Die Flughafen Hamburg GmbH legt großen Wert auf eine nachhaltige Unternehmensführung. Deutlich wird dieses insbesondere in der Tatsache, dass seit Jahrzehnten sämtliche Investitionen in einen sicheren, ökologischen und qualitativ hochwertigen Betrieb sowie in die bedarfsgerechte Entwicklung der Infrastruktur in voller Höhe selbst finanziert werden. Die hierfür aufgenommenen Darlehen müssen aus den erwirtschafteten Ergebnissen verzinst und getilgt werden. Darüber hinaus ist für die Kreditfähigkeit der Flughafen Hamburg GmbH im „Investment Grade“ ein hohes

Unternehmensergebnis in Relation zum Kreditvolumen erforderlich.

Darauf aufbauend ergeben sich die zentralen Handlungsfelder für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens. Finanzielle Aspekte werden auf unterschiedlichen Ebenen berücksichtigt. Das übergeordnete Ziel ist dabei ein nachhaltiges Wachstum, das die Geschäftstätigkeit langfristig sicherstellt. Entwicklungsentscheidungen erfolgen grundsätzlich auf der Basis einer breit gefächerten Informations- und Datenbasis. Finanzielle Risiken werden detailliert analysiert. Zusätzlich dient die wirtschaftliche Stabilität des Unternehmens sozialen Aspekten wie der Arbeitsplatzsicherheit und Ausbildung von Berufsanfängern.

Die zentralen Handlungsfelder im Bereich Soziales und Gesellschaft fokussieren sich auf das Bestreben, den Beschäftigten qualitativ hochwertige Arbeitsplätze, eine gerechte Bezahlung sowie Karriere- und Weiterbildungsperspektiven zu ermöglichen. Gegenüber ihrer Nachbarschaft sieht sich die Flughafen Hamburg GmbH in der Pflicht, alles zu unternehmen, was technisch möglich ist, um die negativen Auswirkungen des Flughafenbetriebs so gering wie möglich zu halten. Positive Wohlfahrtseffekte generiert das Unternehmen zusätzlich durch eine leistungsfähige und effektive Verkehrsinfrastruktur – sowohl land- als auch luftseitig.

Korruption in allen ihren Formen ist geschäftsschädigend und führt zu erheblichen sozialen Verwerfungen. Ein wichtiges Handlungsfeld besteht insofern darin, Korruption nachdrücklich zu bekämpfen und bereits im Vorfeld zu unterbinden.

Die Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen werden von der Flughafen Hamburg GmbH ausdrücklich unterstützt. In Summe sind zwölf SDGs für das Unternehmen relevant und beeinflussbar. Im Rahmen des strategischen Nachhaltigkeitsmanagements werden sie fortlaufend im unternehmerischen Handeln berücksichtigt. Diese UN-Nachhaltigkeitsziele sind in der nachstehenden Grafik aufgeführt.



Bei ihren Aktivitäten nachhaltigen Wirtschaftens verfolgt die Flughafen Hamburg GmbH zudem selbst gesetzte Ziele und orientiert sich an etablierten und hochwertigen Standards. Grundsätzliche Richtschnur in allen Bereichen bilden bestehende Gesetze und Vereinbarungen, deren Einhaltung genau geprüft wird. In allen Bereichen werden darüber hinaus zusätzliche unternehmensinterne Standards und Ziele entwickelt und umgesetzt.

Die konkreten Ziele, Maßnahmen und Umsetzungsstände werden derzeit in einem Nachhaltigkeitsprogramm erarbeitet und zusammengefasst.

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.

Um den Betrieb des Flughafens beurteilen zu können, müssen die im Folgenden beschriebenen Rahmenbedingungen und Besonderheiten betrachtet werden. Primär hat der Flughafen den öffentlichen und politischen Auftrag, mit der Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur eine effektive Anbindung Hamburgs an den Luftverkehr sicherzustellen. Insofern besitzt der Flughafen eine unverzichtbare Rolle innerhalb der Strukturplanung des Wirtschaftsraums und der Metropolregion Hamburgs – sowohl in Verbindung mit dem Hamburger Hafen als auch in Verbindung mit dem Luftfahrtstandort Hamburg, der neben dem Flughafen durch die Unternehmen Lufthansa Technik und Airbus geprägt ist. Eine wichtige sozioökonomische Besonderheit des Flughafens besteht darin, dass er einer der bedeutendsten Arbeitgeber der Metropolregion Hamburgs ist und seinen Überschuss gemäß Gewinnabführungsvertrag jährlich an seine Gesellschafter ausschüttet. Damit füllt der Flughafen eine zentrale Rolle aus, einen hohen Beitrag zum allgemeinen Lebensstandard und der wirtschaftlichen Stabilität der Region zu leisten. Neben den eigenen Beschäftigten induziert der Flughafen eine hohe Zahl von qualifizierten Arbeitsplätzen am Standort, indem er anderen Unternehmen (Hotels, Ladengeschäften vor Ort, Airlines etc.) eine wichtige Plattform für deren Geschäftstätigkeit bereitstellt.

Ökologische Besonderheiten des Flughafenbetriebs bestehen u.a. in der Emission von Flugzeuflärm und Luftschadstoffen, sowie der Erzeugung von Treibhausgasen. Aufgrund seiner 570 ha Betriebsgelände mit einem hohen Anteil an Grünflächen sowie der Gewährleistung der Flugsicherheit in den Anflugkorridoren stellen naturschutzfachliche Aspekte ebenfalls eine besondere Rolle für den Flughafen dar. Insgesamt werden soziale und ökologische Besonderheiten durch die stadtnahe Lage des Flughafens betont.

Diese Besonderheiten verdeutlichen bereits, welche wesentlichen Auswirkungen der Flughafenbetrieb im Hinblick auf die unternehmerische und gesellschaftliche Nachhaltigkeit besitzt. Als positive Auswirkungen sind Beiträge des Flughafens zur Stadtentwicklung und den Steuereinnahmen der Metropolregion Hamburg, zur Chancengleichheit sowie zur Lebensqualität des Wirtschaftsraumes zu nennen. Auf ökologischer Ebene wird der Arten- und Biotopschutz (langfristiger Erhalt großer, zusammenhängender Grünflächen) durch den Flughafen positiv beeinflusst. Nachteilige Auswirkungen aus dem Flughafenbetrieb entstehen im Wesentlichen durch die Erzeugung von Fluglärm, durch den Beitrag des

Luftverkehrs zur Klimabilanz der Stadt Hamburg, den Verbrauch natürlicher Ressourcen sowie der potenziellen Verschmutzung von Natur, Boden und Wasser.

Wesentliche externe Faktoren, die Auswirkungen auf den Flughafenbetrieb haben, lassen sich in den verschiedenen Ebenen der Nachhaltigkeit definieren. Auf politischer und gesellschaftlicher Ebene sind positive Impulse u.a. über die Nachfrage nach Flugverbindungen, eine allgemein gute wirtschaftliche Gesamtsituation und politisch stabile Rahmenbedingungen zu erwähnen – aufgrund des globalen Charakters der Luftfahrt sind diese Einflüsse nicht auf die unmittelbare Flughafenumgebung beschränkt. Auf der anderen Seite werden berechnete externe Ansprüche u.a. im Hinblick auf saubere Luft, geringe Beeinträchtigungen des Klimas oder auf eine intakte Natur an den Flughafen herangetragen. Diese Faktoren können die Entwicklung des Flughafens beeinträchtigen, wenn sie nicht adäquat betrachtet werden.

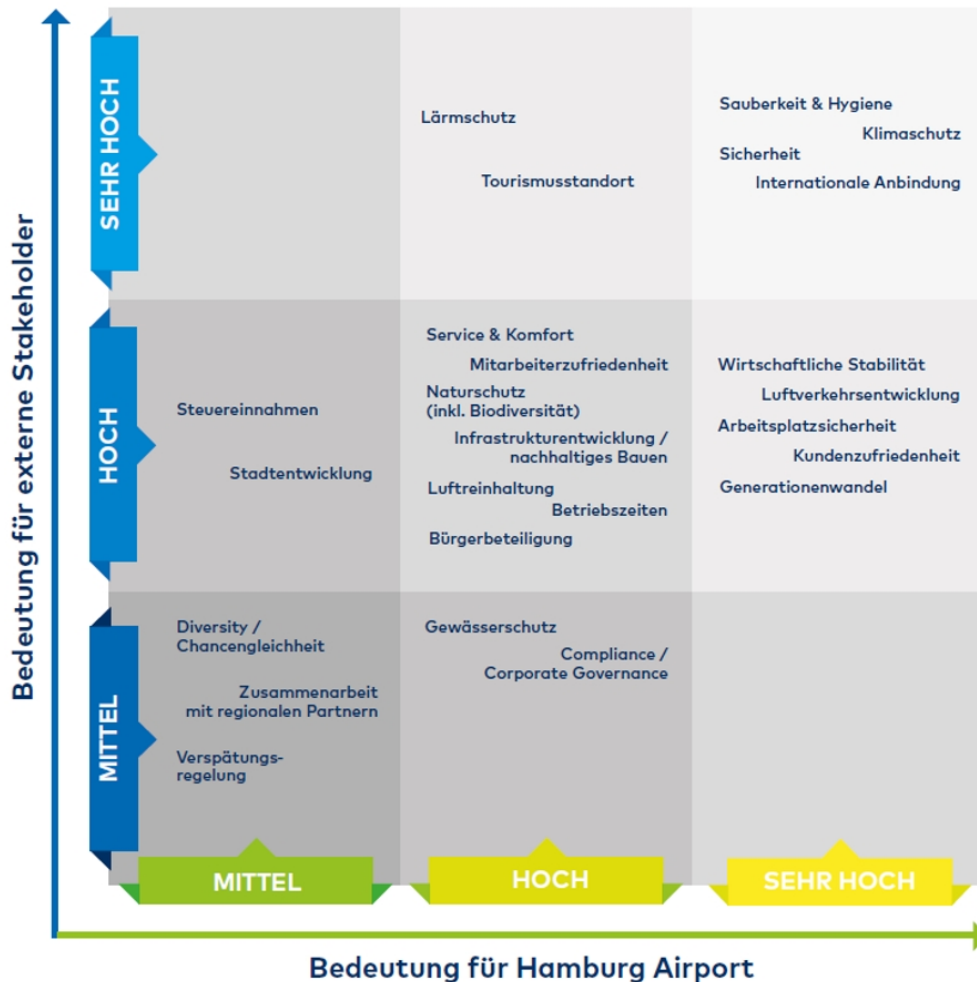
Vor diesem Hintergrund entstehen aus den oben genannten Aspekten sowohl Chancen also auch Risiken. Es ergeben sich wesentliche Chancen zur wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens daraus, dass er die Nachfrage nach Verkehrsverbindungen genau analysiert, bedient und durch gut ausgebildetes Personal und den Einsatz moderner Technik reibungslos und damit kostenarme Betriebsprozesse entstehen. Soziale Chancen bestehen für den Flughafen in seinem positiven Beitrag zur allgemeinen Lebensqualität in der Region und zu deren technischer Entwicklung. Ökologische Chancen liegen in der Entwicklung der Grünflächen, im Klima- und Lärmschutz sowie im allgemeinen Naturschutz. Eine nachhaltige Entwicklung des Flughafens bietet zudem die Chance, kommenden Generationen gute Lebensbedingungen zu erhalten. Risiken bestehen vor allem in den genannten nachteiligen Auswirkungen auf sozialer Ebene (Lärmschutz) und ökologischer Ebene (Klimaschutz, Luftreinhaltung).

Wesentlichkeitsanalyse 2020

Die folgende Grafik zur Wesentlichkeitsanalyse 2020 zeigt die nach Ansicht von Stakeholdern und internen Experten wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen für Hamburg Airport.

Die Top-4-Themen sind:

- Sauberkeit und Hygiene
- Klimaschutz
- Sicherheit
- Internationale Anbindung



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.

Um die in den vorangegangenen Kriterien geschilderten Verpflichtungen zu erfüllen, die Ansprüche der unterschiedlichen Anspruchsgruppen adäquat zu berücksichtigen, genannte Risiken zu vermeiden und bestehende Chancen zu nutzen, hat die Flughafen Hamburg GmbH Maßnahmen vereinbart und Entwicklungsziele formuliert. Das hier vorgestellte Programm nachhaltigen Handelns fasst alle kurz-, mittel- und langfristigen sowie die kontinuierlich vorhandenen Maßnahmen und Ziele zusammen, die die Flughafen Hamburg GmbH im Rahmen ihrer Selbstverpflichtungen ausführen und erreichen möchte. Die eigentlichen Impulse dafür entstehen u.a. aus den im Kriterium „strategische Analysen und Maßnahmen“ aufgeführten Managementsystemen und Vereinbarungen. Die Flughafen Hamburg GmbH unterstützt ausdrücklich die UN-Initiative zur Nachhaltigkeit. Insofern spielen bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen grundsätzlich alle UN-Ziele zur

Nachhaltigkeit eine Rolle. Das initiierte Programm konzentriert sich jedoch auf die bereits genannten 12 UN-Ziele, da die Flughafen Hamburg GmbH bei diesen die größten positiven Einflussmöglichkeiten besitzt.

Das Programm zur Nachhaltigkeit ist umfassend in allen Unternehmensbereichen verankert. In dem Handlungsfeld Unternehmen und Management verfolgt die Flughafen Hamburg GmbH Ziele, die u.a. interne Managementprozesse optimieren, die Kundenbindung erhöhen, sowie die bestehende Infrastruktur erhalten und langfristig im Sinne nachhaltiger Standards entwickeln. Außerdem sollen momentan vorhandene finanzielle Folgen durch die Corona-Pandemie schnell und effizient gemildert bzw. aufgefangen werden.

Das Handlungsfeld Umweltschutz und Klimaschutz beinhaltet Maßnahmen zum Lärmschutz, zur Förderung der Biodiversität und dem Erhalt bestehender Biotoptypen, zur Verringerung von Abfallmengen und zur Senkung des Ressourcenverbrauchs im Allgemeinen. Ein wichtiger Schwerpunkt dieses Handlungsfeldes besteht zudem im Klimaschutz. Seit langem werden Treibhausgasemissionen vor Ort gesenkt. Dieses soll durch die CO₂-Neutralität und später durch eine vollständige CO₂-Emissionslosigkeit ergänzt werden. Insgesamt soll durch dieses Handlungsfeld erreicht werden, dass die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens insofern nachhaltig erfolgt, als dass sie keine entsprechend zunehmenden Umweltauswirkungen erzeugt.

Im Handlungsfeld Personal und Gesellschaft stehen Maßnahmen im Mittelpunkt, die die Gleichbehandlung aller Menschen fördern, die Chancen zukünftiger Generationen verbessern, die Qualität von Lebens- und Arbeitsbedingungen weiter optimieren und Bildungschancen sowie Wissenstransfer fördern.

Die Prioritäten für die Ziele ergeben sich u.a. aus der Wesentlichkeit der mit ihnen verbundenen Aspekte der Nachhaltigkeit. Demnach besitzen alle mit Klimaschutzmaßnahmen sowie mit dem Lärmschutz verbundenen Ziele eine sehr hohe Priorität. Vor dem Hintergrund der momentanen, globalen Corona-Krise genießen die formulierten Ziele zur Entwicklung des Flughafens und des Luftverkehrs sowie Maßnahmen zur wirtschaftlichen Stabilität des Flughafens auch in seiner Rolle als Arbeitgeber ebenfalls hohe Priorität. Dieses betrifft Aspekte wie Kundenanbindung, Infrastruktur und Entwicklung des Luftverkehrs sowie den Ausbildungsstand des Personals.

Eine Erfolgskontrolle der festgelegten Ziele erfolgt über verschiedene im Unternehmen verankerte Mechanismen. Alle Umwelt- und Klimaschutzziele werden im Rahmen jährlicher Umweltaudits geprüft. Zusätzliche Prüfungen erfolgen über einen externen Umweltgutachter. Sofern Ziele nicht erreicht werden, müssen dafür plausible Gründe vorliegen. Generell werden Folgeziele entwickelt. Zuständig ist hierfür im Wesentlichen der Umweltbereich des Flughafens. Ziele zur sozialen Verantwortung werden über sehr unterschiedliche Unternehmensbereiche entwickelt und umgesetzt: die Umweltabteilung, das Personalmanagement sowie den Finanzbereich und das Controlling des Unternehmens. Außerdem übernimmt die Konzernrevision eine wichtige Rolle bei der internen Überprüfung von Maßnahmen. Sämtliche Maßnahmen und Ziele werden letztlich von allen Bereichen des Flughafens geplant und von der Geschäftsführung verabschiedet.

Die konkreten **Ziele zur Nachhaltigkeit** ergeben sich aus der folgenden Übersicht:

1. Bedienung des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung
2. Reduktion von Emissionen (Abgas, CO₂, Lärm) und Verringerung des Ressourcenverbrauchs (konkrete Ziele: CO₂-neutral bis Ende 2021 etc)
3. Frühzeitige Unternehmenskommunikation
4. Soziales Engagement (vor allem in Hamburg und Schleswig-Holstein)
5. Störungsfreie Abläufe (insbesondere Pünktlichkeit)
6. Hohe Arbeitgeberattraktivität
7. Hohe Arbeitssicherheit
8. Sukzessiver Ersatz von Einweg-Verpackungen (z. B. Kaffeebecher)
9. Verstärker Einsatz von Telefon- und Videokonferenzen an Stelle von Dienstreisen
10. Verringerung des Papierbedarfs

Kontrolliert und evaluiert werden die Ziele und ihre Umsetzung durch die jeweilige Fachabteilung.

Mit den oben genannten Zielen übernimmt die Flughafen Hamburg GmbH die SDGs der Vereinten Nationen – insbesondere gilt dies für die Ziele:

3. Gesundheit und Wohlergehen,
4. Hochwertige Bildung,
5. Geschlechtergleichheit,
6. Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen,
8. Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum,
9. Industrie, Innovation und Infrastruktur,
11. Nachhaltige Städte und Gemeinden,
13. Maßnahmen zum Klimaschutz und
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.

Die Flughafen Hamburg GmbH ist Betreiberin des Hamburger Flughafens und nimmt alle damit zusammenhängenden Geschäfte wahr. Darüber hinaus erbringt sie Beratungs- und andere Dienstleistungen sowohl im Flughafensegment als auch in anderen Bereichen. Damit hat die Flughafen Hamburg GmbH allerdings keine Wertschöpfungskette im klassischen Sinne. Die Kerngeschäftsfelder der FHG und ihrer Tochtergesellschaften sind die folgenden:

Die Hauptaufgabe des Geschäftsbereiches Aviation liegt in der Gewährleistung und Weiterentwicklung eines sicheren und reibungslosen Flugbetriebs. Dazu zählen land- wie

auch luftseitige Verkehrslenkung mit Planung und Disposition von infrastrukturellen Einrichtungen und Ressourcen. Die Werkfeuerwehr und die Security-Abteilung gehören ebenfalls zum Bereich Aviation.

Der im Jahr 2020 neu geschaffene Geschäftsbereich Passenger Management stellt die gesamte Reisekette und die Bedürfnisse der Passagiere in den Fokus. Der Bereich ist für die Passagierinformation, Passagierservices, Wegeführung, Terminalmanagement, Gepäcklogistik sowie auch Hygiene und Gebäudereinigung verantwortlich.

Im Centermanagement werden die flugunabhängigen Erlöse erwirtschaftet. Dazu zählen die Vermietung aller Immobilien und Flächen am Flughafen Hamburg, die konzeptionelle Gestaltung der Einzelhandels- und Gastronomie-Flächen, die Betreuung und Vermarktung des Werbegeschäfts und die Konzeptionierung der Parkraumbewirtschaftung.

Das Real Estate Management stellt die gesamte Infrastruktur für den Flughafen Hamburg zur Verfügung. Konkret zählen der Neu- und Ausbau von Immobilien und technischen Anlagen sowie das Instandhaltungsmanagement aller Liegenschaften zu den Kernaufgaben des Bereiches.

Der Geschäftsbereich Ground Handling (Bodenverkehrsdienste) ist bei der 100%igen FHG-Tochtergesellschaft HAM Ground Handling GmbH & Co. KG angesiedelt, die die Verträge mit den Airlines sowie die Anteile an den Bodenverkehrsdienstbeteiligungsgesellschaften hält. Die operativen Tätigkeiten werden von ihren Beteiligungsgesellschaften GroundSTARS, CATS, STARS und AHS Hamburg durchgeführt. Die Beteiligungen berechnen ihre Leistungen an die HAM Ground Handling.

Als ein Unternehmen, das seine Geschäftstätigkeit ausschließlich in Deutschland ausübt, gilt für die Flughafen Hamburg GmbH die deutsche und europäische Gesetzgebung (wie z.B. der Schutz der Menschenrechte und das Verbot von Kinderarbeit).

Um die vielfältigen zuvor genannten Dienstleistungen anbieten zu können, weist die Flughafen Hamburg GmbH im Jahr 2020 Sachaufwendungen von rund 128,6 Mio. Euro aus. Die Beschaffung der insgesamt 268 Warengruppen erfolgt zentral über die Einkaufsabteilung in enger Abstimmung mit der Rechtsabteilungen und auf Grundlage des aktuell geltenden Rechtsrahmens.

Bereits bei der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen wird durch den Einkauf – in enger Abstimmung mit den beteiligten Fachabteilungen – kontinuierlich geprüft, welche Nachhaltigkeitsaspekte im Einzelfall besonders zu berücksichtigen sind. Die Vergabe der Aufträge erfolgt abschließend nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit. Soziale Probleme sind in diesem Zusammenhang im Berichtszeitraum nicht bekannt geworden.

Das nach EMAS und ISO 14001 zertifizierten Umweltmanagementsystem des Flughafens ist für die Erfassung und Reduktion der Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs verantwortlich. Dazu erhebt und bewertet es Umweltkennzahlen, regelt umweltrelevante Tätigkeiten und Anlagen, legt Verantwortlichkeiten fest und entwickelt verbindliche Umweltziele. Details zu den ökologischen Herausforderungen des Flughafenbetriebs sowie



dem Umgang mit diesen finden sich bei den Kriterien 11 bis 13 sowie in
der [Umwelterklärung](#) der Flughafen Hamburg GmbH.

Kriterien 5–10 zu PROZESSMANAGEMENT

5. Verantwortung

Die Verantwortlichkeiten in der Unternehmensführung für Nachhaltigkeit werden offengelegt.

Im Jahr 2020 hat die Flughafen Hamburg GmbH die Projektgruppe Nachhaltigkeit gegründet. Dieses interdisziplinär besetzte Team koordiniert konzernweit sämtliche Aktivitäten im Rahmen des strategischen Nachhaltigkeitsmanagements.

Um dauerhaft eine nachhaltige Entwicklung des Konzerns zu sichern, hat die Projektgruppe 2021 im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse strategische Handlungsfelder identifiziert. In einem nächsten Schritt sollen hieraus in enger Abstimmung mit den Fachbereichen die Ziele der Nachhaltigkeit weiter konkretisiert, einzelne Maßnahmen abgeleitet und in einem Nachhaltigkeitsprogramm zusammengefasst werden. Die Geschäftsführung und die Bereichsleitungen sind für die Erreichung der gemeinsam vereinbarten Ziele verantwortlich. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt zumeist auf Ebene der Fachabteilung und in Verantwortung der Führungskräfte der ersten und zweiten Bereichsebene.

Der Fortschritt der einzelnen Maßnahmen wird fortlaufend kontrolliert und jährlich im Rahmen des Nachhaltigkeitsberichts dokumentiert.

6. Regeln und Prozesse

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

Die Flughafen Hamburg GmbH hat sich zum Ziel gesetzt, innovativ, vorbildlich und umweltbewusst zu handeln. Mit der 2021 gegründeten Projektgruppe Nachhaltigkeit, der Erstellung des Nachhaltigkeitsprogramms und der Veröffentlichung des Nachhaltigkeitsberichts wird diese Zielsetzung noch einmal deutlich unterstrichen.

Ab dem Jahr 2023 sollen die durch die Projektgruppe ermittelten Nachhaltigkeitsthemen jährlich durch eine Befragung interner und externer Stakeholder evaluiert werden. Die Darstellung der Prioritäten erfolgt über eine Wesentlichkeitsmatrix. Die kurz-, mittel- und langfristigen Ziele sowie die damit verbundenen Maßnahmen werden im Nachhaltigkeitsprogramm, das im Jahr 2022 erstellt werden soll, dokumentiert und zusammengefasst. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt auf Ebene der Fachbereiche. Die Verantwortung obliegt der Geschäftsführung und den zuständigen Bereichsleitungen.

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.

Zur Steuerung der Aktivitäten im Hinblick auf die Unternehmensziele und die Umsetzung der Unternehmensstrategie nutzt die Gesellschaft verschiedene Leistungsindikatoren. Diese werden kontinuierlich ausgewertet und im Berichtswesen der Flughafen Hamburg GmbH abgebildet. Zu den Steuerungsgrößen der unternehmerischen Aktivitäten der Gesellschaft gehören u. a.:

Finanzielle Leistungsindikatoren

- Jahresergebnis
- Bilanzsumme
- Eigenkapitalquote
- Umsatzrendite
- Deckungsgrad

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

- Verkehrszahlen
- Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Anzahl der Auszubildenden
- Frauenquote in Führungspositionen und Aufsichtsrat

Die Entwicklung der Indikatoren ist im Geschäftsverlauf und in der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des [Geschäftsberichts](#) erläutert. Zusätzlich werden zahlreiche umweltrelevante Kennzahlen durch externe Gutachter validiert und in der [Umwelterklärung](#) des Unternehmens veröffentlicht.

Leistungsindikatoren zu den Kriterien 5 bis 7

Leistungsindikator GRI SRS-102-16: Werte
Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. eine Beschreibung der Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen der Organisation.

In einer Welt, die sich ständig verändert, gibt uns der Purpose die gemeinsame Richtung unserer Arbeit vor. Unser Purpose „*Connecting Hamburg to the world. With a smile.*“ vereint dabei rund 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unter dem Dach unserer Vision. Wir handeln innovativ, vorbildlich und umweltbewusst und stärken Hamburg Airport als Flughafen für Norddeutschland. Wir stellen unsere Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt, bieten schnelles, komfortables Reisen und schenken Raum für Begegnungen. Gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Reisekette sind wir eine feste Gemeinschaft, wir achten aufeinander und unsere Leidenschaft gilt der Faszination Fliegen.

Unsere Operating Principles sind dabei die Basis und gleichzeitig die Werte unserer Zusammenarbeit:

- Ergebnisorientierung,
- Geschwindigkeit,
- Fokus,
- Verantwortung,
- Zusammenarbeit,
- Lernkultur,
- Offenheit.

Sie verbessern die Prozesse und die Kommunikation, lassen uns innovativer am Markt operieren und verbinden unsere Strategie mit dem Tagesgeschäft. Sie werden im gesamten Unternehmen, allen Geschäftsbereichen und Funktionen umgesetzt.

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 die tarifgebundenen Beschäftigten der Flughafen Hamburg GmbH findet der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD-F) Anwendung. Nach dem hierin enthaltenen § 18 wird an die berechtigten Mitarbeitenden zusätzlich zum Tabellenentgelt ein sog. Leistungsentgelt gezahlt. In wirtschaftlich erfolgreichen Zeiten beteiligt das Unternehmen darüber hinaus qua Sonderbeschluss seine Beschäftigten am Unternehmenserfolg. Nachhaltigkeitsziele sind in dem Vergütungssystem für tarifgebundene Beschäftigte nicht vorhanden und derzeit auch nicht geplant.

Besondere Beachtung gilt im Zusammenhang der Nachhaltigkeitsthemen allerdings dem betrieblichen Vorschlagswesen. Alle Beschäftigten sind

eingeladen und aufgefordert, über die eigenen Verantwortlichkeiten hinaus mitzudenken und sich mit kreativen Ideen aktiv am betrieblichen Erfolg zu beteiligen. Die eingereichten Ideen werden an die entsprechenden Fachabteilungen zur Begutachtung weitergeleitet. Anschließend entscheidet eine Jury aus Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter-/innen über die Umsetzung des Vorschlages sowie die damit verbundene Prämie.

Für Führungskräfte der ersten und zweiten Ebene sowie für die Geschäftsführung wird ein außertarifliches Gehalt mit variablen Komponenten vereinbart. Diese individuellen Zielvereinbarungen enthalten in der Regel auch Nachhaltigkeitsthemen wie etwa die Förderung und Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern oder die Erreichung resp. die Einhaltung von Umweltzielen. Die Überprüfung, ob die vereinbarten Ziele eingehalten wurden, erfolgt jährlich in einem gesonderten Personalentwicklungs- und Zielgespräch mit der jeweils zuständigen Führungskraft resp. den Gesellschaftern des Unternehmens.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 8

Leistungsindikator GRI SRS-102-35: Vergütungspolitik
Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a.** Vergütungspolitik für das höchste Kontrollorgan und Führungskräfte, aufgeschlüsselt nach folgenden Vergütungsarten:
 - i.** Grundgehalt und variable Vergütung, einschließlich leistungsbasierter Vergütung, aktienbasierter Vergütung, Boni und aufgeschoben oder bedingt zugeteilter Aktien;
 - ii.** Anstellungsprämien oder Zahlungen als Einstellungsanreiz;
 - iii.** Abfindungen;
 - iv.** Rückforderungen;
 - v.** Altersversorgungsleistungen, einschließlich der Unterscheidung zwischen Vorsorgeplänen und Beitragssätzen für das höchste Kontrollorgan, Führungskräfte und alle sonstigen Angestellten.

- b.** wie Leistungskriterien der Vergütungspolitik in Beziehung zu den Zielen des höchsten Kontrollorgans und der Führungskräfte für ökonomische, ökologische und soziale Themen stehen.

Die Führungskräfte der Flughafen Hamburg GmbH und ihrer Tochtergesellschaften erhalten eine erfolgsunabhängige Vergütung (Festgehalt) und eine erfolgsabhängige Vergütung gemäß einer jährlichen Zielvereinbarung (Tantieme). Neben den individuellen Zielvereinbarungen wird die Leistung der Führungskräfte des Flughafens Hamburg an den Konzern-/Bereichs-/Abteilungsergebnissen gemessen.

Die beiden Geschäftsführer der Flughafen Hamburg GmbH erhalten eine erfolgsunabhängige Vergütung (Festgehalt) und eine erfolgsabhängige Vergütung mit kurz- und mittelfristiger Anreizsetzung (Tantieme). Die Tantieme ist vor allem an den Konzernjahresüberschuss gebunden (EBITDA).

Im Jahr 2020 erhielt die Geschäftsführung folgende Bezüge:

22 Bezüge der Geschäftsführung 2020	Grundgehalt €	Gehaltsverzicht €	neues Grundgehalt €	Tantieme 2019 €	Nebenleistungen €	Summe €	Zuführung Altersversorgung €
Michael Eggenschwiler	290.000,00	21.749,99	268.250,01	55.000,00	10.088,07	333.338,08	260.096,00
Christian Kunsch	150.000,00	11.250,00	138.750,00	58.667,00	18.172,80	215.589,80	15.000,00
Gesamt	440.000,00	32.999,99	407.000,01	113.667,00	28.260,87	548.927,88	275.096,00

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 6 TEUR gezahlt.

Die Flughafen Hamburg GmbH betrachtet Nachhaltigkeit als selbstverständlichen Bestandteil ihrer Unternehmenskultur sowie der allgemeinen Unternehmensstrategie. So sind und können Themen der Nachhaltigkeit auch Bestandteile der Zielvereinbarungen sein.

Leistungsindikator GRI SRS-102-38: Verhältnis der Jahresgesamtvergütung

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Verhältnis der Jahresgesamtvergütung der am höchsten bezahlten Person der Organisation in jedem einzelnen Land mit einer wichtigen Betriebsstätte zum Median der Jahresgesamtvergütung für alle Angestellten (mit Ausnahme der am höchsten bezahlten Person) im gleichen Land.

Informationen zu Gehältern werden vertraulich behandelt. Daher erfolgt keine Offenlegung, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht.

Das Verhältnis der Jahresgesamtvergütung wird derzeit nicht ermittelt.

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.

Aufgrund der mit dem Flughafenbetrieb zusammenhängenden Aktivitäten, Abhängigkeiten und Auswirkungen ermittelt die Flughafen Hamburg GmbH seit langem regelmäßig die wesentlichen Stakeholder-Gruppen sowie ihre wichtigsten Themen und Anliegen. Sie sind zentraler Bestandteil der Wesentlichkeitsanalyse (Vgl. Kriterium 2). Die Ermittlung erfolgt über die verschiedenen Betriebsbereiche und durch eine Vielzahl an unterschiedlichen Methoden, u. a.:

- Regelmäßige Befragungen (Personal, Passagiere, Kunden),
- Ermittlung und Auswertung der Zufriedenheit,
- Auswertungen wichtiger politischer und rechtlicher Vorgaben,
- Austausch mit Fluggesellschaften und Mietern,
- Austausch mit Behörden und Gemeinden,
- Austausch mit Unternehmens-, Umwelt- und Sozialverbänden.

Die Themen und Anliegen der unter ökologischen Gesichtspunkten zusammengefassten Stakeholder-Gruppen erfolgt im Rahmen des Umweltmanagements gemäß EMAS. Da einige umweltrelevante Kriterien (z. B. Fluglärm) auch soziale Aspekte wie die allgemeine Lebensqualität im Umfeld des Flughafens enthalten, werden hierbei zum Teil auch Stakeholder-Gruppen erfasst, die in die soziale Ebene der Nachhaltigkeit fallen. Dazu werden die entsprechenden Stakeholder-Gruppen anhand vorliegender Betroffenheit durch die vom Flughafen ausgehenden Umweltauswirkungen definiert, ihr Anspruch ermittelt sowie die Größenordnung im Sinne ihrer Wesentlichkeit, rechtlichen Relevanz oder des entsprechenden Handlungsbedarfes festgelegt. Insofern erfolgt die Definition ökologisch relevanter Stakeholder-Gruppen auch anhand rechtlicher Vorgaben. Die Überprüfung erfolgt jährlich.

Finanziell und wirtschaftlich relevante Stakeholder-Gruppen befinden sich in einem ständigen Dialog mit der Flughafen Hamburg GmbH. Airlines und andere Kunden besitzen u. a. über das Airport Operational Council die Möglichkeit, Wünsche und Vorgaben an den Flughafen anzubringen. Weitere wichtige Dialogformate sind die Fluglärmenschutzkommission, Arbeitsgruppen zur Lärmmessung, politische Abende, Konsultationen mit Behörden und Umweltverbänden sowie die Allianz für den Fluglärmenschutz.

Nach Erstellung des für 2022 geplanten Nachhaltigkeitsprogramms wird die Flughafen Hamburg GmbH einen vertieften Dialog mit den Stakeholdern zu den ermittelten Themen des Programms führen und ab 2023 durch eine Befragung interner und externer Stakeholder evaluieren.

Eine Übersicht der zentralen Stakeholder findet sich in der folgenden Grafik.



Leistungsindikatoren zu Kriterium 9

Leistungsindikator GRI SRS-102-44: Wichtige Themen und Anliegen

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. wichtige, im Rahmen der Einbindung der Stakeholder geäußerte Themen und Anliegen, unter anderem:

- i.** wie die Organisation auf diese wichtigen Themen und Anliegen – auch über ihre Berichterstattung – reagiert hat;
- ii.** die Stakeholder-Gruppen, die die wichtigen Themen und Anliegen im Einzelnen geäußert haben.

Bereits heute findet zu einer Vielzahl von Nachhaltigkeitsthemen mit zahlreichen Stakeholdern ein breiter Dialog statt. Die Ergebnisse dieses Austausches fließen in die tägliche Arbeit der einzelnen Abteilungen und Bereiche ein. Ab dem Jahr 2022 soll der Dialog durch eine jährliche Befragung interner und externer Stakeholder noch intensiviert werden.

Die einzelnen Stakeholder-Gruppen sowie die wichtigsten Themen und Anliegen sind in folgender Tabelle zusammengefasst:

Anspruchsgruppe	Themen und Anliegen
Wirtschaft/Gewerkschaften	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftliche Stabilität • Attraktiver Tourismusstandort • Off-Campus Wachstum • Soziale Verantwortung • Internationale Anbindung
Politik	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktiver Tourismusstandort • Internationale Anbindung • Sicherheit • Lärmschutz • Klima- und Umweltschutz
Flughafennutzer	<ul style="list-style-type: none"> • Sauberkeit und Hygiene • Service und Komfort • Internationale Anbindung • Sicherheit • Digitalisierung
Direktes Flughafenumfeld	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutz • Sicherheit • Anwohnerparken • Umwelt- und Klimaschutz • Zusammenarbeit und regionale Partnerschaften
Belegschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftliche Stabilität • Mitarbeiterzufriedenheit • Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz • Aus- und Weiterbildung • Digitalisierung
Gesellschafter	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftliche Stabilität • Leistungsfähige Infrastruktur • Mitarbeitergewinnung, Aus- und Weiterbildung • Digitalisierung • Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Bürgerinitiativen/NGOs	<ul style="list-style-type: none"> • Umwelt- und Klimaschutz • Lärmschutz • Betriebszeiten • Dialog auf Augenhöhe

Abgeleitet aus der Wesentlichkeitsanalyse ergeben sich für die Flughafen Hamburg GmbH für das Berichtsjahr 2020 folgende Top-4-Themen:

- Sauberkeit und Hygiene
- Internationale Anbindung
- Sicherheit
- Klimaschutz

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 ökologischen und sozialen Auswirkungen der Geschäftstätigkeit werden bei den ersten Kriterien und insbesondere bei den Kriterien 11 bis 13 detailliert erläutert. Dieses sind lokal vorliegende Umweltauswirkungen wie Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Treibhausgase), der Verbrauch von Land und Ressource, potenzielle Verschmutzungen (Boden, Wasser etc.) sowie die Erzeugung von Abfällen. Als weitere Nutzung der vom Flughafen angebotenen Dienstleistungen ist insbesondere der internationale Luftverkehr anzusehen. Dieser hat vor allem im Bereich Klimaschutz und Luftreinhaltung nachteilige Auswirkungen: So übersteigen die während eines Fluges entstehenden Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen die durch den Flughafenbetrieb entstehenden Mengen um ein Vielfaches. Zugleich entsteht vor Ort eine Vielzahl an positiven sozialen Aspekten, wie z. B. die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze, die Verbesserung der örtlichen Infrastruktur sowie der Erhalt und die Entwicklung eines modernen Verkehrssystems. Ergänzt werden diese positiven Aspekte dadurch, dass der internationale Luftverkehr in entscheidender Weise zum interkulturellen Austausch beiträgt. Die Ermittlung dieser positiven und negativen Aspekte erfolgt – entsprechend den Erklärungen zu Kriterium 11 bis 13 – über Berechnungen, Messungen oder Abschätzungen. Alle Innovationen der Luftfahrt auf technischer und organisatorischer Ebene sind dementsprechend darauf gerichtet, nachteilige Aspekte zu minimieren und die positiven Elemente zu erhalten resp. weiterzuentwickeln.

Die Unternehmensleitsätze „innovativ, umweltbewusst und vorbildlich“ sind seit vielen Jahren fest in der strategischen Ausrichtung der Flughafen Hamburg GmbH verankert. Die Identifizierung und Nutzung geeigneter neuer Technologien, Prozesse und Managementformen findet kontinuierlich auf allen betrieblichen Ebenen des Unternehmens statt. Die Bündelung der Kompetenzen erfolgt themenspezifisch in den dafür zuständigen Fachbereichen. Der Konzernbereich *Kommunikation, Politik und Umwelt* agiert abteilungsübergreifend sowohl als Impulsgeber für innovative Prozesse als auch als Organ

zur Qualitätssicherung hinsichtlich einer umweltfreundlichen Unternehmensentwicklung über sämtliche Fachbereiche hinweg. Übergeordnete Themen des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit werden systematisch in der konzernweiten Planung und Umsetzung von Projekten integriert. Der Konzernbereich *Personal* überprüft kontinuierlich, dass die am Flughafen Beschäftigten ein sicheres Arbeitsumfeld haben, über ein hohes Maß an Qualifikationsmöglichkeiten verfügen und ein Arbeitsumfeld vorfinden, das hohen Standards gerecht wird und Chancengleichheit wahrt. Die Nutzung innovativer Technik für Gebäude und Anlagen wird über den Baubereich des Flughafens sichergestellt.

Alle Abteilungen des Flughafens arbeiten eng mit Hochschulen, Herstellerfirmen oder externen Fachleuten zusammen, um im Hinblick auf den Einsatz verfügbarer Technik, Einrichtung zeitgemäßer Prozesse, neuer Fortbildungsmöglichkeiten etc. grundsätzlich den aktuellen Standard gewährleisten zu können. Wichtige Entwicklungsprojekte des Flughafens werden so gestaltet, dass sämtliche Betriebsbereiche die Gelegenheit haben, ihren Input und ihr Know-how einzubringen.

Ein Beispiel dafür ist das kürzlich vollständig erneuerte Vorfeld 1 des Flughafens. Dessen Modernisierung erfolgte so, dass nun ein verbesserter Grundwasserschutz vorliegt, Treibhausgasemissionen reduziert werden, der Energieverbrauch gesenkt wird, betriebliche Abläufe reibungsloser erfolgen und potenzielle Belastungen für die auf dem Vorfeld arbeitenden Personen gesenkt werden. Neue Gebäude werden grundsätzlich so geplant, dass sie höchste Nachhaltigkeitsstandards erfüllen. Ein übergeordnetes Innovationsmanagement – HAM Flex – stellt zudem seit einigen Jahren sicher, dass alle Abläufe und Investitionen sowie organisatorische Strukturen regelmäßig überprüft und bei Bedarf Standards angepasst werden.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 10

Leistungsindikator G4-FS11

Prozentsatz der Finanzanlagen, die eine positive oder negative Auswahlprüfung nach Umwelt- oder sozialen Faktoren durchlaufen.

(Hinweis: der Indikator ist auch bei einer Berichterstattung nach GRI SRS zu berichten)

Die Flughafen Hamburg GmbH tätigt keine Finanzanlagen, daher entfällt eine Auswahlprüfung nach Umwelt- oder sozialen Faktoren.

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.

Lärmmanagement

Der Betrieb von Flugzeugen geht mit unvermeidbaren Geräuschemissionen einher, welche in Fluglärm und Bodenlärm unterteilt werden. Fluglärm entsteht während des Fluges an den Triebwerken sowie durch aerodynamische Verwirbelungen am Flugzeugkörper. Bodenlärm entsteht durch auf dem Flughafengelände rollende Flugzeuge oder den Betrieb von Hilfstriebwerken (APU), die ein parkendes Flugzeug während der Abfertigung mit Strom und klimatisierter Luft versorgen können. Triebwerksprobeläufe sind eine weitere Quelle für Bodenlärm. Im Gegensatz zum Fluglärm ist Bodenlärm in seiner Ausbreitung deutlich stärker lokal begrenzt.

Die Wirkung von Lärm hängt von unterschiedlichen Faktoren ab. Neben der eigentlichen Lautstärke einzelner Lärmereignisse (wie z. B. Über- oder Vorbeiflüge) spielen die Häufigkeit von Lärmereignissen und deren Dauer eine wichtige Rolle. Hierbei muss auch die Uhrzeit betrachtet werden, zu der Lärm auftritt – generell wird dieser zu Nachtzeiten als störender empfunden. Für den Flughafen Hamburg kommt hinzu, dass er in einer dicht besiedelten Region liegt. Da die Flugzeugtriebwerke die wesentliche Quelle für Fluglärm darstellen, ist diese Umweltauswirkung in hohem Maß von der technologischen Entwicklung im Flugzeugbau abhängig. In diesem Bereich wurden in der Vergangenheit enorme Fortschritte erreicht, die zum Einsatz von zunehmend emissionsärmeren Flugzeugen führten. Als Konsequenz hat auch die durch einzelne Flugereignisse entstehende Lärmbelastung in Flughafennähe in den vergangenen Jahren kontinuierlich abgenommen.

Monitoring und Fluglärmmessung

Beim Thema Fluglärm spielt die Verfügbarkeit belastbarer Messdaten über sehr lange Vergleichszeiträume eine zentrale Rolle. Sowohl die Identifikation möglicher

Minderungspotentiale als auch die öffentliche Diskussion als Grundlage für die Durchführung von Minderungsmaßnahmen bedarf kontinuierlicher Messungen an strategisch wichtigen Bezugspunkten unter höchsten qualitativen Ansprüchen. Der Flughafen Hamburg betreibt im Stadtgebiet und umliegenden Gemeinden Schleswig-Holsteins ein DIN-konformes Messnetz mit 14 stationären und 4 mobilen Messstellen. Der Flughafen greift auf eine langjährige Datengrundlage zu und ist in der Lage, die Veränderungen der Geräuschemissionen über die Flugzeuggenerationen hinweg aufzuzeigen. Viele Steuerungsmaßnahmen, wie das lärmabhängige Landeentgelt, sind auf die Daten des Messnetzes zurückzuführen.

Lärmschutzmaßnahmen

Grundsätzlich können Airlines und Piloten sich zwischen zwei von der UNO-Organisation ICAO (International Civil Aviation Organisation) festgelegten lärmindernden Startverfahren entscheiden -NADP 1 und NADP 2 (Noise Abatement Departure Procedure). Das flachere Startverfahren NADP1 wurde von einer Vielzahl von Flughafenanrainern als störender empfunden als das NADP2, messtechnisch konnte eine leichte Zunahme des Geräuschpegels direkt unter den Abflugrouten festgestellt werden. In weiterer Entfernung dreht sich das Phänomen teilweise um. Aufgrund der hohen Nachfrage hat der Flughafen Hamburg im März 2017 eine Empfehlung zum Verzicht auf das international zulässige Startverfahren NADP1 im Luftfahrthandbuch des Luftraums Hamburgs veröffentlicht.

Minimum Noise Routing

Flugrouten über Hamburg und Schleswig-Holstein werden so gewählt, dass eine möglichst geringe Anzahl Menschen von Fluglärm betroffen ist. Das wird vornehmlich dadurch erreicht, dass die festgelegten An- und Abflugrouten einen Verlauf über möglichst dünn besiedeltes Gebiet nehmen. Bei der Festlegung derartiger Lärminderungsstrecken stand und steht die DFS im engen Austausch mit der örtlichen Fluglärmschutzkommission. Auf Nachfrage werden die Flugrouten und Anflugverfahren detailliert untersucht, in der Fluglärmschutzkommission diskutiert und bei Bedarf angepasst.

Lärmabhängiges Landeentgelt

Der Flughafen Hamburg hat bereits seit langem ein Landeentgeltsystem etabliert, nach dem für Flugzeugtypen mit hohen Lärmemissionen erheblich höhere Entgelte anfallen als für modern lärmreduzierte Muster. In diesem System werden alle Flugzeugtypen in insgesamt 7 unterschiedlichen Lärmklassen zugeordnet, basierend auf tatsächlich gemessenen Lärmwerten. Dieses gibt Fluggesellschaften einen finanziellen Anreiz, leisere Flugzeugtypen am Flughafen Hamburg zu nutzen. In Ergänzung dazu wurde in den vergangenen Jahren der Betrieb von Flugzeugtypen der neuesten Generation (u. a. aus der A320neo-Familie) verstärkt gefördert.

Lärmklassen							
	1 bis 71,9 dB(A)	2 72,0 bis 74,9 dB(A)	3 75,0 bis 77,9 dB(A)	4 78,0 bis 80,9 dB(A)	5 81,0 bis 83,9 dB(A)	6 84,0 bis 86,9 dB(A)	7 ab 87,0 dB(A)
2012	5,50 €	13,00 €	27,00 €	55,00 €	160,00 €	421,00 €	1.350,00 €
2015	5,50 €	13,00 €	29,00 €	61,00 €	181,00 €	610,00 €	1.840,00 €
2017	11,00 €	26,00 €	58,00 €	122,00 €	362,00 €	1.220,00 €	3.680,00 €
2019	11,24 €	26,56 €	59,25 €	124,62 €	369,78 €	1.246,23 €	3.759,12 €
2020	11,48 €	27,13 €	60,52 €	127,30 €	377,73 €	1.273,02 €	3.839,94 €

Nachtflugbeschränkungen

Von 6 Uhr morgens bis 23 Uhr abends findet am Hamburg Airport der planmäßige Flugbetrieb statt. Ab 23 Uhr gelten strenge Nachtflugbeschränkungen, wobei der Flughafen grundsätzlich für bspw. Notfallflüge geöffnet bleibt. Nur bei nachweislich unvermeidbaren Verspätungen können im gewerblichen Luftverkehr einzelne Flüge bis 24 Uhr abgewickelt werden. Um die Verspätungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen, werden schon ab 22 Uhr Zuschläge auf die lärmabhängigen Landeentgelte erhoben. Für unvermeidliche Verspätungen in der Stunde von 23 Uhr bis 0 Uhr steigt der Zuschlag auf bis zu 700 Prozent. In den letzten Jahren hat sich der Erfolg dieser Bemühungen gezeigt (siehe [Umweltprogramme](#)).

Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Hamburg		
Zeltraum	Beschränkung	Zuschlag
22.00 – 22.59 Uhr		150 %
23.00 – 23.14 Uhr	Nur verspätete Flüge erlaubt	350 %
23.15 – 23.29 Uhr		400 %
23.30 – 23.44 Uhr		450 %
23.45 – 23.59 Uhr		550 %
00.00 – 05.59 Uhr	Keine planmäßigen Flüge	700 %

Bodenlärm

Um die von den Hilfstriebwerken ausgehenden Lärmemissionen zu senken, ist ihr Betrieb während der Abfertigungszeit stark reglementiert. Gleichzeitig stellt der Flughafen ausreichende technische Alternativen in Form von mobilen Bodenstromgeräten oder einer stationären Versorgung mit Strom und klimatisierter Luft über die Fluggastbrücken zur Verfügung. Die Flughafenbenutzungsordnung (FBO) schreibt die Nutzung dieser Alternativen vor, um die Regelung flughafenweit durchgehend durchzusetzen. Über diesen Weg werden die vom Flugbetrieb ausgehenden Bodenlärmemissionen wesentlich verringert. Eine weitere Verringerung von Bodenlärm entsteht durch den Betrieb einer Lärmschutzhalle auf dem Gelände der Lufthansa Technik AG, die für die Vermeidung von Triebwerksprobeläufen auf den Start- und Landebahnen entwickelt wurde.

Lärmschutzprogramme				
Programm	Laufzeit	Wohneinheiten**/ bearbeitete Anträge		Eingebaute Lüfter
		Fenster + Lüfter + Dächer*	Nur Lüfter	
Gesetzliches Programm	1974–1982	800	0	
1. Freiwilliges Programm	1978–1982	1.600	0	
2. Freiwilliges Programm	1982–1987	5.500	0	
3. Freiwilliges Programm	1989–1992	3.000	0	
4. Freiwilliges Programm	1998–2001	383	300	1.001
5. Pflichtprogramm	1999–2004	386	2.437	5.957
Gesamt		11.669	2.737	6.958
6. Freiwilliges Programm	01.01.2003–31.12.2010	64	0	
6.+ Freiwilliges Programm	01.09.2007–31.12.2010	141	0	
7. Freiwilliges Programm	30.06.2006–31.12.2010	889	180	292
7.+ Freiwilliges Programm	01.09.2007–31.12.2010	1.661	322	470
8. Freiwilliges Programm	01.09.2007–31.12.2010	680	454	982
8.+ Freiwilliges Programm	01.12.2017–31.12.2017	130	85	
8.++ Freiwilliges Programm	01.12.2017–31.12.2017	163	51	
9. Programm	03.03.2012 laufend	1.576	1.011	
9.+ Freiwilliges Programm	01.12.2017–31.12.2017	110	33	
Gesamt		5.414	956	2.924
Alle Programme		17.083	3.693	9.882

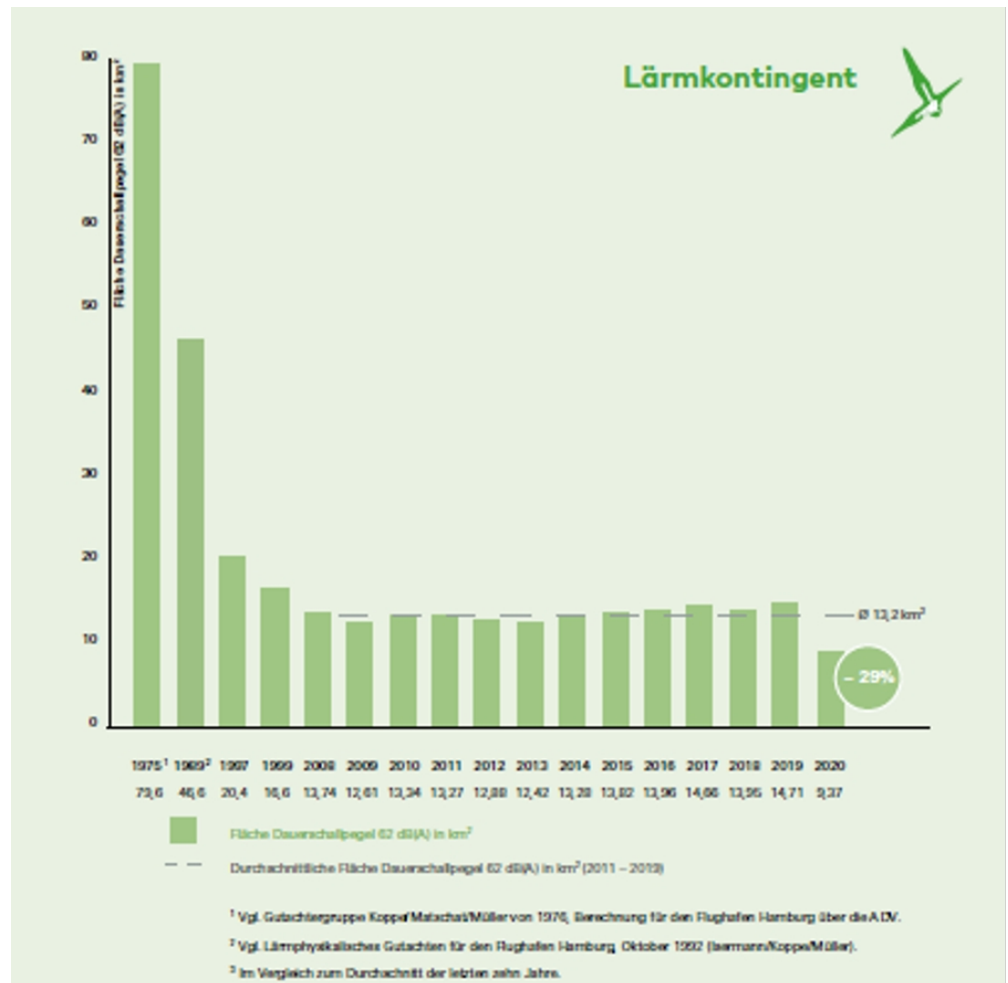
* Angebot von Programmen abhängig
 ** Aufgeführt sind nur Wohneinheiten, für die tatsächlich Schallschutz beantragt wurde.
 Die Anzahl der im Geltungsbereich berechtigten Wohneinheiten war für alle Programme grundsätzlich höher.

Lärmschutzprogramme

Seit über 40 Jahren führt der Flughafen Hamburg gesetzlich vorgeschriebene oder freiwillige Lärmschutzprogramme durch, um die unmittelbare Nachbarschaft des Flughafens vor Fluglärm zu schützen. Seit dem ersten Lärmschutzprogramm im Jahr 1974 hat der Flughafen Hamburg rund 40 Millionen Euro in passive Lärmschutzmaßnahmen investiert. Fast 20.000 Haushalte wurden mit Schallschutzfenstern versehen und/oder mit annähernd 10.000 Schalldämmlüftern in Schlaf- und Kinderzimmern bestückt. In einer städtisch geprägten Region wie dem Umfeld des Flughafens Hamburg ist dieses auch vorteilhaft gegenüber anderen Lärmquellen wie u.a. Straßenverkehrsgeräuschen.

Fluglärmkontingent

Das Lärmkontingent beschreibt die flächenmäßige Ausbreitung des Fluglärms in einer Kontur von > 62 dB(A) und wird jährlich auf Basis der Flugdaten der sechs verkehrsreichsten Monate (in der Regel: Mai bis Oktober) neu berechnet. Im Vergleich zu 1997 ist der Lärmteppich von den zulässigen 20,39 m² bei stetig steigenden Passagierzahlen um rund ein Drittel gesunken, während sich die Passagierzahlen im gleichen Zeitraum fast verdoppelten. Noch in den siebziger und achtziger Jahren betrug diese Vergleichsfläche fast 80 bzw. 46 km².



Luftreinhaltung

Die für den Betrieb eines Großflughafens notwendigen Prozesse gehen mit der Freisetzung von Luftschadstoffen einher. Dies sind vor allem gasförmige organische oder anorganische Verbindungen und Feinstaub. Sie stammen aus Flugzeugtriebwerken, aus energieerzeugenden Anlagen und Fahrzeugen des Flughafens sowie dem Zubringerverkehr. Zur Reduktion von Schadstoffemissionen setzt der Flughafen auf den Einsatz moderner, emissionsarmer Technik und auf entsprechend optimierte Betriebsabläufe. So ist die Fahrzeugflotte des Flughafens auf dem Vorfeld bspw. zu fast 100 Prozent auf alternative Antriebe umgestellt und die Nutzung des Hilfstriebwerks der Flugzeuge gemäß Flughafenbenutzungsordnung strikt beschränkt. Seit über 20 Jahren werden diverse als Luftschadstoff definierte Substanzen auf dem Flughafengelände gemessen und die Ergebnisse veröffentlicht. Das für die Messungen vom Flughafen beauftragte unabhängige Institut für Hygiene und Umwelt betreibt den in das Hamburger Luftmessnetz integrierten Container mit Messtechnik für folgende Luftkomponenten:

- Stickstoffmonoxid (NO)
- Stickdioxid (NO₂)
- Ozon
- Feinstaub (PM 10)

- Feinstaub (PM 2,5)
- Kohlenstoffmonoxid (CO)
- Mittels Passivsammler: Benzol, Toluol, Xylol

Die Luftqualität am Messcontainer Flughafen Hamburg befindet sich nachweislich auf dem niedrigen Niveau des städtischen Hintergrundes. Sämtliche Grenzwerte der 39. BImSchV werden seit vielen Jahren konstant unterschritten.

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.

Umweltmanagement und betrieblicher Umweltschutz

Um die Vielfalt der am Flughafen eintretenden Umweltauswirkungen effektiv und systematisch zu erfassen, zu vermeiden oder zu verringern und hinsichtlich ihrer Schwere und rechtlichen Relevanz einzuordnen, hat der Flughafen seit 1998 ein Umweltmanagementsystem aufgebaut und zertifizieren lassen. Es baute auf dem durch den am Flughafen etablierten betrieblichen Umweltschutz auf, so dass es ein hohes Maß an Praxisnähe aufweist. Der betriebliche Umweltschutz und das Umweltmanagement berücksichtigen grundsätzlich alle Umweltauswirkungen, die durch den Flughafenbetrieb entstehen können. Neben den erläuterten Aspekten Lärm und Emission von Treibhausgasen sind dieses im Wesentlichen:

- Biodiversität, Qualität und dauerhafte Existenz der am Standort vorliegenden Lebensraumtypen und Artenvorkommen,
- Qualität und Schutz des Bodens und des Grundwassers,
- Abfallwirtschaft (Vermeidung von Abfällen, Reduzierung von gefährlichen Abfällen, Kontrolle des Verbleibs von Abfällen bei der Entsorgung),
- Energiemanagement,
- Luftreinhaltung und lokale Luftqualität.

Der Flughafen verfolgt bei allen Umweltauswirkungen das übergeordnete Ziel, dieses langfristig in ihrer Größenordnung zu minimieren, bzw. zu erreichen, dass Umweltauswirkungen gar nicht erst entstehen. Dazu baut das Umweltmanagement auf folgenden Elementen auf:

- Durchführung von Untersuchungen und Messungen zum Zustand einzelner Umweltschutzgüter (Lärmmessungen, Messkampagnen zum Vorkommen von

- Schadstoffen, im Boden, im Wasser, in der Luft etc.,
- Kontroll- und Überwachungsmessungen von Anlagen,
 - Auswertung von Messergebnissen und Abgleich dieser mit rechtlichen Vorgaben und Vorjahreswerten,
 - Durchführung interner Prüfungen,
 - Regelmäßige Planung und Durchführung von Programmen und Maßnahmen zur Reduktion von Umweltauswirkungen einschließlich ihrer systematischen Kontrolle und Bewertung.
 - In der Vergangenheit umgesetzte und bestehende Umweltschutzprogramme sowie Umweltmaßnahmen berücksichtigen alle Bereiche des Umweltschutzes. Für die einzelnen Schutzgüter und Umweltaspekte sind es im Wesentlichen die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen.

Gewässerschutz und Bodenschutz

Das Schutzgut Wasser wird im Umweltmanagement auf mehreren Ebenen berücksichtigt. Dazu zählt zunächst der sparsame Umgang mit Trinkwasser. Ein möglichst geringer Trinkwasserverbrauch wird u.a. durch wassersparende Armaturen in WC-Anlagen sichergestellt. Dort werden auch wasserlos funktionierende Einrichtungen eingesetzt (z.B. in den Terminals). Eine Regenwassernutzungsanlage liefert jährlich etwa 6.000 bis 10.000 m³ Regenwasser, das als Brauchwasser in Toilettenspülungen eingesetzt wird.

Der Einsatz und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen unterliegen hohen technischen Anforderungen. Alle Anlagen, in denen diese Stoffe (bspw. Treibstoffe oder Enteisungsmittel) gelagert und umgeschlagen werden, entsprechen modernen technischen Standards und werden regelmäßig geprüft und gewartet. Die größte Fläche, auf der mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, ist das Vorfeld. Dieses ist kürzlich grundlegend modernisiert worden, um ein Eindringen von Flugzeugkraftstoffen oder von Enteisungsmitteln in das Grundwasser zu verhindern.

Entstehendes Abwasser oder potentiell belastetes Oberflächenwasser werden in verschiedenen Bereichen behandelt, bevor sie das Flughafengelände verlassen. An vielen Orten des Flughafengeländes installierte Ölabscheider reinigen Wasser von Kohlenwasserstoffen. Insgesamt neun Regenrückhaltebecken dienen dazu, Wasser von den Vorfeldern, Taxiwegen und Straßen zu sammeln und vorzureinigen, bevor dieses in einen Vorfluter eingeleitet wird. Ein Kiesbettfilter befreit Oberflächenwasser von Belastungen mit Schwebstoffen. Um Enteisungsmittel aus der Tarpenbek fernzuhalten, wird dessen Gehalt im abfließenden Wasser über eine TOC-Messanlage regelmäßig ermittelt – bei Belastungen erfolgt eine automatische Einleitung in das städtische Abwassersystem.

Die Qualität und damit die potenziellen Schadstoffgehalte des von den Flächen des Flughafens abfließenden Oberflächenwassers wird regelmäßig vom Flughafen untersucht. Im Rahmen der Eigenüberwachung ermittelt der Flughafen über Messungen die Arbeitsweise der wichtigsten Abwasserbehandlungsanlagen.

Abfallwirtschaft

Abfälle unterschiedlicher Art und Schädlichkeiten entstehen in allen Bereichen des Flughafengeländes. Die abfallwirtschaftlichen Ziele des Umweltmanagements sehen verschiedene Aspekte vor. Generell soll eine möglichst niedrige Gesamtabfallmenge entstehen. Bei der Entsorgung aller Abfälle werden möglichst schadlose Entsorgungswege genutzt, außerdem wird eine hohe Wiederverwertungsquote angestrebt. Des Weiteren beinhaltet die Abfallwirtschaft des Flughafens im Wesentlichen folgende Aspekte:

- Getrennte Einsammlung von gewerblichen Abfällen in Büros, den Terminals und im Frachtzentrum. Ähnlich wird mit den Abfällen aus der Kabinenreinigung von Flugzeugen verfahren,
- Flächendeckende Aufstellung von Behältern zum Sammeln von Batterien, Tonerkartuschen etc. zur getrennten Abholung,
- Die Aktion „Spende Dein Pfand“ führt dazu, dass der Großteil der Plastikflaschen von Passagieren, der bei der Sicherheitskontrolle als Abfall entsteht, getrennt eingesammelt und über das Pfandsystem wiederverwertet werden kann,
- Gezielte Information der am Standort arbeitenden Personen zu Möglichkeiten, Abfälle sinnvoll zu trennen, bzw. gar nicht erst entstehen zu lassen,
- Rücknahmevereinbarungen mit Lieferanten für gebrauchte Produkte und Verpackungen,
- Lückenlose Erfassung der Mengen und Entsorgungswege von gefährlichen Abfällen.

Biodiversität

Der Erhalt von Lebensräumen für die Natur und die gezielte Förderung von optimalen Lebensbedingungen für bedrohte Tier- und Pflanzenarten gewinnt hinsichtlich des momentan zu beobachtenden rapiden globalen Artensterbens eine zunehmend wichtige Bedeutung. Das Umweltmanagement des Flughafens berücksichtigt diesen Umstand in Form verschiedener Maßnahmen in seinen Umweltschutzprogrammen.

Gezielte Anlage von großflächigen Biotopen und Lebensräumen fördert die Artenvielfalt vor Ort. In den vergangenen Jahren lag hierbei das Augenmerk auf unterschiedlichen Insektenpopulationen, um die generellen Lebensbedingungen für diese Tiergruppe zu verbessern. Dazu wurden Vegetationsstreifen u. a. für Wildbienen geschaffen und in größerem Maßstab Nisthilfen errichtet. Auf den Einsatz von Insektiziden wird am Standort seit langem verzichtet.

Die Schaffung neuer Lebensräume und Nistmöglichkeiten erfolgt auch bei der Planung von Bau- oder Rückbautätigkeiten. So entstanden im Zusammenhang mit dem Umbau des Vorfeldes 1 eine Reihe von neuen Grünlandflächen mit höherer biologischer Wertigkeit. Diese wurde in Teile mit hochwertiger Bepflanzung mit Hecken als Sichtschutz kombiniert, in Summe hat sich damit der versiegelte Flächenanteil verringert. Neubauten wie z.B. das neue Luftfrachtzentrum werden mit begrünten Fassaden errichtet, um auch hier im mikroskaligen Bereich naturnähere Räume zu schaffen. Die vom Rückbau der Gebäude des alten Frachthofes betroffenen Nester von Mehlschwalben wurden in Ortsnähe neu aufgestellt und wurden bereits von den Schwalben besiedelt.

Um zu gewährleisten, dass An- und Abflüge sicher und frei von Hindernissen im Luftraum

um den Flughafen herum möglich sind, werden die im Flughafenumfeld wachsenden Bäume und Gehölze regelmäßig zurückgeschnitten. Dieses erfolgt in enger Absprache mit den Eigentümern dieser Bäume. Um den Rückschnitt insgesamt naturverträglicher zu gestalten, werden Bäume ggf. durch niedrig wachsende Arten ersetzt, die keinerlei Beschnitt benötigen, und breitflächig Ersatzpflanzungen vorgenommen. Diese Pflanzungen werden u. a. in Form von Streuobstwiesen im öffentlichen Grün oder von Straßenbegleitbäumen im Stadtgebiet Hamburgs vorgenommen. Insgesamt werden so mehr Bäume gepflanzt als gefällt und der Flughafen leistet einen sichtbaren Beitrag dazu, das grüne Stadtbild Hamburgs zu erhalten. Regelmäßige Kartierungen zur Flora und Fauna vor Ort dienen dazu, die Artendichte und den Zustand der Flächen zu ermitteln. Sie dienen außerdem zur Kontrolle, ob vorgenommene Maßnahmen zur Schaffung von Lebensräumen erfolgreich verlaufen sind.

Erfolge sind sichtbar

Der Erfolg dieser systematischen Vorgehensweise im Umweltmanagement zeigt sich in vielen Bereichen. Gesunkene Energieverbräuche und Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen. Das Niveau der Luftqualität ist hoch, die Lärmbelastung der Anwohner liegt konstant unter dem Level, das bis in die 1990er Jahre hinein vorlag. Die Grünflächen des Flughafens zeichnen sich durch eine hohe ökologische Wertigkeit aus. Die Artenvielfalt ist – auch für selten gewordene Insektenpopulationen – gestiegen. Grundwasser und von den befestigten Flächen des Flughafens abfließendes Oberflächenwasser weisen keine bis sehr geringe Belastungen auf. Die Abfallmengen sind trotz kontinuierlich steigenden Passagierzahlen gesunken, gleichzeitig werden mehr Abfälle wiederverwertet oder bei Neulieferungen entsprechender Produkte zurückgenommen. Aufgrund langjährig erfolgreicher Messungen, Untersuchungen und Berechnungen liegen zu allen Umweltthemen aktuelle, detaillierte und aussagekräftige Informationen vor. Damit sind fundierte Aussagen zu Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen oder der Wirksamkeit von Umweltschutzmaßnahmen möglich. Beides wird für neue Umweltprogramme verwendet. Der Anteil innovativer, moderner und effizienter Technologie und Konzepte (Gebäude, Fahrzeuge, Vorfeldtechnik) steigt kontinuierlich. Regelmäßige Auswertungen aller verfügbaren Daten und die Anpassung von Maßnahmen sorgen dafür, dass diese kontinuierliche Verbesserung erhalten bleibt.

Ressourcenbezogene Ziele und Sachstand 2020

In Bezug auf den Umgang mit natürlichen Ressourcen werden von der Flughafen Hamburg GmbH mit der Einführung eines Umweltmanagements seit 1998 laufend Zielsetzungen zur Verbesserung des Umweltzustandes formuliert. Diese werden jährlich überprüft und fortgeschrieben. Alle oben genannten Maßnahmen dienen der Erfüllung dieser Ziele.

Umweltbereich	Ziele	Stand / Bemerkungen
Biodiversität	Erhalt und Entwicklung bestehender Lebensräume und besonderer Biotope	Erreicht
	Schaffung und Entwicklung neuer Lebensräume für Insekten	Erreicht, wird fortgeschrieben
Gewässerschutz	Schutzniveau natürlicher Gewässer erhalten	Erreicht, Fortsetzung entsprechend verfügbarer Technik
	Senkung des Trinkwasserverbrauchs pro Passagier um 5 %	Erreicht, Fortführung entsprechend verfügbarer Technik
Energieverbrauch	Senkung des Energieverbrauchs pro Passagier um 15 % gegenüber 2009	Erreicht, Ergänzung durch CO ₂ -Neutralität ab 2021
Abfallwirtschaft	Senkung der Restabfallmenge pro Passagier um 10 %	Erreicht, ergänzt durch Zielsetzungen bis 2021
Lärmschutz	Begrenzung der Lärmmenge unter dem Niveau von 1997	Erreicht, wird fortgeschrieben
	Verringerung von Verspätungen bei Nachtflügen	Erreicht, eine weitere Verfolgung ist vorgesehen zum Erhalt des Zustands

Leistungsindikatoren zu den Kriterien 11 bis 12

Leistungsindikator GRI SRS-301-1: Eingesetzte Materialien
Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Gesamtgewicht oder -volumen der Materialien, die zur Herstellung und Verpackung der wichtigsten Produkte und Dienstleistungen der Organisation während des Berichtszeitraums verwendet wurden, nach:

- i.** eingesetzten nicht erneuerbaren Materialien;
- ii.** eingesetzten erneuerbaren Materialien.

a) Gesamtgewicht oder -volumen der Materialien, die zur Herstellung und Verpackung der wichtigsten Produkte und Dienstleistungen der Organisation während des Berichtszeitraums verwendet wurden, nach:	Menge	Einheit	Bemerkung
i. Eingesetzten nicht erneuerbare Materialien	170	t	Flächenenteisungsmittel
	400.000	l	Flugzeugenteisungsmittel. Die Verbrauchsmenge für Flugzeugenteisungsmittel wurde auf Basis der Daten für vorangegangene Jahre interpoliert und dürfte aufgrund der Coronapandemie niedriger als angegeben ausgefallen sein
ii. Eingesetzten erneuerbare Materialien	---	---	---

Leistungsindikator GRI SRS-302-1: Energieverbrauch
Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a.** Den gesamten Kraftstoffverbrauch innerhalb der Organisation aus nicht erneuerbaren Quellen in Joule oder deren Vielfachen, einschließlich der verwendeten Kraftstoffarten.
 - b.** Den gesamten Kraftstoffverbrauch innerhalb der Organisation aus erneuerbaren Quellen in Joule oder deren Vielfachen, einschließlich der verwendeten Kraftstoffarten.
 - c.** In Joule, Wattstunden oder deren Vielfachen den gesamten:
 - i.** Stromverbrauch
 - ii.** Heizenergieverbrauch
 - iii.** Kühlenergieverbrauch
 - iv.** Dampfverbrauch
 - d.** In Joule, Wattstunden oder deren Vielfachen die/den gesamte(n):
 - i.** verkauften Strom
 - ii.** verkaufte Heizungsenergie
 - iii.** verkaufte Kühlenergie
 - iv.** verkauften Dampf
 - e.** Gesamten Energieverbrauch innerhalb der Organisation in Joule oder deren Vielfachen.
 - f.** Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendetes Rechenprogramm.
 - g.** Quelle für die verwendeten Umrechnungsfaktoren.
-

a. Den gesamten Kraftstoffverbrauch innerhalb der Organisation aus nicht erneuerbaren Quellen in Joule oder deren Vielfachen, einschließlich der verwendeten Kraftstoffarten	Menge	Einheit	Bemerkung
Diesel	333.183	Liter	Benzin, Diesel und Heizöl für mobile Stromaggregate für Flugzeuge
	11.875	GJ	
Benzin	30.242	Liter	
	936	GJ	
Heizöl	104.770	Liter	
	3.734	GJ	

b. Den gesamten Kraftstoffverbrauch innerhalb der Organisation aus erneuerbaren Quellen in Joule oder deren Vielfachen, einschließlich der verwendeten Kraftstoffarten.	Menge	Einheit	Bemerkung
	149.527	kg	---
	7.159	GJ	

c. In Joule, Wattstunden oder deren Vielfachen den gesamten	Menge	Einheit	Bemerkung
i. Stromverbrauch	13.294	MWh	Erzeugt im BHKW
	32.028	MWh	von externen Stromversorgern eingekauft
ii. Heizenergieverbrauch	49.579	MWh	Erdgas für BHKW, Heizzentrale Betriebssportanlage und Frachtzentrum, Heizöl und Diesel (Notstrom)
iii. Kühlenergieverbrauch	---		Kälte wird über elektrische Kältemaschinen sowie über Absorptionskältemaschinen erzeugt. Der Verbrauch von beidem ist im Strom- und Wärmeverbrauch enthalten
iv. Dampfverbrauch	---		Im Wärmeverbrauch enthalten

d. In Joule, Wattstunden oder deren Vielfachen die/den gesamt(n)	Menge	Einheit	Bemerkung
i. Verkauften Strom	5.884	MWh	Verkauf an Mieter im eigenen Gebäudebestand und Teil des aufgeführten Gesamtstromverbrauchs
ii. Verkaufte Heizenergie	---		In produzierter Heizenergie enthalten
iii. Verkaufte Kühlenergie	---		Teil der Angaben für Strom- und Kälteverbrauch
iv. Verkäufte Dampf	---		Dampf wird nicht verkauft

e. Gesamten Energieverbrauch innerhalb der Organisation in Joule oder deren Vielfachen	Menge	Einheit	Bemerkung
	94.901	MWh	Ohne Fahrzeugtreibstoffe, verbrauchter Wärme und Elektrizität in Gebäuden (einschließlich E-Ladestationen)

f) Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendetes Rechenprogramm	<p>Die Erfassung der benötigten Energien und Kraftstoffe sowie die Ermittlung eigener Verbräuche sowie an Dritte weitergegebene Energiemengen erfolgt über zwei verschiedene Wege. Zunächst werden die beschafften Mengen an verschiedenen Energieträgern und Kraftstoffen gemeinsam mit den Lieferanten geprüft (Lieferscheine und Rechnungen). Diese Daten werden mit eigenen Zählern (Gasmengen, elektrischen Strom etc.) Abgeglichen. Heizölmengen werden jährlich über Peilungen ermittelt. Für die hier vorliegenden Zahlen wurden vorhandene Angaben (in l, m³ oder kg) in die geforderten Einheiten (Wh oder J, bzw. deren vielfache) umgerechnet. Dazu wurden gängige Umrechnungsfaktoren von Energielieferanten verwendet. Zur besseren Vergleichbarkeit der Daten wurden grundsätzlich die gleichen Umrechnungsfaktoren verwendet. An Dritte weitergegebene Elektrizität wurde über entsprechende Zähler erfasst. Alle Stromzähler werden über eine zentrale Energiemanagement- Software gesteuert und die Werte erfasst und ausgewertet.</p>
--	---

<p>g. Quelle für die verwendeten Umrechnungsfaktoren</p>	<p>Für die Umrechnung zwischen MWh und GJ wurden Literaturwerte verwendet. Im konkreten Fall war dieses die Seite www.convertunits.com. Der Umrechnungsfaktor für MWh und m3 Erdgas wurde der Seite calculat.org entnommen. Weitere Faktoren entstammen dem "Merkblatt zur Ermittlung des Gesamtenergieverbrauches" des BAFA vom 30.11.2020.</p>
---	--

Leistungsindikator GRI SRS-302-4: Verringerung des Energieverbrauchs

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a.** Umfang der Verringerung des Energieverbrauchs, die als direkte Folge von Initiativen zur Energieeinsparung und Energieeffizienz erreicht wurde, in Joule oder deren Vielfachen.
- b.** Die in die Verringerung einbezogenen Energiearten: Kraftstoff, elektrischer Strom, Heizung, Kühlung, Dampf oder alle.
- c.** Die Grundlage für die Berechnung der Verringerung des Energieverbrauchs wie Basisjahr oder Basis/Referenz, sowie die Gründe für diese Wahl.
- d.** Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendetes Rechenprogramm.

	Menge	Einheit	Bemerkung
<p>a. Umfang der Verringerung des Energieverbrauchs, die als direkte Folge von Initiativen zur Energieeinsparung und Energieeffizienz erreicht wurde, in Joule oder deren Vielfachen.</p> <p>b. Die in die Verringerung einbezogenen Energiearten: Kraftstoff, elektrischer Strom, Heizung, Kühlung, Dampf oder alle.</p> <p>c. Die Grundlage für die Berechnung der Verringerung des Energieverbrauchs wie Basisjahr oder Basis/Referenz, sowie die Gründe für diese Wahl.</p>	54	Prozent	<p>Der Umfang der Verbrauchsreduktion wurde als Gesamtenergieverbrauch (Strom, Wärme sowie Dampf) in kWh pro Verkehrseinheit ermittelt. Als Verkehrseinheit gilt 1 reisende Person oder 100 kg Luftfracht/ Luftpost. Basisjahr für die Reduktion war das Jahr 2009.</p>

<p>d. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendetes Rechenprogramm</p>	<p>Die für die Ermittlung der Verbrauchsreduktion eingesetzten Basisdaten hinsichtlich des Energieverbrauches wurden wie unter GRI SRS-302-1 g beschrieben erhoben. Die relevanten Bezugsgrößen Passageirzahlen und Frachtmengen werden laufend erhoben und jährlich in offiziellen Verkehrsstatistiken der Flughafen Hamburg GmbH zusammengefasst.</p>
---	---

Leistungsindikator GRI SRS-303-3: Wasserentnahme
Die berichtende Organisation muss folgende Informationen
offenlegen:

a. Gesamte Wasserentnahme aus allen Bereichen in Megalitern
sowie eine Aufschlüsselung der Gesamtmenge nach den folgenden
Quellen (falls zutreffend):

- i.** Oberflächenwasser;
- ii.** Grundwasser;
- iii.** Meerwasser;
- iv.** produziertes Wasser;
- v.** Wasser von Dritten.

b. Gesamte Wasserentnahme in Megalitern aus allen Bereichen
mit Wasserstress sowie eine Aufschlüsselung der Gesamtmenge
nach den folgenden Quellen (falls zutreffend):

- i.** Oberflächenwasser;
- ii.** Grundwasser;
- iii.** Meerwasser;
- iv.** produziertes Wasser;
- v.** Wasser von Dritten sowie eine Aufschlüsselung des
Gesamt Volumens nach den in i-iv aufgeführten Entnahmekategorien.

c. Eine Aufschlüsselung der gesamten Wasserentnahme aus jeder
der in den Angaben 303-3-a und 303-3-b aufgeführten Quellen in
Megalitern nach den folgenden Kategorien:

- i.** Süßwasser (≤ 1000 mg/l Filtrattrockenrückstand (Total
Dissolved Solids (TDS)));
- ii.** anderes Wasser (> 1000 mg/l Filtrattrockenrückstand (TDS)).

d. Gegebenenfalls erforderlicher Kontext dazu, wie die Daten
zusammengestellt wurden, z. B. Standards, Methoden und
Annahmen.

a. Gesamte Wasserentnahme aus allen Bereichen in Megalitern sowie eine Aufschlüsselung der Gesamtmenge nach den folgenden Quellen (falls zutreffend):	Menge	Einheit	Bemerkung
i. Oberflächenwasser	6.000	m3	Nutzung von Regenwasser von Dachflächen über eine Regenwasseruntzugsanlage.
ii. Grundwasser	0	m3	Im Zusammenhang mit Bauprojekten kann projektabhängig erforderlich sein, dass in Teilbereichen das Flughafens Grundwasser abgesenkt werden muss und zu diesem Zweck entnommen wird. Dieses ist im Berichtszeitraum (2020) jedoch nicht erfolgt
iii. Meerwasser	0	m3	Eine Entnahme von Meerwasser erfolgt grundsätzlich nicht
iv. Produziertes Wasser	0	m3	Die Produktion von Wasser findet vor Ort nicht statt
v. Wasser von Dritten	116.013	m3	Trinkwasserbezug von den örtlichen Wasserversorgungsunternehmen

b. Gesamte Wasserentnahme in Megalitern aus allen Bereichen mit Wasserstress sowie eine Aufschlüsselung der Gesamtmenge nach den folgenden Quellen (falls zutreffend):	Menge	Einheit	Bemerkung
i. Oberflächenwasser	0	m ³	Die Entnahme von Wasser aus Gebieten mit Wasserstress erfolgt nicht
ii. Grundwasser	0	m ³	
iii. Meerwasser	0	m ³	
iv. Produziertes Wasser	0	m ³	
v. Wasser von Dritten sowie eine Aufschlüsselung des Gesamtvolumens nach den in iv. aufgeführten Entnahmekquellen	0	m ³	

c. Eine Aufschlüsselung der gesamten Wasserentnahme aus jeder der in den Angaben 303-3-a und 303-3-b aufgeführten Quellen in Megalitern nach den folgenden Kategorien:	Menge	Einheit	Bemerkung
i. Süßwasser (≤ 1000 mg/l Filtrattrockenrückstand (Total Dissolved Solids (TDS)));	116.013	m ³	---
ii. anderes Wasser (> 1000 mg/l Filtrattrockenrückstand (TDS)).	6.000	m ³	---

Leistungsindikator GRI SRS-306-2: Abfall

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Gesamtgewicht des gefährlichen Abfalls, gegebenenfalls mit einer Aufschlüsselung nach folgenden Entsorgungsverfahren:

- i.** Wiederverwendung
- ii.** Recycling
- iii.** Kompostierung
- iv.** Rückgewinnung, einschließlich Energierückgewinnung
- v.** Müllverbrennung (Massenverbrennung)
- vi.** Salzabwasserversenkung
- vii.** Mülldeponie
- viii.** Lagerung am Standort
- ix.** Sonstige (von der Organisation anzugeben)

b. Gesamtgewicht ungefährlicher Abfälle, gegebenenfalls mit einer Aufschlüsselung nach folgenden Entsorgungsverfahren:

- i.** Wiederverwendung
- ii.** Recycling
- iii.** Kompostierung
- iv.** Rückgewinnung, einschließlich Energierückgewinnung
- v.** Müllverbrennung (Massenverbrennung)
- vi.** Salzabwasserversenkung
- vii.** Mülldeponie
- viii.** Lagerung am Standort
- ix.** Sonstige (von der Organisation anzugeben)

c. Wie die Abfallentsorgungsmethode bestimmt wurde:

- i.** Direkt von der Organisation entsorgt oder anderweitig direkt bestätigt
- ii.** Vom Entsorgungsdienstleister zur Verfügung gestellte Informationen
- iii.** Organisatorische Standardmethoden des Entsorgungsdienstleisters

	Menge	Einheit	Bemerkung
a. Gesamtgewicht des gefährlichen Abfalls, gegebenenfalls mit einer Aufschlüsselung nach folgenden Entsorgungsverfahren:	14.646	t	Summe aller vor Ort entstehenden gefährlichen Abfälle einschließlich der Fettabscheiderinhalte aus den Restaurants und Betriebskantinen
i. Wiederverwendung	Eine detaillierte Aufschlüsselung ist nur nach Absprache mit den Entsorgungsunternehmen möglich und wird nachfolgende Erklärungen geprüft.		
ii. Recycling			
iii. Kompostierung			
iv. Rückgewinnung, einschließlich Energierückgewinnung			
v. Müllverbrennung (Massenverbrennung)			
vi. Salzabwasserversenkung			
vii. Mülldeponie			
viii. Lagerung am Standort			
ix. Sonstige (von der Organisation anzugeben)			

	Menge	Einheit	Bemerkung
b. Gesamtgewicht ungefährlicher Abfälle, gegebenenfalls aufgeschlüsselt nach folgenden Entsorgungsverfahren:	1.119	t	Summe aller gewerblichen Abfälle einschließlich derjenigen aus der Innenreinigung von Flugzeugkabinen.
i. Wiederverwendung	Eine detaillierte Aufschlüsselung ist nur nach Absprache mit den Entsorgungsunternehmen möglich und wird nachfolgende Erklärungen geprüft. Die Recyclingquote (Papier, Kunststoffverpackungen, Metalle, Restabfälle) lag für das Jahr 2020 bei ca. 14 Prozent.		
ii. Recycling			
iii. Kompostierung			
iv. Rückgewinnung, einschließlich Energierückgewinnung			
v. Müllverbrennung (Massenverbrennung)			
vi. Salzabwasserversenkung			
vii. Mülldeponie			
viii. Lagerung am Standort			
ix. Sonstige (von der Organisation anzugeben)			

<p>c. Wie die Abfallentsorgungsmethode bestimmt wurde:</p>	<p>Alle Entsorgungsmethoden werden mit dem Entsorgungsunternehmen abgestimmt. Diese entsprechen den Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes sowie der Gewerbeabfallverordnung und dem Verpackungsgesetz. Gewählte Entsorgungsmethoden sind u.a. Sortierung, Wiederverwertung bei Papier und Kartonagen, Metallen und Kunststoffverpackungen sowie thermische Verwertungen.</p>
<p>i. Direkt von der Organisation entsorgt oder anderweitig direkt bestätigt</p>	
<p>ii. Vom Entsorgungsdienstleister zur Verfügung gestellte Informationen</p>	
<p>iii. Organisatorische Standardmethoden des Entsorgungsdienstleisters</p>	

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.

Überblick und Emissionsquellen

Durch die Tätigkeiten des Flughafens werden auf verschiedenen Ebenen (Scopes-1 bis 3) Treibhausgase emittiert. Ihre Entstehung und Größenordnung werden im Folgenden vorgestellt.

Scope-1-Emissionen entstehen zum einen durch die Erzeugung und den Verbrauch von Energie für den Betrieb aller Gebäude und Flächen: Ein Blockheizkraftwerk und eine zentrale Heizungsanlage (beide Anlagen verwenden Erdgas) sowie mehrere kleinere dezentrale Heizanlagen (mit Heizöl betriebene). Da der Strombedarf die Produktion vor Ort von Strom übersteigt, bezieht die Flughafen Hamburg GmbH auch Strom in größeren Mengen von externen Energieversorgungsunternehmen ein (Scope-2-Emissionen). Die Emissionsmengen dieser Quellen stellen den größten Anteil der Gesamtemissionen des Flughafens dar, die in seinem direkten Einflussbereich liegen. Sie werden einerseits durch die Anlagentechnik und den eingesetzten Brennstoff geprägt und hängen andererseits vom Energieverbrauch der Gebäude, Betriebsstraßen und Flugzeugbewegungsflächen ab. Deren Energieeffizienz beeinflusst demnach die Emissionsmengen in einem großen Maß. Die folgende Tabelle liefert einen Überblick über die wichtigsten stationären Emittenten (Energieversorgungsanlagen) des Flughafens.

Die für den Flughafenbetrieb eingesetzte Fahrzeugflotte stellt eine weitere bedeutsame Quelle für Treibhausgasemissionen am Standort dar, für deren Höhe der Flughafen direkt

verantwortlich ist (Scope-1). Der Fahrzeugeinsatz ist in vielen Bereichen durch den Einsatz von Spezialfahrzeugen gekennzeichnet, die insbesondere für die Flugzeugabfertigung eingesetzt werden. Charakteristisch für die Mehrzahl der Nutzungsformen des Fahrzeugparks ist der Umstand, dass der Großteil der Fahrzeuge auf kurzen Strecken eingesetzt wird. Dieses beeinflusst den Treibstoffverbrauch negativ. Die größten Emissionsanteile entstehen über die Erzeugung von in Gebäuden genutzter Energie.

Weniger genau abgrenzbar sind die Emissionen an Treibhausgasen, die aus Quellen des Scopes-3 stammen – also Emissionsmengen, die durch die Tätigkeiten anderer Unternehmen als den Flughafen (oder Privatpersonen) entstehen, aber auf den Flughafenbetrieb zurückzuführen sind. Klassische Beispiele dafür sind Emissionen aus Flugzeugbewegungen, Fahrzeugbewegungen im Zubringerverkehr zum oder vom Flughafen, Wege zur Arbeit durch das Personal, Emissionen von Firmen, die am Standort aktiv sind, etc. Die Identifikation und genaue Ermittlung dieser Emissionen ist häufig zwangsläufig ungenau und unvollständig. In vielen Fällen werden diese Emissionen auch bereits von den entsprechenden Unternehmen bilanziert (da sie deren Scope-1- oder 2-Emissionen sind). Insofern ist es sinnvoll, diejenigen CO₂-Emissionen des Scopes 3 zu ermitteln, deren Höhe vom Flughafen zumindest in Teilen beeinflussbar sind, bzw. für die Ermittlung der Emissionen Grenzen festzulegen, innerhalb derer dieser Einfluss erkennbar ist und innerhalb derer eine Erfassung von Emissionsmengen ausreichend genau ist.

CO₂-Management und Reduktionsziele

Umweltschutz steht am Hamburger Flughafen bereits seit Jahrzehnten im Fokus. Schon 1999 war Hamburg Airport weltweit der erste Flughafen, der nach Umweltmanagement EMAS und ISO 14.001 gleichzeitig zertifiziert wurde. 2012 ist der Hamburger Flughafen der Airport Carbon Accreditation des Airport Council International Europe beigetreten und wird seither regelmäßig zertifiziert. Damit hat das Unternehmen unter den Flughäfen früh eine Vorreiterrolle eingenommen. Ab Ende 2021 will Hamburg Airport CO₂-neutral wirtschaften und den Zertifizierungslevel 3+ der [Airport Carbon Accreditation](#) erreichen – als erster Flughafen in Deutschland.

Im Rahmen ihres nach EMAS zertifizierten Umweltmanagements, sowie ihres CO₂-Managements, das nach Airport Carbon Accreditation (ACA) geprüft ist, erfasst die Flughafen Hamburg GmbH die jährlichen CO₂-Emissionen aus allen oben genannten stationären Quellen, des gesamten Fuhrparks, aus dem von externen Energieversorgern eingekauften Strom, den Dienstreisen des Personals, der Flugzeugbewegungen im sog. LTO-Zyklus sowie des landseitigen Verkehrs, der durch Passagiere, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Frachtenlieferungen entsteht. Damit liegt ein exakter und jeweils aktueller Überblick zu den Emissionen an Treibhausgasen vor, die der Flughafen zumindest in Teilen beeinflussen und damit letztlich reduzieren kann. Über die jährlichen CO₂-Bilanzen wird auch abgeglichen, inwiefern die vereinbarten Reduktionsziele der Flughafen Hamburg GmbH erreicht werden oder werden können. Die emittierte CO₂-Menge dient hierbei als wichtige Kenngröße, die stellvertretend für alle Treibhausgase gewählt wurde. Hintergrund dieser Auswahl ist der Umstand, dass die Emissionsmengen für CO₂ mit höherer Genauigkeit

ermittelt werden können als diejenigen anderer Treibhausgase.

Die Reduktion von CO₂-Emissionen ist erklärtes Ziel der Flughafen Hamburg GmbH seit 2009. Basierend auf den Emissionen dieses Jahres (Referenzjahr) wurde eine Reduktion von 15 Prozent festgelegt, die bis 2020 erreicht werden sollte. Die Auswahl des Basisjahres erfolgte, da der Gebäudebestand in dem Jahr die Größenordnung erreicht hat, die (weitgehend) heute noch besteht. Dieses Ziel wurde nicht nur erreicht, sondern in hohem Maß übertroffen. So wurden die Scope 1- und Scope 2- Emissionen von rund 39.000 t CO₂ im Jahr 2009 auf knapp 11.000 t im Jahr 2019 und 10.800 t im Jahr 2020 verringert. Senkungen werden durch eine Mischung aus technischen und organisatorischen Maßnahmen erreicht.

Ab Januar 2022 wird der Flughafen in Bezug auf seine Scope-1- und Scope-2- Emissionen klimaneutral agieren. In diesem Zusammenhang werden verbliebene Emissionsmengen durch hochwertige Zertifikate ausgeglichen. Dabei ist beabsichtigt, die Menge der jährlich erforderlichen Zertifikate kontinuierlich zu senken und weitere Reduktionen durch technische Innovationen zu erreichen.

Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen

Die eigentliche Senkung von Emissionsmengen für Treibhausgase bildet den Schwerpunkt der Flughafen Hamburg GmbH, einen CO₂-neutralen Betrieb des Flughafens zu erreichen und zu erhalten. Die wichtigsten Schwerpunkte der Arbeiten zur Senkung von CO₂-Emissionen sind für alle Scopes in den folgenden Bereichen angesiedelt: Umstellung der eingesetzten Fahrzeugmodelle auf klimaneutrale oder emissionsreduzierte Antriebe (Erdgas, Strom, synthetischer Diesel).

Traditionell wurden am Flughafen vor allem mit Diesel betriebene Fahrzeuge eingesetzt. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Nutzungsarten verwendet der Flughafen neben kleinen Fahrzeugen auch große Fahrzeugmuster. Neben herkömmlichen Fahrzeugen (PKW und Bussen) werden in großem Maß auch Spezialfahrzeuge wie Flugzeugschlepper, Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr etc. genutzt. Um dieser Vielfalt gerecht zu werden, sind die zur Wahl stehenden technischen Alternativen auf generelle Verfügbarkeit, Einsatzweise und Fahrzeuggröße abgestimmt. Kleine PKW im Kurzstreckeneinsatz (Vorfelddienste) nutzen zunehmend Strom. Fahrzeuge im dauerhafteren Einsatz (Passagier und Crewbusse, Passagierschlepper etc.) nutzen Erdgas als Treibstoff. Zu Testzwecken werden E-Busse, E-Flugzeugschlepper oder PKW mit Wasserstoff-Brennstoffzellen eingesetzt. Ladesäulen für Fahrzeugstrom wurden flächendeckend auf dem Flughafengelände installiert. In den Fällen, in denen weiterhin auf Dieselsystem zurückgegriffen werden muss, wird anstellen des herkömmlichen mineralischen Diesels ein synthetischer Treibstoff eingesetzt, der möglichst emissionsneutral verbrennt (abfallstämmige Rohstoffe).

Einkauf von Strom aus klimaneutraler Produktion

Seit einigen Jahren stammt der elektrische Strom, den die Flughafen Hamburg GmbH von externen Energieanbietern bezieht, aus vollständig CO₂-neutraler Produktion. Die Qualität

des eingekauften Stroms wird über Herkunftsnachweise nachgewiesen.

Neue Regelungen zur Wärme- und Luftversorgung der Terminals

Der größte Einzelbedarf an Energie entsteht am Flughafen durch die Klimatisierung, der Wärmeversorgung sowie der Luftversorgung von Gebäuden, insbesondere der Terminals der Airport Plaza und der Pier. Technische Verbesserungen führen hier demnach auch schnell zu merkbaren Senkungen des Energieverbrauchs und der Emission von Treibhausgasen. In diesem Bereich wurden in den vergangenen Jahren mehrere Maßnahmen ausgeführt:

- Veränderung der Luftzufuhr von Gebäuden in Abhängigkeit von der tatsächlich in ihnen vorhandenen Anzahl an Personen. Dadurch konnte die Luftwechselrate beträchtlich gesenkt werden, so dass der Energiebedarf der Lüftungsanlage selbst sank und auch der Bedarf an Heizwärme oder Kühlkälte verringert werden,
- Bauliche Verbesserungen am Fernwärmenetz der Flughafen Hamburg GmbH,
- Anpassungen von Sollwerten für Kühlung oder Beheizung.

Erneuerung von Klimaanlage

Im Terminal 2 wurden alte Klimaanlage durch neue ausgetauscht. Außerdem erfolgte ein Umschluss des Terminals, um dieses Gebäude an die moderneren und energieeffizienteren Klimaanlage des Terminals 1 anzuschließen.

Technische Erneuerungen von Beleuchtungssystemen

Beleuchtungssysteme für Gebäude, Betriebsstraßen sowie den Flugzeugbewegungsflächen (Start- und Landebahnen, Taxiwege, Vorfelde, Anflugbefeuerung etc.) werden grundsätzlich regelmäßig modernisiert. In diesem Zuge werden zunehmend LED-basierte Systeme eingesetzt. Außerdem werden in wachsendem Maß Schaltersysteme eingesetzt, die erst bei Anwesenheit von Personen die Beleuchtung einschalten. Diese senken den Energiebedarf beträchtlich. Aufgrund der großen Menge der am Flughafen eingesetzten Beleuchtung ist in diesem Bereich ein recht hohes Reduktionspotential vorhanden.

Veränderungen von Rollwegführungen von Flugzeugen auf den Vorfeldern

Im Zusammenhang mit der Grunderneuerung des Vorfeldes 1 wurden die Rollgassen und Abstellpositionen neu konfiguriert, u.a., um Rollprozesse von Flugzeugen reibungsloser zu gestalten. Dieses führt zu einer spürbaren Senkung von Roll- und Wartezeiten auf dem Vorfeld. In diesem Zusammenhang verringern sich die damit verbundenen Triebwerkslaufzeiten. Der so entstehende geringere Treibstoffverbrauch führt zu entsprechenden Emissionsminderungen von Treibhausgasen.

Regelungen zum verminderten Betrieb von treibstoffintensiven Hilfstriebwerken der Flugzeuge auf dem Vorfeld

Hilfstriebwerke werden von Flugzeugen während der Abfertigungszeit zu ihrer autonomen

Stromversorgung und Klimatisierung, bzw. zum Start der Haupttriebwerke eingesetzt. Da sie Kerosin verbrennen und unter Umständen über längere Zeiträume eingesetzt werden können, sind sie eine potenziell beträchtliche Quelle für CO₂-Emissionen, nicht zuletzt deshalb, da sie einen hohen Triebstoffbedarf haben. Ihr Betrieb ist am Flughafen jedoch aus Lärmgründen bereits stark reduziert worden, indem der Flughafen Strom und Wärme (oder Kühllkälte) für die Flugzeuge bereitstellt. Die vom Flughafen dafür genutzten Energiequellen (Blockheizkraftwerk mit hohem Wirkungsgrad, klimaneutraler extern eingekaufter Strom, dieselbetriebene mobile Generatoren) besitzen einen deutlich höheren Wirkungsgrad, so dass der reduzierte Betrieb der Hilfstriebwerke zu beträchtlichen Verminderungen von CO₂-Emissionen führt.

Installation öffentlich zugänglicher E-Ladesäulen in den Parkhäusern für Mitarbeiter/innen und Passagiere

Um die Nutzung emissionsneutraler E-Fahrzeuge auch außerhalb des eigentlichen Unternehmens zu fördern, sind öffentlich zugängliche Parkplatzareale zunehmend mit E-Ladesäulen ausgestattet. Diese werden den jeweiligen Nutzern kostenlos zur Verfügung gestellt. So befinden sich im Mitarbeiter/innenparkhaus solche Lademöglichkeiten für privat genutzte Fahrzeuge des Personals des Flughafens und anderer ortsansässiger Firmen. Für Passagiere stehen derartige Möglichkeiten in den terminalnahen Parkhäusern.

Zielsetzungen und eingesetzte Bezugsgröße

Alle hier genannten Reduktionsmaßnahmen wurden bereits umgesetzt, insofern, als dass sie im Rahmen der ursprünglichen Zielsetzung entwickelt wurden. Im Umweltprogramm und im Carbon Management Plan wurde festgelegt, dass die CO₂-Emissionen von 2009 bis 2020 um 15 Prozent reduziert werden. Dieses Ziel wurde deutlich übertroffen – so befanden sich die CO₂-Emissionen des Jahres 2019 bei ca. 11.000 t, was einer Senkung von über 60 Prozent bedeutet. Neue Maßnahmen – auch im Hinblick auf die bereits angesprochene und für 2022 angestrebte CO₂-Neutralität als Ziel – bestehen zurzeit darin, die bereits umgesetzten Maßnahmen im Rahmen des technischen Fortschrittes zu ergänzen. Außerdem werden in Zukunft vermehrt alternative Energieträger vor Ort installiert und betrieben.

Als Bezugsgröße für Reduktionsziele werden ausschließliche absolute CO₂-Emissionen in Tonnen verwendet. Relative Indikatoren mit Bezug auf Personalbestand, Passagieraufkommen und Verkehrseinheiten werden ermittelt und in der Umwelterklärung veröffentlicht, um die eigenen Maßnahmen umfassend beurteilen zu können, sie dienen jedoch nicht der Zieldefinition.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 13

Leistungsindikator GRI SRS-305-1 (siehe GH-EN15): Direkte THG-Emissionen (Scope 1)

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a. Bruttovolumen der direkten THG-Emissionen (Scope 1) in Tonnen CO₂-Äquivalent.
- b. In die Berechnung einbezogene Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.
- c. Biogene CO₂-Emissionen in Tonnen CO₂-Äquivalent.
- d. Das gegebenenfalls für die Berechnung gewählte Basisjahr, einschließlich:
 - i. der Begründung für diese Wahl;
 - ii. der Emissionen im Basisjahr;
 - iii. des Kontextes für alle signifikanten Veränderungen bei den Emissionen, die zur Neuberechnung der Basisjahr-Emissionen geführt haben.
- e. Quelle der Emissionsfaktoren und der verwendeten Werte für das globale Erwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) oder einen Verweis auf die GWP-Quelle.
- f. Konsolidierungsansatz für Emissionen; ob Equity-Share-Ansatz, finanzielle oder operative Kontrolle.
- g. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendetes Rechenprogramm.

	Menge	Einheit	Bemerkung
a. Bruttovolumen der direkten THG-Emissionen (Scope 1) in Tonnen CO₂-Äquivalent.	10.800	t	In die Berechnung wurden aus Gründen der Zuverlässigkeit der erhaltenen Daten lediglich die CO ₂ -Emissionen ermittelt.

<p>b. In die Berechnung einbezogene Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.</p>	<p>In die Berechnung wurden aus Gründen der Zuverlässigkeit der erhaltenen Daten lediglich die CO₂-Emissionen ermittelt. Dieses ermöglicht einen besseren Jahresvergleich</p>
--	--

<p>c. Biogene CO₂-Emissionen in Tonnen CO₂-Äquivalent.</p>	<p>Biogene Energieträger werden nicht verwendet.</p>
---	--

<p>d. Das gegebenenfalls für die Berechnung gewählte Basisjahr, einschließlich:</p>	<p>Menge</p>	<p>Einheit</p>	<p>Bemerkung</p>
<p>i. der Begründung für diese Wahl;</p>	<p>Die Emissionshöhen beziehen sich auf das Jahr 2020, für Reduktionsmaßnahmen wird 2009 als Referenzjahr herangezogen</p>		
<p>ii. der Emissionen im Basisjahr;</p>	<p>38.802</p>	<p>t</p>	<p>---</p>
<p>iii. des Kontextes für alle signifikanten Veränderungen bei den Emissionen, die zur Neuberechnung der Basisjahr-Emissionen geführt haben.</p>	<p>---</p>		

<p>e. Quelle der Emissionsfaktoren und der verwendeten Werte für das globale Erwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) oder einen Verweis auf die GWP-Quelle.</p>	<p>Bei den verwendeten Emissionsfaktoren handelt es sich um Standardwerte für verschiedene fossile Energieträger. Im aktuellen Fall wurden die von Airport Carbon Accreditation herausgegeben Faktoren verwendet.</p>
--	---

f. Konsolidierungsansatz für Emissionen; ob Equity-Share-Ansatz, finanzielle oder operative Kontrolle.	Operative Kontrolle
---	---------------------

f. Konsolidierungsansatz für Emissionen; ob Equity-Share-Ansatz, finanzielle oder operative Kontrolle.	Die Eingesetzten Standards und Methoden bestanden aus eigenen Berechnungen auf Basis der bei den Kriterien 11 und 12 aufgeführten Mengen an fossilen oder kohlenstoffhaltigen Energieträgern und den erwähnten Emissionsfaktoren. Alle Berechnungen werden jährlich überprüft.
---	--

Leistungsindikator GRI SRS-305-2: Indirekte energiebezogenen THG-Emissionen (Scope 2)

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Bruttovolumen der indirekten energiebedingten THG-Emissionen (Scope 2) in Tonnen CO₂-Äquivalent.

b. Gegebenenfalls das Bruttovolumen der marktbasieren indirekten energiebedingten THG-Emissionen (Scope 2) in Tonnen CO₂-Äquivalent.

c. Gegebenenfalls die in die Berechnung einbezogenen Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.

d. Das gegebenenfalls für die Berechnung gewählte Basisjahr, einschließlich:

i. der Begründung für diese Wahl;

ii. der Emissionen im Basisjahr;

iii. des Kontextes für alle signifikanten Veränderungen bei den Emissionen, die zur Neuberechnung der Basisjahr-Emissionen geführt haben.

e. Quelle der Emissionsfaktoren und der verwendeten Werte für das globale Erwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) oder einen Verweis auf die GWP-Quelle.

f. Konsolidierungsansatz für Emissionen; ob Equity-Share-Ansatz, finanzielle oder operative Kontrolle.

g. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendete Rechenprogramme.

	Menge	Einheit	Bemerkung
a. Bruttovolumen der indirekten energiebedingten THG-Emissionen (Scope 2) in Tonnen CO₂-Äquivalent.	0	t	Scope 2- Emissionen entstehen am Flughafen ausschließlich durch den Einkauf von elektrischem Strom. Dieser wird seit mehreren Jahren aus vollständig klimaneutraler Herstellung bezogen. Insofern sind die lokalen für den Standort geltenden Scope 2 Emissionen gleich null

b. Gegebenenfalls das Bruttovolumen der marktbasieren indirekten energiebedingten THG-Emissionen (Scope 2) in Tonnen CO₂-Äquivalent.	Menge	Einheit	Bemerkung
	11.985	t	Berechnung ihrer Höhe des gemäß bundesdeutschen Strommixes

c. Gegebenenfalls die in die Berechnung einbezogenen Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.	Analog zu der Bestimmung der Scope1-Emissionen wurden lediglich CO ₂ -Emissionen berücksichtigt. Der Grund liegt darin, dass diese Emissionen am zuverlässigsten für einen Jahresvergleich eingesetzt werden können und ihre Berechnung am zuverlässigsten ist.		
---	--	--	--

d. Das gegebenfalls für die Berechnung gewählte Basisjahr, einschließlich:	Die in diesem Bericht aufgeführte Emissionshöhen beziehen sich auf das Jahr 2020, da die vorliegende Erklärung die Situation des Flughafens in diesem Jahr darstellt. Die Erfassung aller CO ₂ -Emissionen begann bereits 2009, so dass für jedes Jahr seitdem entsprechende Zahlen vorliegen und u.a. in den Umwelterklärungen veröffentlicht werden. Entsprechen wird für alle Reduktionsmaßnahmen 2009 als Referenzjahr herangezogen.
i. der Begründung für diese Wahl;	
ii. der Emissionen im Basisjahr;	
iii. des Kontextes für alle signifikanten Veränderungen bei den Emissionen, die zur Neuberechnung der Basisjahr-Emissionen geführt haben.	

<p>e. Quelle der Emissionsfaktoren und der verwendeten Werte für das globale Erwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) oder einen Verweis auf die GWP-Quelle.</p>	<p>Als Emissionsfaktoren für die Scope 2-Emissionen werden die von Airport Carbon Accreditation aufgeführten Werte des bundesdeutschen Strommixes verwendet. Um einen jährlichen Vergleich zu erhalten, wurde der Wert von 2009 beibehalten. Da lediglich CO₂ berücksichtigt wurde, entfällt eine Verwendung von CO₂-Äquivalenten für andere Treibhausgase. Als RF-Index wird lediglich 1 eingesetzt.</p>
--	---

<p>f. Konsolidierungsansatz für Emissionen; ob Equity-Share-Ansatz, finanzielle oder operative Kontrolle.</p>	<p>Operative Kontrolle</p>
--	----------------------------

<p>g. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendete Rechenprogramme.</p>	<p>Die Berechnung der Scope 2-Emissionen erfolgte über die eingekaufte Strommenge und den von Airport Carbon Accreditation angegebenen Strommix für Deutschland. Die eingekaufte Strommenge wurde über einen Abgleich der Lieferungen und der Auswertung eigener Zählerstände ermittelt. Dieses wurde über die vom Unternehmen genutzte Energiemanagement-Software vorgenommen. Eine Nutzung einer eigens dafür entwickelten oder am Markt bereitstehenden Software zur Umrechnung von Verbräuchen in CO₂-Emissionen erschien nicht erforderlich.</p>
--	--

Leistungsindikator GRI SRS-305-3: Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Bruttovolumen sonstiger indirekter THG-Emissionen (Scope 3) in Tonnen CO₂-Äquivalenten.

b. Gegebenenfalls die in die Berechnung einbezogenen Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.

c. Biogene CO₂-Emissionen in Tonnen CO₂-Äquivalent.

d. Kategorien und Aktivitäten bezüglich sonstiger indirekter THG-Emissionen (Scope 3), die in die Berechnung einbezogen wurden.

e. Das gegebenenfalls für die Berechnung gewählte Basisjahr, einschließlich:

i. der Begründung für diese Wahl;

ii. der Emissionen im Basisjahr;

iii. des Kontextes für alle signifikanten Veränderungen bei den Emissionen, die zur Neuberechnung der Basisjahr-Emissionen geführt haben.

f. Quelle der Emissionsfaktoren und der verwendeten Werte für das globale Erwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) oder einen Verweis auf die GWP-Quelle.

g. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendete Rechenprogramme.

a. Bruttovolumen	Menge	Einheit	Bemerkung
sonstiger indirekter THG-Emissionen (Scope 3) in Tonnen CO₂-Äquivalenten.	84.096	t	Analog zu den Emissionen gemäß Scope 1 und Scope 2 wurde lediglich CO ₂ betrachtet.

<p>b. Gegebenenfalls die in die Berechnung einbezogenen Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.</p>	<p>Es wurden die wesentlichen Scope 3-Quellen berücksichtigt. Dieses sind Flugzeugbewegungen auf dem und im Nahbereich des Flughafens, landseitiger Zubringerverkehr durch Fahrzeuge und Dienstreisen des Flughafenpersonals. Biogene THG-Emissionen lagen im Scope 3 nicht vor.</p>
<p>c. Biogene CO₂-Emissionen in Tonnen CO₂-Äquivalent.</p>	
<p>d. Kategorien und Aktivitäten bezüglich sonstiger indirekter THG-Emissionen (Scope 3), die in die Berechnung einbezogen wurden.</p>	

<p>e. Das gegebenenfalls für die Berechnung gewählte Basisjahr, einschließlich:</p>	<p>Für die Scope 3-Emissionen liegen keine konkreten Reduktionsziele vor. Erstmalig wurde ein Scope 3-Footprint für das Jahr 2009 berechnet und seitdem jährlich fortgeführt.</p>
<p>i. der Begründung für diese Wahl;</p>	
<p>ii. der Emissionen im Basisjahr; iii. des Kontextes für alle signifikanten Veränderungen bei den Emissionen, die zur Neuberechnung der Basisjahr-Emissionen geführt haben.</p>	

<p>f. Quelle der Emissionsfaktoren und der verwendeten Werte für das globale Erwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) oder einen Verweis auf die GWP-Quelle.</p>	<p>Für die Berechnung der Scope 3-Emissionen wurden folgende Quellen hinsichtlich der Emissionsfaktoren herangezogen: Airport Carbon Accreditation, ICAO Engine Emission Database, Deutsche Bahn AG, Angaben zu Fahrzeugemissionen des LAI (Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz).</p>
--	--

g. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendete Rechenprogramme.	Siehe Punkt f. Zusätzlich wurde für die Berechnung flugzeugbezogener Emissionen die Simulationssoftware LASPORT eingesetzt.
---	---

Leistungsindikator GRI SRS-305-5: Senkung der THG-Emissionen
Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a. Umfang der Senkung der THG-Emissionen, die direkte Folge von Initiativen zur Emissionssenkung ist, in Tonnen CO₂ Äquivalenten.
- b. In die Berechnung einbezogene Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.
- c. Basisjahr oder Basis/Referenz, einschließlich der Begründung für diese Wahl.
- d. Kategorien (Scopes), in denen die Senkung erfolgt ist; ob bei direkten (Scope 1), indirekten energiebedingten (Scope 2) und/oder sonstigen indirekten (Scope 3) THG-Emissionen.
- e. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendete Rechenprogramme.

a. Umfang der Senkung der THG-Emissionen, die direkte Folge von Initiativen zur Emissionssenkung ist, in Tonnen CO₂ Äquivalenten.	Menge	Einheit	Bemerkung
	28.003	t	Absolute Emissionssenkungen seit 2009 in CO ₂

b. In die Berechnung einbezogenen Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.	Es wurde ausschließlich CO ₂ berücksichtigt, in Übereinstimmungen mit den Berechnungen des CO ₂ -Fußabdruckes
--	---

<p>c. Basisjahr oder Basis/Referenz, einschließlich der Begründung für diese Wahl.</p>	<p>Das Basisjahr ist 2009. Die Auswahl des Basisjahres erfolgte, da in diesem Jahr die Zielvereinbarung getroffen wurde, den CO₂-Ausstoß bis 2020 um 20 Prozent der Emissionen von 2009 zu senken</p>
<p>d. Kategorien (Scopes), in denen die Senkung erfolgt ist; ob bei direkten (Scope 1), indirekten energiebedingten (Scope 2) und/oder sonstigen indirekten (Scope 3) THG-Emissionen.</p>	<p>Absolute Reduktionen erfolgten überwiegend bei den Scope 2-Emissionen durch den Einkauf klimaneutral erzeugten Stroms. Relative Emissionssenkungen (bezogen auf die Anzahl der Passagiere) wurden darüber hinaus insgesamt erzielt und betreffen auch Scope 1-Emissionen</p>
<p>e. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendete Rechenprogramme.</p>	<p>Für die Ermittlung von Emissionssenkungen wurden die gleichen Standards eingesetzt wie für die Berechnungen der Emissionen</p>

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.

Hamburg Airport ist mit rund 15.000 Beschäftigten am Standort eine der größten Arbeitsstätten in der Metropolregion Hamburg einschließlich der Umlandgebiete Schleswig-Holsteins und Niedersachsens.

Inklusive aller Tochterunternehmen hat die Flughafen Hamburg GmbH rund 2.000 Beschäftigte, darunter 52 Auszubildende und duale Studentinnen und Studenten. Das Unternehmen ist ausschließlich in Deutschland tätig und betreibt keine Niederlassungen, Tochtergesellschaften oder ähnliches im Ausland.

Die Flughafen Hamburg GmbH ist Mitglied in der kommunalen Arbeitsrechtlichen Vereinigung Hamburg und über dieses Mitglied in der Vereinigung Kommunaler Arbeitgeber auf Bundesebene. Sie wendet damit den Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes (TVöD-F) an. Die Zielsetzung des Unternehmens besteht darin, alle geltenden Arbeitnehmerrechte einzuhalten resp. auf deren Einhaltung hinzuarbeiten. Dieses ist ein laufender Prozess, der fortlaufend kontrolliert wird. Die Standards hinsichtlich der Arbeitnehmerrechte richten sich nach der deutschen und europäischen Gesetzgebung und Rechtsprechungen. Darüberhinausgehende Regelungen werden in Betriebsvereinbarungen getroffen, wie z. B. Arbeitszeit-/Gleitzeitregelungen, Möglichkeiten zur Altersteilzeit, Mobiles Arbeiten oder Teilnahme an einem Langzeitkonto.

Die Einhaltung dieser und aller weiteren externen und internen Vorschriften wird durch das interne Compliance-System sichergestellt.

Zusätzlich zu geltenden Rechtsvorschriften hat sich die Flughafen Hamburg GmbH durch eine Vielzahl von internen Vereinbarungen und Regularien einem hohen Sozialstandard und hervorragenden Beschäftigungsbedingungen verschrieben, um Beschäftigte zu binden, Fluktuation entgegenzuwirken sowie stets passende neue Bewerberinnen und Bewerber anzuziehen. Beispielhaft seien hier das umfassende Gesundheitsmanagement und eine sehr hohe Priorisierung gesundheitsfördernder Prozesse genannt.

Mit dem seit vielen Jahren implementierten Verbesserungsvorschlagswesen sind alle Beschäftigten dazu aufgefordert, über das eigene Tätigkeitsfeld hinaus mitzudenken und sich mit Ideen aktiv am Betriebsgeschehen zu beteiligen. Ideen können sich u. a. 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 sowie des Gesundheits- und Umweltschutzes beziehen.

Die Abteilung Arbeitssicherheit entwickelt, implementiert und überwacht ständig die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften sowie der Gefährdungsbeurteilungen unter strikter Beachtung der gesetzlichen Arbeitsschutzregeln mit dem Ziel, Arbeitsunfälle sowie gesundheitliche Beeinträchtigungen am Arbeitsplatz möglichst zu vermeiden. Auch hierzu gibt es vielfältige Weiterbildungsangebote, wie z. B. Suchtprävention, zu der alle Führungskräfte verpflichtend aufgefordert sind teilzunehmen.

Da der Flughafen Hamburg ortsgebunden ist, besteht grundsätzlich kein Risiko einer Standortverlagerung.

Die Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Nachhaltigkeitsmanagement findet über mehrere Ebenen statt:

- Im Umweltbereich stellen interne Audits und Betriebsprüfung den Kontakt aller Beteiligten sicher und dienen u.a. dazu, Vorstellungen sowie Ideen der Mitarbeitenden aufzugreifen. Dieses betrifft insbesondere Regelungen zur Gesundheitsvorsorge des Personals.
- Über den Gemeinschaftsbetriebsrat steht allen Beschäftigten die Möglichkeit offen, Einfluss auf konkrete Themen des Nachhaltigkeitsmanagements zu nehmen.
- Die Führungskräfte und die Personalabteilung sind über das betriebliche Vorschlagswesen hinaus für Anregungen und Ideen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter offen und zu jeder Zeit ansprechbar – insbesondere mit Blick auf Nachhaltigkeitsthemen – und leiten diese auf Wunsch direkt an die Projektgruppe Nachhaltigkeit weiter, wo das Nachhaltigkeitsprogramm entwickelt und fortgeschrieben werden wird.

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

Zertifizierung europaweit einheitlicher Standards im Flugbetrieb

Der Hamburger Flughafen hat von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg als zuständiger Luftfahrtbehörde im Dezember 2017 die Zertifizierung auf Basis der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) erhalten. Die EASA hat die Hauptaufgabe, mit unabhängigen Prüfungen, Inspektionen und Audits die Sicherheit des Flugbetriebs an europäischen Flughäfen sicherzustellen. Mit der Zertifizierung

wird erreicht, dass Prozesse, technische Anlagen und die betriebliche Organisation an allen europäischen Flughäfen nach einem europaweit einheitlichen Standard festgelegt werden.

15. Chancengerechtigkeit

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

Soziale Verantwortung - Starkes Miteinander

Der Hamburger Flughafen ist ein bedeutender Arbeitgeber für Hamburg und die Metropolregion. 15.000 Arbeitsplätze werden am Standort gesichert, davon sind ca. 2.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer direkt bei der Hamburg Airport Gruppe beschäftigt. Ein internationales Team aus rund 60 Nationalitäten übt über 50 verschiedene Berufe aus. Im Fokus steht eine Unternehmenskultur, in der sich die Beschäftigten wohlfühlen sollen und sich gerne für den Flughafen sowie seine Kunden und Partner einsetzen.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind das Herz unseres Unternehmens. Wir pflegen eine Unternehmenskultur, die alle Beschäftigten in ihrer persönlichen und beruflichen Entwicklung fördert und unterstützt. Wir nehmen jeden Einzelnen und seine Bedürfnisse ernst. Mit einer aktiven Gesundheitsvorsorge, vielseitigen Aus- und Weiterbildungsangeboten und einer modernen Familienförderung möchten wir ein Arbeitsumfeld zum Wohlfühlen schaffen.

Gemeinschaftsgefühl in der „Airport Family“

Ein starkes Team für ein erfolgreiches Unternehmen: Zu den zahlreichen Veranstaltungen und Aktionen, die jedes Jahr für die Beschäftigten organisiert werden, um das Gemeinschaftsgefühl zu stärken, gehörte 2018 der beliebte Familientag, bei dem die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ihre Familien kostenlos einen Tag im Heidepark Soltau verbracht haben. 533 Personen nahmen daran teil. Corona-bedingt musste der Familientag im Jahr 2020 leider ausfallen.

Das jährliche Weihnachtskonzert im Hamburger Michel sorgt traditionell für die gemeinsame Einstimmung auf die Weihnachtszeit. Die Mitarbeiterkinder freuen sich jedes Jahr über ein gemeinsames Plätzchenbacken in der betriebseigenen Kantine sowie ein Weihnachtsmärchen im Ernst-Deutsch-Theater. Teamgeist wird am Flughafen auch im Sport großgeschrieben: Die Beschäftigten haben sich zu verschiedenen Sportgruppen zusammengeschlossen und üben dort gemeinsam Hobbies wie Laufen, Radfahren oder Volleyball aus.

Unterstützung von Familien

Neben Gesundheits- und Bildungsförderung ist die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ein wichtiges Kriterium bei der Arbeitsplatzwahl und Mitarbeiterzufriedenheit. Als verlässlicher Arbeitgeber legt die Flughafen Hamburg GmbH daher den Fokus darauf, Familien mit Kindern oder pflegebedürftigen Angehörigen bestmöglich zu unterstützen. Die Flughafen Hamburg GmbH bietet flexible Arbeitszeitmodelle und unterstützt die Beschäftigten bei der Suche nach einer professionellen Kinderbetreuung. Während der Sommerferien bieten die „Airport Tiger“ zwei Wochen lang eine verlässliche Ganztagsbetreuung für Mitarbeiterkinder. Für Familienurlaube stehen zudem vergünstigte Ferienwohnungen in Heiligenhafen und Soderstorf zur Verfügung.

Kontinuierliche Verbesserung – Systematischer Arbeitsschutz und sichere Betriebsabläufe

Neben den nationalen Anforderungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz werden auch die internationalen Vorgaben zur flugbetrieblichen Sicherheit (safety) kontinuierlich in die betrieblichen Prozesse am Hamburg Airport überführt. Der integrierte Ansatz zu den etablierten Sicherheitsmanagementsystemen wird regelmäßig überprüft und optimiert. Im Resultat steht die behördliche Auszeichnung als „Betrieb mit einem vorbildlichen Arbeitsschutzsystem (ABS)“ sowie das EASA-Zertifikat (SMS) des Flughafens.

Am Hamburger Flughafen kommt der Leitslogan „Sicherheit mit System“ für alle Beschäftigten der Flughafen Hamburg GmbH und ihre Beteiligungsgesellschaften gleichermaßen zur Anwendung. Übergeordnete Präventionsmaßnahmen und Sicherheitsregularien werden in Grundsätzen, Richtlinien, Ordnungen und Regelwerken verankert. Die Einbindung und Mitwirkung von Dritten und Externen bei der Gefahren- und Risikominimierung als auch bei Maßnahmen zur Unfallverhütung wird durch vertragliche Regelungen und verpflichtende Sicherheitsschulungen sowie durch Einbindung von betrieblichen Entscheidungsträgern in regelmäßige Sitzungen der Safety Committees sichergestellt.

Basis der vorausschauenden Sicherheitsarbeit ist die kontinuierliche Fortschreibung der arbeitsplatz- und tätigkeitsbezogenen Gefährdungsbeurteilungen und der luftrechtlichen Sicherheitsbewertungen zur Flugbetriebssicherheit. Hierzu werden regelmäßig Audits, Spot Checks und Begehungen auf dem Betriebsgelände durchgeführt. Zur kontinuierlichen Verbesserung der Sicherheitskultur und des Sicherheitsbewusstseins werden Ereignisse im Betriebsgeschehen systematisch erfasst und bewertet. So können Schwerpunkte erkannt und ggf. wirksame, nachhaltige Lösungen für Sicherheitslücken etabliert werden. Im flughafenspezifischen anonymen Ereignismeldesystem werden unternehmensübergreifend alle Beschäftigten eingebunden. Die monatlichen Kennzahlenberichte zur Arbeits- und Betriebssicherheit fassen u.a. die Anzahl der Arbeitsunfälle und Schadensereignisse zusammen. Darüber hinaus wird durch themenspezifische Aushänge und Quartalsnewsletter eine durchgehende Sicherheitskommunikation am Flughafen gewährleistet.

Konkrete Ziele und damit verbundene Maßnahmen im Bereich Chancengerechtigkeit und Vielfalt im Unternehmen, angemessene Bezahlung aller Mitarbeitenden, Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie Integration werden im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms, welches 2022 erstellt wird, geprüft werden.

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.

Karrierestart am Hamburg Airport

Für 18 junge Menschen hieß es im August 2020 „Startbahn frei“ für die Ausbildung am Flughafen. Aufgrund der Corona-Pandemie wurde das traditionelle Auftaktseminar mit wichtigen Informationen zum Unternehmen und den acht Ausbildungsberufen hauptsächlich digital durchgeführt.

Die Berufsstarter erleben in ihren Ausbildungen eine einmalige Vielfalt der Flughafenwelt – vom Centermanagement über die Vorfeldkontrolle bis hin zu den zahlreichen Werkstätten. Pro Jahr gehören durchschnittlich 43 Auszubildende zum Flughafenteam. Seit 2019 bildet der Flughafen auch Werkfeuerwehreute aus. Nachdem der erste Jahrgang mit zwei Azubis gestartet ist, wurden 2020 schon vier Azubis in diesem interessanten und vielfältigen Ausbildungsberuf, der sich aus handwerklichen und feuerwehrtechnischen Komponenten zusammensetzt, eingestellt.

Die Übernahmequote von Auszubildenden liegt bei 95 Prozent und macht deutlich, dass die Flughafen Hamburg GmbH nicht nur der gesellschaftspolitischen und sozialen Verantwortung auszubilden gerecht wird, sondern auf diesem Weg erfolgreich motivierte und kompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter akquiriert.

Demographischer Wandel

Der demographische Wandel macht auch vor den Toren des Hamburger Flughafens nicht halt. Heute beträgt das Durchschnittsalter unserer Belegschaft 46,5 Jahre, 2032 werden es 47 Jahre sein. Unsere Personalbedarfe resultieren sowohl aus der Altersstruktur im Unternehmen als auch aus dem Renteneintritt unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Von den derzeit rund 2.000 Beschäftigten werden bis 2032 mehr als 24 Prozent das Unternehmen verlassen haben.

Weiterbildung als Schlüssel zu einer erfolgreichen Zukunft

Gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind eine wertvolle Basis für den Geschäftserfolg – gerade in Krisenzeiten. Die umfassende Digitalisierung von Prozessen und Lernumgebungen erfordert eine hohe Flexibilität und Anpassungsfähigkeit. Langjährige, umfangreiche Weiterbildungen sowie kurzfristig ins Leben gerufene Qualifikationen zur Nutzung von digitalen Tools sichern die Handlungsfähigkeit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Das umfassende Seminarangebot im Rahmen des Bildungsprogrammes des Flughafen Hamburgs bietet sowohl Standardschulungen als auch individuelle Weiterbildungsmaßnahmen an. 2019 nutzten 2.058 Beschäftigte das interne Angebot, sich weiterzubilden. Zudem besuchten 311 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgreich externe Schulungen.

Fit und gesund am Arbeitsplatz

Viele Beschäftigte am Hamburger Flughafen verrichten vornehmlich körperliche Arbeit, z. B. auf dem Vorfeld oder im Gepäckumschlag. Das Gesundheitsprogramm „RICHTIG KRAFT – KRAFT RICHTIG“ ist darauf ausgerichtet, bei den Beschäftigten der Bodenverkehrsdienste berufsbedingte Erkrankungen zu vermeiden sowie vorhandene Beschwerden zu lindern. Das Trainingsprogramm, das von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern freiwillig und während der Arbeitszeit absolviert werden kann, wurde bereits mehrfach mit Preisen für Gesundheits- und Arbeitsschutz ausgezeichnet.

Im Rahmen seines betriebsärztlichen Dienstes bietet die Flughafen Hamburg GmbH ihren Beschäftigten ein breites Spektrum an medizinischen Angeboten zur Prävention, für Fitness und zum Arbeitsschutz. Kostenlose Vorsorgeuntersuchungen wie Darmkrebsvorsorge, Hautkrebscreenings, Augenuntersuchungen oder Gripeschutzimpfungen können jedes Jahr in Anspruch genommen werden. In einem modern ausgestatteten Fitnessraum kann zudem täglich kostenfrei trainiert werden.

Eine gesunde Ernährung fördert der Hamburger Flughafen zusätzlich durch ein vielfältiges und abwechslungsreiches Angebot an Speisen in seiner Betriebskantine. Von Anfang November bis zum Ende Februar erhalten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Hamburg Airport Gruppe in der Kantine darüber hinaus jeden Tag kostenlos einen Apfel.

Zielsetzung und wesentliche Risiken

Konkrete Ziele und damit verbundene Maßnahmen für die Förderung der Beschäftigungsfähigkeit aller Mitarbeitenden, insbesondere bezogen auf (Weiter-)Bildung, Gesundheitsmanagement, Digitalisierung und Umgang mit Herausforderungen des demografischen Wandels werden im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms, welches 2022 erstellt wird, geprüft werden.

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

Leistungsindikatoren zu den Kriterien 14 bis 16

Leistungsindikator GRI SRS-403-9: Arbeitsbedingte Verletzungen
Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Für alle Angestellten:

- i.** Anzahl und Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen;
- ii.** Anzahl und Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen (mit Ausnahme von Todesfällen);
- iii.** Anzahl und Rate der dokumentierbaren arbeitsbedingten Verletzungen;
- iv.** die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Verletzungen;
- v.** Anzahl der gearbeiteten Stunden.

b. Für alle Mitarbeiter, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert werden:

- i.** Anzahl und Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen;
- ii.** Anzahl und Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen (mit Ausnahme von Todesfällen);
- iii.** Anzahl und Rate der dokumentierbaren arbeitsbedingten Verletzungen;
- iv.** die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Verletzungen;
- v.** Anzahl der gearbeiteten Stunden.

Die Punkte c-g des Indikators SRS 403-9 können Sie entsprechend GRI entnehmen und an dieser Stelle freiwillig berichten.

Leistungsindikator GRI SRS-403-10: Arbeitsbedingte Erkrankungen

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Für alle Angestellten:

- i.** Anzahl und Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Erkrankungen;
 - ii.** Anzahl der dokumentierbaren arbeitsbedingten Erkrankungen;
 - iii.** die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Erkrankungen;
- b.** Für alle Mitarbeiter, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert

werden:

- i. Anzahl der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Erkrankungen;
- ii. Anzahl der dokumentierbaren arbeitsbedingten Erkrankungen;
- iii. die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Erkrankungen.

Die Punkte c-e des Indikators SRS 403-10 können Sie entsprechend GRI entnehmen und an dieser Stelle freiwillig berichten.

Systematischer Arbeitsschutz und sichere Betriebsabläufe

Bereits dreimal in Folge wurde die Flughafen Hamburg GmbH durch die Hamburger Behörde für Justiz und Verbraucherschutz für ihr vorbildliches Arbeitsschutzsystem ausgezeichnet. Darüber hinaus wird auch die flugbetriebliche Sicherheit im Rahmen des am Hamburg Airport etablierten Safety Management-Systems kontinuierlich verbessert und regelmäßig überprüft. Zusätzlich zu der vorausschauenden Sicherheitsarbeit ist es der Flughafen Hamburg GmbH wichtig, durch fundierte Untersuchungen und geeignete Auswertungen aller Ereignisse im Betriebsgeschehen belastbare Entscheidungsgrundlagen für notwendige Maßnahmen zu erarbeiten. So können kontinuierlich Risikoschwerpunkte erkannt sowie wirksame und nachhaltige Lösungen für erkannte Sicherheitslücken etabliert werden. Der monatliche Kennzahlenbericht zur Arbeits- und Betriebssicherheit fasst u.a. die Anzahl der Arbeitsunfälle und Schadensereignisse zusammen.

Arbeitssicherheit und Gesundheit	Frauen	Männer	Gesamt
Meldepflichtige Unfälle			
Davon Betriebs- / Arbeitsunfälle	-	19	19
Davon Wegeunfälle	1	3	4
Davon Betriebssportunfälle	-	-	-
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle	39	470	509
Unfälle mit Todesfolge	-	-	-
1.000-Personen-Quote			8
Krankentage	5.220	21.801	27.021
Krankheitsquote	5,5%	6,0%	5,9%
Anzeige von Berufskrankheiten			2

15 der 19 meldepflichtigen Arbeitsunfälle haben sich im Bereich der Bodenverkehrsdienste ereignet. Insgesamt gilt es zu beachten, dass aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens sowie der hohen Kurzarbeitsquote insgesamt wenige Arbeitsstunden geleistet wurden und die 1.000-Mann-Quote für das Berichtsjahr 2020 nur eine begrenzte Aussagekraft hat.

Der Anerkennungsstatus der beiden Anzeigen von Berufskrankheiten ist der Flughafen Hamburg GmbH nicht bekannt. Der erste Fall bezieht sich auf die Berufskrankheit-Hautkrebs, der zweite Fall auf die Berufskrankheit-Asbest. Beide Krankheiten stehen nach Einschätzung der Flughafen Hamburg GmbH höchstens mit historischen Arbeitsbedingungen resp. Tätigkeiten in Verbindung – nicht mit dem aktuellen Arbeitsschutzsystem des Flughafens.

Leistungsindikator GRI SRS-403-4: Mitarbeiterbeteiligung zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Die berichtende Organisation muss für Angestellte und Mitarbeiter, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert werden, folgende Informationen offenlegen:

- a.** Eine Beschreibung der Verfahren zur Mitarbeiterbeteiligung und Konsultation bei der Entwicklung, Umsetzung und Leistungsbewertung des Managementsystems für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz und zur Bereitstellung des Zugriffs auf sowie zur Kommunikation von relevanten Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gegenüber den Mitarbeitern.
- b.** Wenn es formelle Arbeitgeber-Mitarbeiter-Ausschüsse für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gibt, eine Beschreibung ihrer Zuständigkeiten, der Häufigkeit der Treffen, der Entscheidungsgewalt und, ob und gegebenenfalls warum Mitarbeiter in diesen Ausschüssen nicht vertreten sind.

Die Mitarbeiterbeteiligung im kontinuierlichen Verbesserungsprozess wird durch das Meldesystem und -verfahren für Sicherheitshinweise und Beinaheunfälle sichergestellt. Beobachtungen zu unsicheren Situationen oder Nichtbeachtung von Arbeitsschutzvorgaben werden (ggf. auch anonym) zentral erfasst und ggf. in eine entsprechende Maßnahmensteuerung überführt. Die Kommunikation zu Arbeits- und Gesundheitsschutzthemen erfolgt über die SafetyPorts (Informationsträger und Meldeboxen) sowie über die schwarzen Bretter und das Intranet.

Über die gesetzlich vorgeschriebenen Arbeitsschutzausschüsse hinaus, in denen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter quartalsweise durch die Mitarbeiter/-innen-Vertretung und die Sicherheitsbeauftragten der Fachbereiche vertreten werden, gibt es zusätzlich den Arbeitsschutz-, Bau- und Umwelt-Ausschuss der Mitarbeiter/-innen-Vertretung, welcher themenbezogen tagt, und den Bekleidungsausschuss, welcher u.a. zu

Arbeitsschutzanforderungen bei der Beschaffung von Ausrüstung der Beschäftigten tagt.

Leistungsindikator GRI SRS-404-1 (siehe G4-LA9): Stundenzahl der Aus- und Weiterbildungen

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a. durchschnittliche Stundenzahl, die die Angestellten einer Organisation während des Berichtszeitraums für die Aus- und Weiterbildung aufgewendet haben, aufgeschlüsselt nach:
 - i. Geschlecht;
 - ii. Angestelltenkategorie.

Bedingt durch den hohen Aufwand einer manuellen Auswertung werden die Weiterbildungsstunden nicht erhoben.

Leistungsindikator GRI SRS-405-1: Diversität

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a. Prozentsatz der Personen in den Kontrollorganen einer Organisation in jeder der folgenden Diversitätskategorien:
 - i. Geschlecht;
 - ii. Altersgruppe: unter 30 Jahre alt, 30-50 Jahre alt, über 50 Jahre alt;
 - iii. Gegebenenfalls andere Diversitätsindikatoren (wie z. B. Minderheiten oder schutzbedürftige Gruppen).
- b. Prozentsatz der Angestellten pro Angestelltenkategorie in jeder der folgenden Diversitätskategorien:
 - i. Geschlecht;
 - ii. Altersgruppe: unter 30 Jahre alt, 30-50 Jahre alt, über 50 Jahre alt;
 - iii. Gegebenenfalls andere Diversitätsindikatoren (wie z. B. Minderheiten oder schutzbedürftige Gruppen).

Aufsichtsrat:

August Wilhelm Henningsen

Vorsitzender des Aufsichtsrats

ehem. Vorstandsvorsitzender Lufthansa Technik AG

Gerhard Schroeder

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Geschäftsführer AviAlliance GmbH

Andreas Rieckhof

Staatsrat

Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

Dr. Sibylle Roggencamp

Senatsdirektorin

Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

Ralf Staack

Bezirksamt Hamburg-Nord

Dennis Krein

Director Asset Management

AviAlliance GmbH

Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Chairman of the Advisory Council

Roland Berger GmbH

Oliver Jensen

Geschäftsführer

HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Michael Pirschel

Abteilungsleitung Verkehr und Straßenbau

Ministerium Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein

Martin Hellwig

Arbeitnehmervertreter, Vorsitzender Gemeinschaftsbetriebsrat

Jonny Rickert

Arbeitnehmervertreter

Jutta Bauer

Arbeitnehmervertreterin

Rüdiger Schlott

Arbeitnehmervertreter

Marcel Liedtke

Arbeitnehmervertreter

Unter den 14 Mitgliedern des Aufsichtsrats sind derzeit 12 Männer und zwei Frauen. Daten zum Alter der Mitgliederinnen und Mitglieder werden nicht erfasst.

Anzahl der Mitarbeitenden (FHG inkl. Tochtergesellschaften)	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	425	22,8%	1.439	77,2%	1.864	100,0%
Vollzeit und Teilzeitbeschäftigte						
Vollzeit	269	14,4%	1.373	73,7%	1.642	88,1%
Teilzeit	156	8,4%	66	3,5%	222	11,9%
Arbeitsverträge						
Befristet	22	1,2%	40	2,1%	62	3,3%
Unbefristet	411	22,0%	1.430	76,7%	1.841	98,8%
Weitere Beschäftigte						
Auszubildende und dual Studierende	15		37		52	
Studierende im Praktikum	-		-		-	
Geringfügig Beschäftigte	8		31		39	
Leiharbeitende	-		-		-	
Gesamtbeschäftigte (1)	448	22,9%	1.507	77,1%	1.955	100,0%

(1) Stammebelegschaft plus weitere Beschäftigte

Altersstruktur im Unternehmen (FHG inkl. Tochtergesellschaften)	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	425	22,8%	1439	77,2%	1864	100,0%
nach Altersklassen						
< 30 Jahre	31	1,7%	92	4,9%	123	6,6%
30 bis 50 Jahre	219	11,7%	653	35,0%	872	46,8%
> 50 Jahre	175	9,4%	694	37,2%	869	46,6%

Alle Prozentangaben beziehen sich auf die Stammebelegschaft.

Anzahl und Altersstruktur der Führungskräfte (1. + 2. Berichtsebene der FHG inkl. Tochtergesellschaften)	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Führungskräfte (1)	20	1,1%	48	2,6%	68	3,6%
nach Altersklassen (2)						
< 30 Jahre	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
30 bis 50 Jahre	9	13,2%	19	27,9%	28	41,2%
> 50 Jahre	11	16,2%	29	42,6%	40	58,8%

(1) Alle Prozentangaben beziehen sich auf die Stammebelegschaft.

(2) Anteil der Führungskräfte im Verhältnis zu deren Gesamtzahl.

Nationalitäten	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	425	22,8%	1.439	77,2%	1.864	100%
Deutsche Staatsangehörigkeit	378	20,3%	1.177	63,1%	1.555	83,4%
Andere Staatsangehörigkeit	47	2,5%	262	14,1%	309	16,6%

Alle Prozentangaben beziehen sich auf die Stammebelegschaft.

Leistungsindikator GRI SRS-406-1: Diskriminierungsvorfälle
Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a. Gesamtzahl der Diskriminierungsvorfälle während des Berichtszeitraums.
- b. Status der Vorfälle und ergriffene Maßnahmen mit Bezug auf die folgenden Punkte:
 - i. Von der Organisation geprüfter Vorfall;
 - ii. Umgesetzte Abhilfepläne;
 - iii. Abhilfepläne, die umgesetzt wurden und deren Ergebnisse im Rahmen eines routinemäßigen internen Managementprüfverfahrens bewertet wurden;
 - iv. Vorfall ist nicht mehr Gegenstand einer Maßnahme oder Klage.

Fälle von Diskriminierung wurden während des Berichtszeitraums nicht gemeldet.

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 Hamburg GmbH hat ihren Unternehmenssitz in Deutschland. Folglich ist für das Unternehmen die deutsche und europäische Gesetzgebung maßgebend. Gleiches gilt

für den überwiegenden Teil der Lieferanten und Geschäftspartner. Die Ausschreibungsunterlagen des Hamburg Airport stellen sicher, dass anbietende Unternehmen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach den gesetzlichen Vorgaben bezahlen. Hierzu zählen insbesondere die Themen Tariftreue und Mindestlohn. Die Einhaltung der Menschenrechte ist für diesen Teil der Geschäftstätigkeit sichergestellt. Bei Waren und Dienstleistungen, die nicht aus Deutschland oder dem europäischen Ausland bezogen werden, wird die Flughafen Hamburg GmbH im kommenden Jahr prüfen, wie die Einhaltung der Menschenrechte darüber hinaus gewahrt werden kann.

Konkrete Ziele und damit verbundene Maßnahmen für die Einhaltung von Menschenrechten werden im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms, welches 2022 erstellt wird, geprüft werden.

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

Leistungsindikatoren zu Kriterium 17

Leistungsindikator GRI SRS-412-3: Auf Menschenrechtsaspekte geprüfte Investitionsvereinbarungen

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Gesamtzahl und Prozentsatz der erheblichen Investitionsvereinbarungen und -verträge, die Menschenrechtsklauseln enthalten oder auf Menschenrechtsaspekte geprüft wurden.

b. Die verwendete Definition für „erhebliche Investitionsvereinbarungen“.

Die Flughafen Hamburg GmbH ist ausschließlich in Deutschland tätig. Folglich ist für das Unternehmen die deutsche und europäische Gesetzgebung maßgebend, die die Wahrung der Menschenrechtsaspekte sicherstellt. Eine darüberhinausgehende, eigene Prüfung führt die Flughafen Hamburg GmbH nicht durch.

Leistungsindikator GRI SRS-412-1: Auf Menschenrechtsaspekte geprüfte Betriebsstätten

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Gesamtzahl und Prozentsatz der Geschäftsstandorte, an denen eine Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte oder eine menschenrechtliche Folgenabschätzung durchgeführt wurde, aufgeschlüsselt nach Ländern.

Die Flughafen Hamburg GmbH ist ausschließlich in Deutschland tätig. Folglich ist für das Unternehmen die deutsche und europäische Gesetzgebung maßgebend, die die Wahrung der Menschenrechtsaspekte sicherstellt.

Leistungsindikator GRI SRS-414-1: Auf soziale Aspekte geprüfte, neue Lieferanten

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Prozentsatz der neuen Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden.

Der überwiegende Teil der Lieferanten und Geschäftspartner hat ihren Unternehmenssitz in Deutschland. Folglich ist für diese Unternehmen die deutsche und europäische Gesetzgebung maßgebend. Eine weitergehende Prüfung neuer Lieferanten findet seitens der Flughafen Hamburg GmbH nicht statt.

Leistungsindikator GRI SRS-414-2: Soziale Auswirkungen in der Lieferkette

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a.** Zahl der Lieferanten, die auf soziale Auswirkungen überprüft wurden.
- b.** Zahl der Lieferanten, bei denen erhebliche tatsächliche und potenzielle negative soziale Auswirkungen ermittelt wurden.
- c.** Erhebliche tatsächliche und potenzielle negative soziale Auswirkungen, die in der Lieferkette ermittelt wurden.
- d.** Prozentsatz der Lieferanten, bei denen erhebliche tatsächliche und potenzielle negative soziale Auswirkungen erkannt und infolge der Bewertung Verbesserungen vereinbart wurden.
- e.** Prozentsatz der Lieferanten, bei denen erhebliche tatsächliche und potenzielle negative soziale Auswirkungen erkannt wurden und infolgedessen die Geschäftsbeziehung beendet wurde, sowie Gründe für diese Entscheidung.

Der überwiegende Teil der Lieferanten und Geschäftspartner hat ihren Unternehmenssitz in Deutschland. Folglich ist für diese Unternehmen die deutsche und europäische Gesetzgebung maßgebend. Eine weitergehende Prüfung der Lieferkette auf soziale Auswirkungen findet seitens der Flughafen Hamburg GmbH nicht statt.

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.

Gute Nachbarschaft beginnt mit einem offenen Dialog: „Zuhören und verstehen – gemeinsam geht's besser.“ Nach diesem Motto hält das Nachbarschaftsbüro des Hamburger Flughafens Kontakt zu wichtigen Stakeholdern: Nachbarn, Vereinen, Verbänden, Parteien und anderen Institutionen in der Metropolregion Hamburg. Als zuverlässiger Partner ist das Nachbarschaftsteam für alle Interessierte ansprechbar. Das Team hält sie auf dem neuesten Stand über aktuelle Maßnahmen, Projekte und

Veranstaltungen. Darüber hinaus tritt es in den Austausch zu Themen wie Fluglärm, Sponsorings und sozialem Engagement. Allein in der Modellschau begrüßt die Flughafen Hamburg GmbH somit durchschnittlich über 20.000 Besucherinnen und Besuchern pro Jahr.

Arbeitsfelder des Nachbarschaftsbüros:

- Bürgerdialog und Information für Anwohnerinnen und Anwohnern
- Einrichtung und Nutzung des Nachbarschaftsbeirates
- Förderung und Sponsoring von lokalen Vereinen und Institutionen
- Preisvergabe für soziales Engagement (u.a. „Hamburg Airport. Bewegt. Nachbarschaftspreis“)

Als Teil der Gesellschaft trägt die Flughafen Hamburg GmbH Verantwortung für die Auswirkungen, die der Flughafen auf die Nachbarn, Umwelt und Wirtschaft hat. Dieser Verantwortung kommt der Flughafen nicht nur im Rahmen der rechtlichen Pflichten nach, sondern engagiert sich bewusst darüber hinaus für eine nachhaltige Entwicklung auf allen Ebenen. So unterstützt die Flughafen Hamburg GmbH z. B. soziale, kulturelle und wissensbildende Projekte und tritt in einen transparenten Dialog mit Menschen in den Regionen, die von Fluglärm betroffen sind. Als großes Unternehmen in der Hansestadt Hamburg nimmt der Flughafen seine soziale Verantwortung wahr und unterstützt lokale Vereine, Projekte und Institutionen. Als verantwortungsvoller Nachbar fördert die Flughafen Hamburg GmbH lokale Vereine, in denen Kinder, Jugendliche und Erwachsene vielen unterschiedlichen Sportarten nachgehen.

Auch die Förderung regionaler Projekte aus den Bereichen Kultur, Bildung und Gemeinwohl ist ein Schwerpunkt des Sponsoring-Engagements. Die Flughafen Hamburg GmbH engagiert sich u. a. für Projekte von Schulen und Kitas, die Nachwuchstalente fördern oder das Bewusstsein für Nachhaltigkeit stärken. Auch das Projekt „Jugend musiziert“, das jungen Musikerinnen und Musikern die ersten Schritte in Richtung einer professionellen Musikkarriere eröffnet, wird durch den Flughafen in der Metropolregion unterstützt.

Schulklassen und Kitas der Region können am Hamburger Flughafen in ein abwechslungsreiches Lernerlebnis eintauchen: durch die Vermittlung des Nachbarschaftsbüros werden jedes Jahr bis zu 1.000 Kinder in die Modellschau des Flughafens eingeladen und erleben eine spannende Tour über die Vorfelder.

Weiterführende Informationen finden sich im [Sponsoringbericht 2020 der Freien und Hansestadt Hamburg](#).

Leistungsindikatoren zu Kriterium 18

Leistungsindikator GRI SRS-201-1: Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. den zeitanteilig abgegrenzten, unmittelbar erzeugten und ausgeschütteten wirtschaftlichen Wert, einschließlich der grundlegenden Komponenten der globalen Tätigkeiten der Organisation, wie nachfolgend aufgeführt. Werden Daten als Einnahmen-Ausgaben-Rechnung dargestellt, muss zusätzlich zur Offenlegung folgender grundlegender Komponenten auch die Begründung für diese Entscheidung offengelegt werden:

- i.** unmittelbar erzeugter wirtschaftlicher Wert: Erlöse;
- ii.** ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert: Betriebskosten, Löhne und Leistungen für Angestellte, Zahlungen an Kapitalgeber, nach Ländern aufgeschlüsselte Zahlungen an den Staat und Investitionen auf kommunaler Ebene;
- iii.** beibehaltener wirtschaftlicher Wert: „unmittelbar erzeugter wirtschaftlicher Wert“ abzüglich des „ausgeschütteten wirtschaftlichen Werts“.

b. Der erzeugte und ausgeschüttete wirtschaftliche Wert muss getrennt auf nationaler, regionaler oder Marktebene angegeben werden, wo dies von Bedeutung ist, und es müssen die Kriterien, die für die Bestimmung der Bedeutsamkeit angewandt wurden, genannt werden.

Der Hamburger Flughafen ist der größte internationale Verkehrsflughafen in Norddeutschland und damit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und Jobmotor im Norden.

Die Wertschöpfung entwickelte sich im Geschäftsjahr 2020 infolge der Corona-Pandemie rückläufig und nahm um 93,2 Prozent auf 7,5 Mio. Euro ab (im Vorjahr: 110,5 Mio. Euro). Daher weist die Flughafen Hamburg GmbH für das Geschäftsjahr 2020 ein Ergebnis vor Verlustübernahme in Höhe von -65,0 Mio. Euro aus, das deutlich unter dem Vorjahresergebnis (Gewinn: 32,2 Mio. Euro) ausfällt.

Entstehung der Wertschöpfung		
in Mio. Euro	2020	2019
Umsatzerlöse	119,6	274,8
+ Sonstige Erträge	60,1	8,4
Gesamtleistung	179,7	283,2
+ Beteiligungsergebnis	-0,9	2,0
./. Sachaufwendungen	-128,6	-132,8
./. Abschreibungen	-42,8	-41,9
= Wertschöpfung	7,5	110,5
Verwendung der Wertschöpfung		
in Mio. Euro	2020	2019
Mitarbeiter	65,7	72,3
Darlehensgeber	6,8	6,0
Gesellschafter	-65,0	32,2
= Wertschöpfung	7,5	110,5

Die Ertragsbesteuerung findet auf Ebene des Gesellschafters statt.

Das Investitionsvolumen in Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen reduzierte sich im Gesamtjahr 2020 auf insgesamt 52,7 Mio. Euro (Vorjahr: 115,9 Mio. Euro). Ursächlich für den Rückgang sind Kürzungen infolge der Corona-Pandemie.

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.

Die Politikabteilung der Flughafen Hamburg GmbH ist Ansprechpartnerin für alle politischen Anfragen und Belange auf Bezirks-, Landes-, Bundes- und EU-Ebene. Darüber hinaus ist die

Flughafen Hamburg GmbH in diversen Fachausschüssen und Arbeitsgruppen der Branchenverbände vertreten. Hierzu zählen insbesondere:

- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen,
- Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft,
- Airport Council International,
- Hamburg Aviation e.V.,
- Förderverein des Zentrums für angewandte Luftfahrtforschung,
- Hamburgischen Wasserstoffgesellschaft.

Durch die Mitarbeit in den zuvor genannten Verbänden positioniert sich die Flughafen Hamburg GmbH zu aktuellen Gesetzes- und Verordnungsentwürfen, die den Luftverkehr im Allgemeinen sowie den Hamburger Flughafen im Besonderen betreffen. Hier seien beispielhaft die Fluglärmsgesetzesnovellierung sowie das Klimapaket der EU-Kommission (Fit for 55) genannt.

Auf Anfrage stellt die Flughafen Hamburg GmbH umfassende und belastbare Informationen zur Erstellung von Klima- und Lärmaktionsplänen, Entwicklungskonzepten sowie für Planungsvorhaben auf Landes- und Bezirksebene zur Verfügung. Eigene Eingaben finden nicht statt. Die Flughafen Hamburg GmbH äußert sich in den entsprechenden Ausschüssen der Hamburgischen Bürgerschaft und den Bezirksparlamenten nur auf Anfrage.

Finanziellen Zuwendungen an politische Parteien, Politiker oder damit verbundene Institutionen leistet die Flughafen Hamburg GmbH nicht.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 19

Leistungsindikator GRI SRS-415-1: Parteispenden

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Monetären Gesamtwert der Parteispenden in Form von finanziellen Beiträgen und Sachzuwendungen, die direkt oder indirekt von der Organisation geleistet wurden, nach Land und Empfänger/Begünstigtem.

b. Gegebenenfalls wie der monetäre Wert von Sachzuwendungen geschätzt wurde.

Die Flughafen Hamburg GmbH leistet keinerlei Parteispenden in Form von finanziellen Beiträgen oder Sachzuwendungen.

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.

CMS – Compliance-Management-System

Das CMS der Hamburg Airport Gruppe setzt sich aus einer Vielzahl von dezentral organisierten unternehmensinternen Maßnahmen und Prozessen zusammen, die ein rechtmäßiges und regelkonformes Verhalten im Hinblick auf alle gesetzlichen und unternehmenseigenen Gebote und Verbote sicherstellen sollen.

Ziel des CMS ist es, eine auf Ansprüche und Bedürfnisse der Hamburg Airport Gruppe zugeschnittene Prozess- und Kontrolllandschaft zu haben, die in der Lage ist, kosteneffizient regelkonformes und nachhaltiges Wirtschaften zu gewährleisten. In die Festlegung des Rahmens wurden folgende Kriterien einbezogen:

- Wahrscheinlichkeit der Normverletzung für die Flughafen Hamburg GmbH als der Flughafenbranche zugehöriger Dienstleister
- Größe und Organisationsstruktur
- geographische Präsenz ausschließlich an einem Ort.

Risiken der aktiven oder passiven Korruption können grundsätzlich in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb/Vermarktung oder in sonstigen geldnahen Bereichen auftreten. Mit der stringenten Ausgestaltung des Beschaffungssystems und der konsequenten Trennung der Aufgaben zwischen Bedarfsträger und Einkäufer minimiert die Flughafen Hamburg GmbH das mögliche Korruptionsrisiko im Beschaffungsprozess. Seit April 2016 müssen auch Dienstleistungskonzessionen vergeben werden. Damit sind Vermietungsvorgänge über einem Gesamtumsatz während der Vertragslaufzeit von maximal 5 Jahren in Höhe von 5,35 Mio. EUR (2021) betroffen und werden seither durch das Center Management unter Einbindung des Einkaufs ausgeschrieben und unterliegen dadurch einer unternehmensinternen Kontrolle. Die Abrechnung der Airline-Kunden erfolgt „unbar“ über Rechnung oder in Ausnahmefällen (bestehenden Zahlungsschwierigkeiten bei Airline) direkt vor Abflug durch Kartenzahlung.

Compliance Board

Als organisatorische Klammer im CMS dient das Compliance Board der

Flughafen Hamburg GmbH. Es hat sich zum Ziel gesetzt, fortlaufend zu informieren, zu sensibilisieren und damit ein rechtmäßiges Verhalten zu fördern, das den Gesetzen sowie den Werten und Grundsätzen des Unternehmens entspricht. Darüber hinaus soll das Compliance Board die Einhaltung der Rahmenbedingungen überwachen und Maßnahmen entwickeln, die die Hamburg Airport Gruppe und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor falschen Entscheidungen bewahren und Fehlverhalten verhindern.

Das Compliance Board setzt sich aus den Leitungen der Stabsbereiche Recht und Konzernrevision sowie einem Geschäftsführungsreferenten zusammen. Die organisatorische Leitung des Compliance Boards übernimmt die Leitung des Stabsbereichs Recht. Das Compliance Board untersteht unmittelbar der Konzerngeschäftsführung und erhält seine Weisungen ausschließlich von ihr. Das Board ist nicht weisungsberechtigt, spricht aber Empfehlungen an die Konzerngeschäftsführung, die Bereichsleiter und die Geschäftsführer der Tochterunternehmen aus.

Das Compliance Board ist unabhängig. Es berührt nicht die bereits durch die Organisation der Hamburg Airport Gruppe festgelegten Verantwortungen der Bereichsleiter und Geschäftsführer der Tochterunternehmen.

Wertekodex und Verhaltensrichtlinie

Die Beachtung gesetzlicher Vorschriften ist für die Hamburg Airport Gruppe oberstes Gebot und Bestandteil der Unternehmenswerte. Im Wertekodex, der Verhaltensrichtlinie und den Arbeitsanweisungen ist geregelt, wie die gesetzlichen Anforderungen umzusetzen und einzuhalten sind. Als Rahmen dient die Verhaltensrichtlinie, die für die gesamte Gruppe entwickelt und bekannt gemacht worden ist. Sie soll für alle, d.h. für die Geschäftsführungen, Führungskräfte sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Hamburg Airport Gruppe, gleichermaßen Leitbild sein. Die Verhaltensrichtlinie und der Wertekodex setzen Standards und dienen als ethische und rechtliche Orientierungshilfe bei der täglichen Arbeit und in Konfliktsituationen.

Schulung und Sensibilisierung

Sowohl Führungskräfte als auch Beschäftigte werden zum einen durch ein Web-based-training (WBT) zu den Aspekten der Compliance Themen sensibilisiert. Im Berichtsjahr 2020 wurden in der Hamburg Airport Gruppe rund 550 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über das WBT geschult. Die übrigen Beschäftigten werden von ihren Vorgesetzten einmal jährlich in Präsenz informiert. Die jeweilige Führungskraft ist für die Einhaltung dieser Schulungsvorgabe verantwortlich und bestätigt die Einhaltung jährlich den Compliance Board. Darüber hinaus sensibilisiert das Compliance Board die gesamte Belegschaft zu bestimmten Anlässen wie beispielsweise Weihnachten zum Umgang mit Geschenken über das Intranet des Flughafens.

Möglichkeiten zur Meldung von Compliance-Verstößen

Sollte den Führungskräften, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Vorgang zur Kenntnis kommen, von dem sie das Gefühl haben, er könnte im Widerspruch zum Recht oder zu den Werten und Grundsätzen des Unternehmens stehen, besteht die Möglichkeit, sich vertrauensvoll an den jeweiligen Vorgesetzten oder an ein Mitglied des Compliance Board zu wenden. Neben der persönlichen Kontaktaufnahme besteht auch die Möglichkeit eine E-Mail an das Compliance Board zu senden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, anonym Hinweise an das Compliance Board zu geben. Dazu stehen an den Betriebsstätten und Büros mehrere Briefkästen zur Verfügung. Jede Angelegenheit wird dort absolut vertraulich behandelt.

Vorgehen im Falle von Compliance-Verstößen

Im Falle eines Compliance-Falles ist es Aufgabe des Compliance Boards den Vorgang zu prüfen, auszuwerten und an die Konzerngeschäftsführung und betroffene Bereichsleiter oder die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften zu berichten, sofern diese nicht in den Fall involviert sind. Das Compliance Board hat die Möglichkeit die Konzernrevision in die Prüfung einzubeziehen. Anschließend soll das Board Anpassungsmaßnahmen für das CMS der Konzerngeschäftsführung vorschlagen.

Prüfung des CMS

Durch die Konzernrevision wird jährlich eine Prüfung des CMS und speziell der Korruptionsbekämpfung durchgeführt. Zur Optimierung des CMS werden Maßnahmen empfohlen.

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat werden vom Compliance Board in einem jährlichen Bericht über die Aktivitäten des vergangenen Jahres informiert.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 20

Leistungsindikator GRI SRS-205-1: Auf Korruptionsrisiken geprüfte Betriebsstätten
Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a.** Gesamtzahl und Prozentsatz der Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden.
- b.** Erhebliche Korruptionsrisiken, die im Rahmen der Risikobewertung ermittelt wurden.

Die Aufgaben zur Antikorruptionsbekämpfung werden durch Compliance Board wahrgenommen (Vgl. Kriterium 20).

Leistungsindikator GRI SRS-205-3: Korruptionsvorfälle

Die berichtende Organisation muss über folgende Informationen berichten:

- a.** Gesamtzahl und Art der bestätigten Korruptionsvorfälle.
- b.** Gesamtzahl der bestätigten Vorfälle, in denen Angestellte aufgrund von Korruption entlassen oder abgemahnt wurden.
- c.** Gesamtzahl der bestätigten Vorfälle, in denen Verträge mit Geschäftspartnern aufgrund von Verstößen im Zusammenhang mit Korruption gekündigt oder nicht verlängert wurden.
- d.** Öffentliche rechtliche Verfahren im Zusammenhang mit Korruption, die im Berichtszeitraum gegen die Organisation oder deren Angestellte eingeleitet wurden, sowie die Ergebnisse dieser Verfahren.

Für das Berichtsjahr 2020 sind keine Fälle von Korruption bekannt.

Leistungsindikator GRI SRS-419-1: Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a.** Erhebliche Bußgelder und nicht-monetäre Sanktionen aufgrund von Nichteinhaltung von Gesetzen und/oder Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich, und zwar:
 - i.** Gesamtgeldwert erheblicher Bußgelder;
 - ii.** Gesamtanzahl nicht-monetärer Sanktionen;
 - iii.** Fälle, die im Rahmen von Streitbeilegungsverfahren vorgebracht wurden.
- b.** Wenn die Organisation keinen Fall von Nichteinhaltung der Gesetze und/oder Vorschriften ermittelt hat, reicht eine kurze Erklärung über diese Tatsache aus.
- c.** Der Kontext, in dem erhebliche Bußgelder und nicht-monetäre Sanktionen auferlegt wurden.

Für das Berichtsjahr 2020 ist kein Fall von Nichteinhaltung der Gesetze und/oder Vorschriften bekannt.

Übersicht der GRI-Indikatoren in der DNK-Erklärung

In dieser DNK-Erklärung wurde nach dem „comply or explain“ Prinzip zu den nachfolgend aufgeführten GRI-Indikatoren berichtet. Dieses Dokument verweist auf die GRI-Standards 2018 für GRI SRS 303 und 403 und auf die GRI-Standards 2016 für alle anderen angewandten GRI-Standards.

Bereiche	DNK-Kriterien	GRI SRS Indikatoren
STRATEGIE	1. Strategische Analyse und Maßnahmen	
	2. Wesentlichkeit	
	3. Ziele	
	4. Tiefe der Wertschöpfungskette	
PROZESS-MANAGEMENT	5. Verantwortung	GRI SRS 102-16
	6. Regeln und Prozesse	
	7. Kontrolle	
	8. Anreizsysteme	GRI SRS 102-35 GRI SRS 102-38
	9. Beteiligung von Anspruchsgruppen	GRI SRS 102-44
	10. Innovations- und Produktmanagement	G4-FS11
UMWELT	11. Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen	GRI SRS 301-1
	12. Ressourcenmanagement	GRI SRS 302-1 GRI SRS 302-4 GRI SRS 303-3 GRI SRS 306-2
	13. Klimarelevante Emissionen	GRI SRS 305-1 GRI SRS 305-2 GRI SRS 305-3 GRI SRS 305-5
GESELLSCHAFT	14. Arbeitnehmerrechte	GRI SRS 403-4
	15. Chancengerechtigkeit	GRI SRS 403-9
	16. Qualifizierung	GRI SRS 403-10
		GRI SRS 404-1
		GRI SRS 405-1
		GRI SRS 406-1
	17. Menschenrechte	GRI SRS 412-3 GRI SRS 412-1 GRI SRS 414-1 GRI SRS 414-2
	18. Gemeinwesen	GRI SRS 201-1
	19. Politische Einflussnahme	GRI SRS 415-1
	20. Gesetzes- und richtlinienkonformes Verhalten	GRI SRS 205-1
GRI SRS 205-3		
GRI SRS 419-1		