



Deutscher  
NACHHALTIGKEITS  
Kodex

# DNK-Erklärung 2022

---

## Flughafen Hamburg GmbH

---

Leistungsindikatoren-Set

GRI SRS

Kontakt

Sebastian Lauwerth

Flughafenstr. 1-3  
22335 Hamburg  
Deutschland

[slauwerth@ham.airport.de](mailto: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: 2022, Quelle:  
Unternehmensangaben. Die Haftung  
für die Angaben liegt beim  
berichtenden Unternehmen.

Die Angaben dienen nur der  
Information. Bitte beachten Sie auch  
den Haftungsausschluss unter  
[www.nachhaltigkeitsrat.de/  
impressum-und-datenschutzzerklaerung](http://www.nachhaltigkeitsrat.de/impressum-und-datenschutzzerklaerung)

Heruntergeladen von  
[www.nachhaltigkeitsrat.de](http://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. Sie 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.

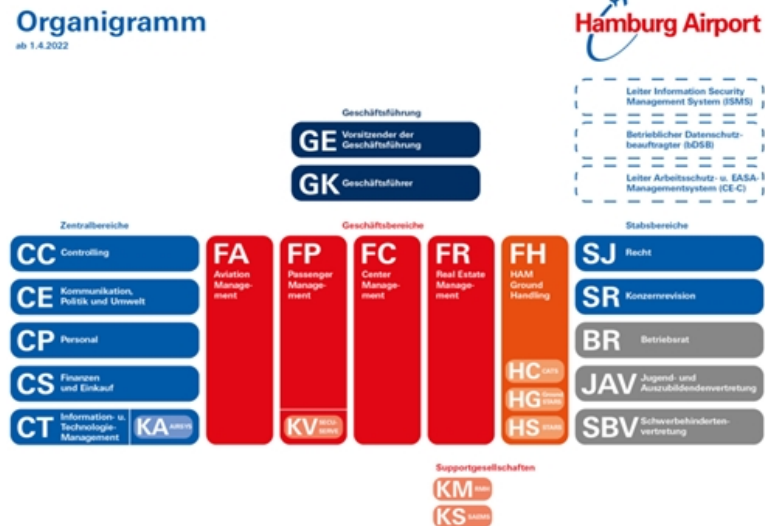
Der Geschäftsbereich Passenger Management stellt die gesamte Reisekette und die Bedürfnisse der Passagiere in den Fokus. Der Bereich ist für die Passagierinformation, Passagierservices, Wegeführung, Terminalmanagement (inkl. Schnittstellen zur Sicherheitskontrolle), Gepäcklogistik sowie auch Hygiene und Gebäudereinigung verantwortlich.

Im Centermanagement werden die Non-Aviation-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, Energiemanagement und -beschaffung 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 Bodenverkehrsdienstleistungsgesellschaften 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.



### Ergänzende Anmerkungen:

Der Hamburger Flughafen Standort wurde 1911 gegründet und beschäftigt zusammen mit den Tochterunternehmen 1.793 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.<sup>[1]</sup> 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.

<sup>[1]</sup> 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,
- Richtlinien zum unternehmerischen Handeln,

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 dreizehn SDGs für das Unternehmen relevant und beeinflussbar. Im Rahmen des strategischen Nachhaltigkeitsmanagements werden sie fortlaufend im unternehmerischen Handeln berücksichtigt. Diese dreizehn 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 (u.a. EMAS, ISO 14001). 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 im Jahr 2024 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 Merkmale berücksichtigt 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 leistet der Flughafen einen wesentlichen Beitrag zum allgemeinen Lebensstandard und der wirtschaftlichen Stabilität der Region. Darüber hinaus induziert der Flughafen eine hohe Zahl qualifizierter Arbeitsplätze in seinem Umfeld, indem er Unternehmen wie Hotels, Ladengeschäften und Airlines eine zentrale Plattform für deren Geschäftstätigkeit bereitstellt.

Ökologische Besonderheiten des Flughafenbetriebs bestehen u.a. in der Emission von Flugzeuglärm 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 An- und Abflugkorridoren stellen naturschutzfachliche Aspekte ebenfalls eine besondere Rolle für den Flughafen dar. Insgesamt werden soziale und ökologische Besonderheiten durch die stadtnahe Lage des Flughafens besonders betont.

Im Folgenden werden Nachhaltigkeitsthemen, die durch die Geschäftstätigkeit beeinflusst werden, näher betrachtet (Inside-Out-Perspektive). Als positive Auswirkungen sind Beiträge des Flughafens zur Stadtentwicklung und den Steuereinnahmen der Metropolregion Hamburg, zur Chancengleichheit sowie zur Leistungsfähigkeit 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 (bspw. durch besorgniserregende Stoffe).

Bei den Nachhaltigkeitsthemen, die auf die Geschäftstätigkeit einwirken (Outside-In-Perspektive) ist insbesondere das Thema Klimawandel zu nennen. Durch weitere regulatorische und rechtliche Vorgaben zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor können für das Unternehmen finanzielle Risiken entstehen. Diese hätten wiederum Auswirkungen auf die Rentabilität und damit bspw. die Finanzierungsfähigkeit von Innovationen. Vor dem Hintergrund der stadtnahen Lage des Hamburger Flughafens besitzen darüber hinaus regulatorische Einschränkungen der Betriebszeiten (Thema Fluglärm) ein ähnlich hohes Maß an Einwirkung. Weitere Einwirkungen, die die Geschäftstätigkeit in hohem Maß beeinflussen können, liegen für andere

Nachhaltigkeitsaspekte nicht vor.

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 allein 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 eine intakte Natur an den Flughafen herangetragen. Diese Faktoren können die Entwicklung des Flughafens beeinträchtigen, wenn sie nicht adäquat betrachtet und berücksichtigt werden.

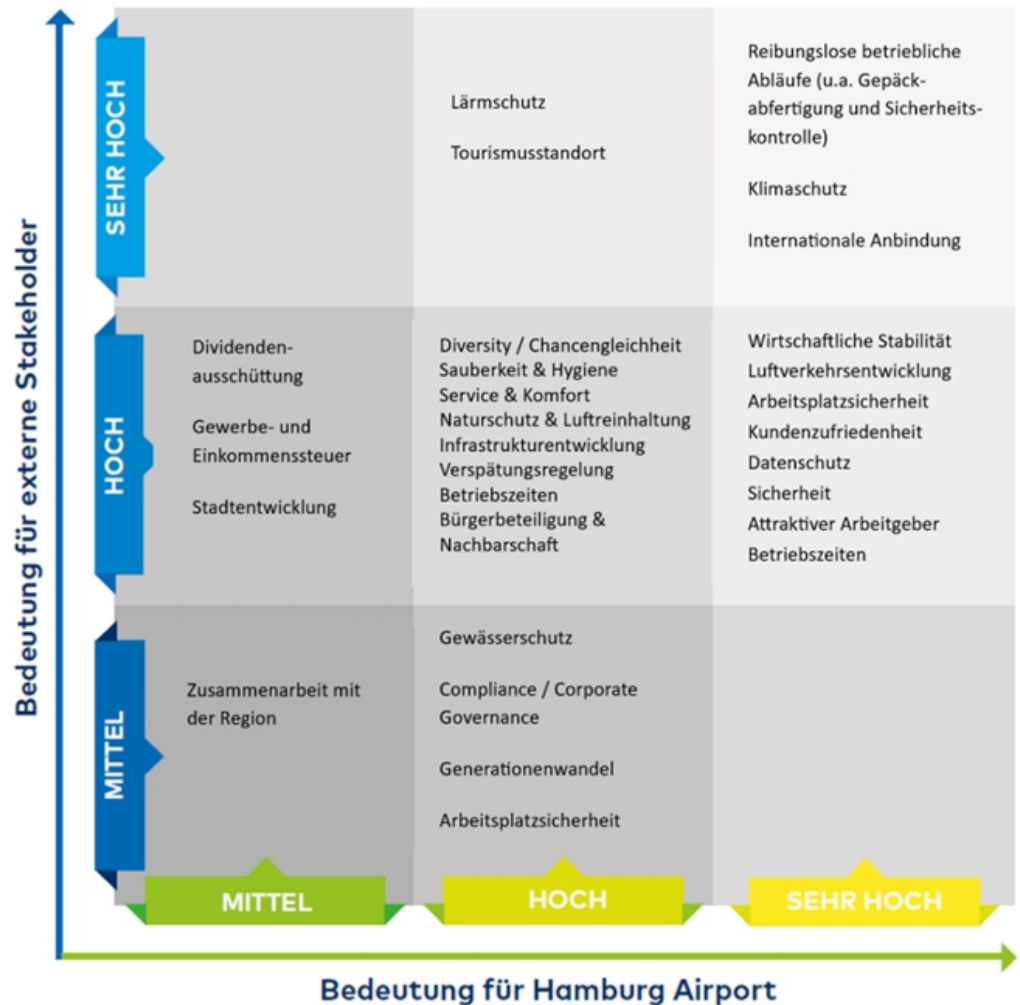
Vor diesem Hintergrund entstehen aus den oben genannten Aspekten sowohl Chancen also auch Risiken. Wesentliche Chancen zur wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens und der Metropolregion ergeben sich daraus, dass der Flughafen die Nachfrage nach Verkehrsanbindungen genau analysiert, bedient und durch gut ausgebildetes Personal und den Einsatz moderner Technik reibungslose 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 2022**

Die folgende Grafik zur Wesentlichkeitsanalyse 2022 zeigt die wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen für Hamburg Airport.

Die Top-3-Themen sind:

- Reibungslose betriebliche Abläufe
- Klimaschutz
- 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 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 13 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.

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 CO<sub>2</sub>-Neutralität und später durch eine vollständige CO<sub>2</sub>-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 Maßnahmen, die mit Klima- und Lärmschutz verbunden sind, eine sehr hohe Priorität. Klimaschutzaktivitäten erhalten durch die aktuelle Energiekrise eine zusätzliche Bedeutung, sofern sie mit der Reduktion des Energieverbrauchs insbesondere aus fossilen Energieträgern verbunden sind.

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 die Umweltabteilung des Flughafens. Ziele zur sozialen Verantwortung werden über sehr unterschiedliche Unternehmensbereiche entwickelt und umgesetzt, u. a. das Personalmanagement, den Finanzbereich und das Controlling. Zudem 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, CO<sub>2</sub>, Lärm) und Verringerung des Ressourcenverbrauchs (konkrete Ziele: CO<sub>2</sub>-neutral bis Ende 2021 etc.)
3. Umfassende und frühzeitige Unternehmenskommunikation
4. Soziales Engagement (vor allem in Hamburg und Schleswig-Holstein)
5. Störungsfreie Abläufe (insbesondere Pünktlichkeit und zuverlässige Gepäckabfertigung)
6. Hohe Arbeitgeberattraktivität
7. Hoher Arbeits- und Gesundheitsschutz
8. Verstärker Einsatz von Telefon- und Videokonferenzen an Stelle von Dienstreisen
9. Verringerung des Papierbedarfs
10. Sukzessiver Ersatz von Einweg-Verpackungen (z. B. Kaffeebecher)
11. Chancengleichheit und gerechte Beschäftigungsbedingungen

Kontrolliert und evaluiert werden die Ziele und ihre Umsetzung durch die jeweilige Fachabteilung. Eine weitere Konkretisierung der Ziele soll im Jahr 2025 in Rahmen der Erarbeitung eines Nachhaltigkeitsprogramms erfolgen. Im Anschluss sollen konkrete quantitative und zeitliche Ziele sowie Maßnahmen geprüft werden.

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

3. Gesundheit und Wohlergehen,
4. Hochwertige Bildung,
5. Geschlechtergleichheit,
6. Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen,
7. Bezahlbare und saubere Energie,
8. Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum,
9. Industrie, Innovation und Infrastruktur,
10. Weniger Ungleichheiten,
11. Nachhaltige Städte und Gemeinden,
12. Nachhaltige(r) Konsum und Produktion,
13. Maßnahmen zum Klimaschutz,
15. Leben an Land 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 Gesellschaft mit beschränkter Haftung (nachfolgend FHG genannt) wurde 1911 gegründet. Sie 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 Geschäftsbereich Passenger Management stellt die gesamte Reisekette und die Bedürfnisse der Passagiere in den Fokus. Der Bereich ist für die Passagierinformation, Passagierservices, Wegeführung, Terminalmanagement (inkl. Schnittstellen zur Sicherheitskontrolle), Gepäcklogistik sowie auch Hygiene und Gebäudereinigung verantwortlich.

Im Centermanagement werden die Non-Aviation-Erlöse der FHG erwirtschaftet. Dazu zählen die Vermietung aller Immobilien und Flächen am Flughafen Hamburg, die konzeptionelle Gestaltung der Einzelhandels- und Gastronomieflächen, 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, Energiemanagement und -beschaffung 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).

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. Die Leitung der Projektgruppe erfolgt durch die Stabsreferenten der Geschäftsführung, die direkt an den Vorsitzenden der Geschäftsführung berichten.

Um dauerhaft eine nachhaltige Entwicklung des Konzernes zu sichern, identifiziert die Projektgruppe im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse fortlaufend strategische Handlungsfelder. 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 im Rahmen der DNK-Erklärung 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 2020 gegründeten Projektgruppe Nachhaltigkeit, der geplanten Erstellung des Nachhaltigkeitsprogramms und der Veröffentlichung der Nachhaltigkeiterklärung sowie der Umwelterklärung wird diese Zielsetzung noch einmal deutlich unterstrichen.

Seit dem Jahr 2022 werden die durch die Projektgruppe ermittelten Nachhaltigkeitsthemen jährlich evaluiert. Die Darstellung der Prioritäten erfolgt



über eine Wesentlichkeitsmatrix. Die kurz-, mittel- und langfristigen Ziele sowie die damit verbundenen Maßnahmen werden im Nachhaltigkeitsprogramm, das ab dem Jahr 2024 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 1.800 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 2022 erhielt die Geschäftsführung folgende Bezüge:

in EUR	Gehaltsbestandteile	Tantieme	Nebenleistungen	Prämien für Altersversorgung	Summe
Michael Eggenschwiler	290.000,04	206.000,00	6.396,12	0,00	502.396,16
Christian Kunsch	167.500,00	206.000,00	15.551,93	27.000,00	416.051,93
<b>Gesamt</b>	<b>457.500,04</b>	<b>412.000,00</b>	<b>21.948,05</b>	<b>27.000,00</b>	<b>918.448,09</b>

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 5 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.

Das Verhältnis der Jahresgesamtvergütung wird im [Vergütungsbericht der Freien und Hansestadt Hamburg](#) ausgewiesen. Demnach betrug der vertikale Vergleich im Jahr 2021 1 zu 9,66. Der Vergütungsbericht 2022 wurde aktuell noch nicht veröffentlicht.

## 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.

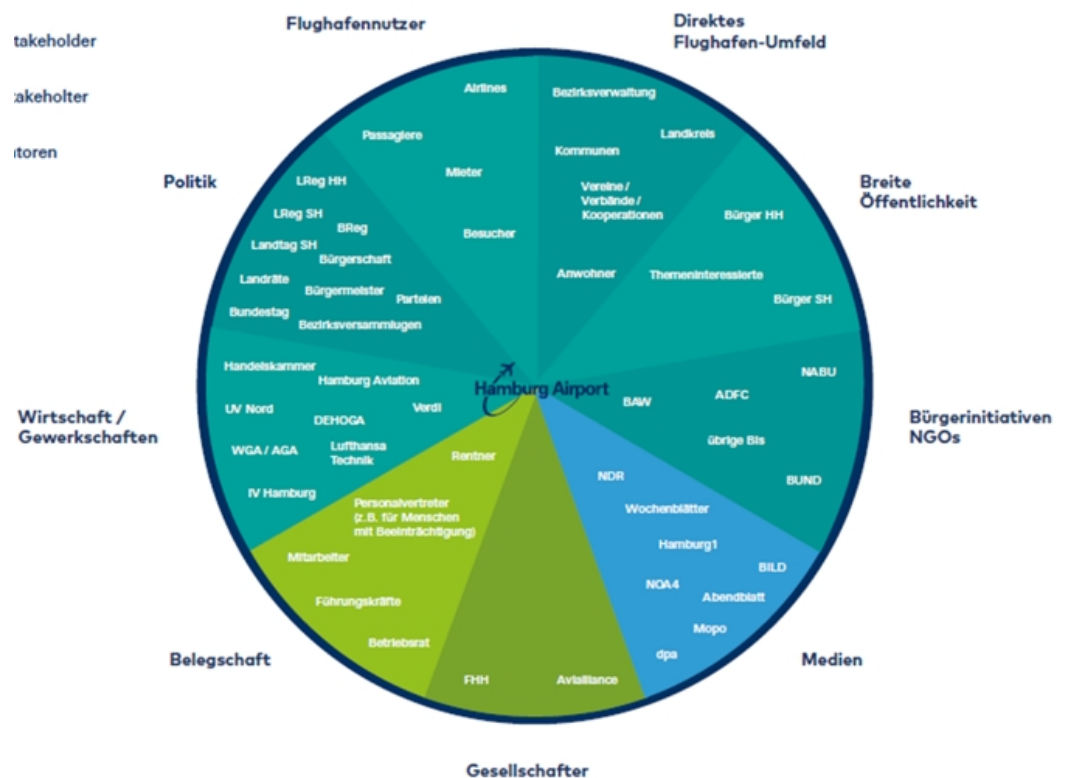
Aufgrund der mit dem Flughafenbetrieb zusammenhängenden Aktivitäten, Abhängigkeiten und Auswirkungen ermittelt die Flughafen Hamburg GmbH seit langem regelmäßig die wesentlichen Stakeholder-Gruppen sowie ihre wichtigsten Themen und Anliegen. Sie sind zentraler Bestandteil der Wesentlichkeitsanalyse (Vgl. 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.

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.

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

---

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



Abgeleitet aus der Wesentlichkeitsanalyse ergeben sich für die Flughafen Hamburg GmbH für das Berichtsjahr 2022 folgende Top-3-Themen:

- Reibungslose betriebliche Abläufe (u.a. Gepäckabfertigung und Sicherheitskontrolle),
- Internationale Anbindung und
- 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 in den ersten Kriterien und insbesondere in den Kapiteln 11 bis 13 detailliert erläutert. Dieses sind lokal vorliegende Umweltauswirkungen wie Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Treibhausgase), der Verbrauch von Land und Ressourcen, potenzielle Verschmutzungen (Boden, Wasser etc.) sowie die Erzeugung von Abfällen. Als ein erweiterter Radius der vom Flughafen angebotenen Dienstleistungen ist insbesondere der internationale Luftverkehr anzusehen. Dieser hat 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 jedoch 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 in den Kapiteln 11 bis 13 – über Berechnungen, Messungen oder Abschätzungen. Alle Innovationen der Luftfahrt auf technischer und organisatorischer Ebene sind darauf gerichtet, nachteilige Aspekte zu minimieren und die positiven Elemente zu erhalten resp. weiterzuentwickeln.

Die Unternehmensleitsätze „innovativ, vorbildlich und umweltbewusst“ 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 über EMAS systematisch in der konzernweiten Planung und Umsetzung von Projekten integriert. Der Konzernbereich Personal stellt u.a. sicher, dass alle Beschäftigten einen diskriminierungsfreien Zugang zu Qualifikationsmöglichkeiten haben und die Chancengleichheit im Unternehmen gewahrt wird. Die Nutzung innovativer Technik für Gebäude und Anlagen wird federführend durch den Fachbereich Real Estate Management vorangetrieben.

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 übergeordnetes Innovationsmanagement (HAM Flex) stellt zudem sicher, dass alle Abläufe und Investitionen sowie die organisatorischen Prozesse und Strukturen regelmäßig überprüft und bei Bedarf 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, wodurch die störende Wirkung eine größere Anzahl an Personen erreichen kann. Da die Flugzeugtriebwerke eine 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 erzielt, 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 Fluglärmessung**

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.

## **Lärmindernde Flugverfahren**

Grundsätzlich können sich Airlines und Piloten 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 NADP 1 wurde von einer Vielzahl von Flughafenrainern als störender empfunden als das NADP 2, 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 NADP 1 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.

## **Lärmabhängig gestaffelte Landeentgelte**

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. Die den Lärmklassen zugeordnete Höhe der Entgelte wird regelmäßig geprüft und ggf. neu festgelegt.

Entwicklung der lärmabhängigen Landeentgelte

	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€
2021	11,48€	27,13€	60,52€	127,30€	377,73€	1.273,02€	3.839,94€
2022	12,16€	28,73€	64,09€	134,81€	400,02€	1.348,13€	4.066,50€

**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.

Nachtflugbeschränkungen am  
Flughafen Hamburg

Zeitraum	Beschränkung	Zuschlag
22.00 – 22.59 Uhr		150%
23.00 – 23.14 Uhr	nur	350%
23.15 – 23.29 Uhr	verspätete	400%
23.30 – 23.44 Uhr	Flüge	450%
23.45 – 23.59 Uhr	erlaubt	550%
00.00 – 05.59 Uhr	kein plan- mäßigen 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**

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.

## Lärmschutzprogramme

Programm	Laufzeit	Wohneinheiten**/ bearbeitete Anträge		Eingebaute Lüfter
		Fenster + Lüfter + Dächer*	Nur Lüfter	
<b>Gesetzliches Programm</b>	1974–1982	800		
1. Freiwilliges Programm	1978–1982	1.600		
2. Freiwilliges Programm	1982–1987	5.500		
3. Freiwilliges Programm	1989–1992	3.000		
4. Freiwilliges Programm	1998–2001	383	300	1.001
5. Pflichtprogramm	1999–2004	386	2.437	5.957
<b>Gesamt</b>		<b>11.669</b>	<b>2.737</b>	<b>6.958</b>
6. Freiwilliges Programm	01.01.2003–31.12.2010	64		
6.+ Freiwilliges Programm	01.09.2007–31.12.2010	141		
7. Freiwilliges Programm	30.06.2006–31.12.2010	1.069	180	292
7.+ Freiwilliges Programm	01.09.2007–31.12.2010	1.983	322	470
8. Freiwilliges Programm	01.09.2007–31.12.2010	665	454	1.010
8.+ Freiwilliges Programm	01.12.2017–31.12.2017	197		105
8.++ Freiwilliges Programm	01.12.2017–31.12.2020	180		51
9. Programm	03.03.2012–20.02.2022	938		1.096
9.+ Freiwilliges Programm	01.12.2017–20.02.2022	110		49
<b>Gesamt</b>			<b>956</b>	
<b>Alle Programme</b>			<b>3.693</b>	

\* 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.

### 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 m<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup>.

### 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 energieverzeugenden 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 ([Messstationen \(hamburg.de\)](https://www.hamburg.de/messstationen)). 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)
- Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)
- 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 vielfältig am Flughafen auftretenden 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 m<sup>3</sup> 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 bis zum Jahr 2019 grundlegend modernisiert worden, um ein Eindringen von Flugzeugkraftstoffen oder von Enteisungsmitteln in das Grundwasser zu verhindern.

Entstehendes Abwasser oder potenziell 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 verschiedenen Fraktionen der gewerblichen Abfälle 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 bspw. im Zusammenhang mit dem Umbau des Vorfeldes 1 eine Reihe von neuen Grünlandflächen mit höherer biologischer Wertigkeit. Diese wurde in Teilen mit einer hochwertigen 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 Umweltschutzmaßnahme 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 2022**

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 Biotop Schaffung und Entwicklung neuer Lebensräume für Insekten	Erreicht Erreicht, wird fortgeschrieben
Gewässerschutz	Schutzniveau natürlicher Gewässer erhalten Fortführung Reduktion des spezifischen Trinkwasserverbrauchs	Erreicht, Fortsetzung entsprechend verfügbarer Technik In Umsetzung als Fortführung vorangegangener Ziele entsprechend verfügbarer Technik
Energieverbrauch	Senkung des Energieverbrauchs pro Passagier um 15 % gegenüber 2009, Erhalt der CO <sub>2</sub> -Neutralität seit 2021	Erreicht
Abfallwirtschaft	Senkung der Restabfallmenge pro Passagier um 10 %	Erreicht, Fortschreibung in neuen Umweltprogrammen
Lärmschutz	Begrenzung der Lärmmenge unter dem Niveau von 1997 (dauerhafter Programmpunkt) Verringerung von Verspätungen bei Nachtflügen (im Verhältnis zum Gesamtflugaufkommen	Erreicht, wird fortgeschrieben Erreicht, ein Erhalt des Zustands ist vorgesehen

Weitere ressourcenbezogene Ziele wurden im Berichtszeitraum nicht definiert. Umweltbezogenen Maßnahmen werden alle drei Jahre in einem Umweltprogramm neu erarbeitet.

### Wesentliche umweltbezogene Risiken

Wesentliche umweltbezogene Risiken, die Ressourcen und Ökosysteme berühren, entstehen nicht, da die betroffenen Umweltaspekte seit langem über das Umweltmanagement betrachtet werden. Über regelmäßige Überwachungen aller Anlagenteile ist die Eintrittswahrscheinlichkeit von umweltbezogenen Risiken gering. Durch das Vorliegen von Alarmplänen ist im unwahrscheinlichen Eintrittsfall eine schnelle Eindämmung der potenziellen Auswirkungen gewährleistet.

## 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 <b>Materialien</b> , die zur <b>Herstellung und Verpackung</b> der wichtigsten Produkte und Dienstleistungen der Organisation während des Berichtszeitraums verwendet wurden, nach:	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
i. Eingesetzten nicht erneuerbare Materialien	372	t	Flächenenteisungsmittel
	557.887	l	Flugzeugenteisungsmittel. Da die Verbräuche grundsätzlich auf Winterperioden bezogen sind und somit die kalendarischen Jahresgrenzen übergreifen, können im Einzelfall Zuordnungsfehlern auftreten
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.

---

<i>a. Den gesamten Kraftstoffverbrauch innerhalb der Organisation aus <b>nicht erneuerbaren Quellen</b> in Joule oder deren Vielfachen, einschließlich der verwendeten Kraftstoffarten</i>	Menge	Einheit	Bemerkung
Diesel	481.564	Liter	Benzin, Diesel und Heizöl für mobile Stromaggregate für Flugzeuge. Im Fall von Diesel und dem Heizöl handelt es sich um einen synthetischen abfallstämmigen Dieseltreibstoff
	17.163	GJ	
Benzin	43.507	Liter	
	1.347	GJ	
Heizöl	152.500	Liter	
	5.435	GJ	

<i>b. Den gesamten Kraftstoffverbrauch innerhalb der Organisation aus <b>erneuerbaren Quellen</b> in Joule oder deren Vielfachen, einschließlich der verwendeten Kraftstoffarten.</i>	Menge	Einheit	Bemerkung
	326.063	kg	Erdgas für Fahrzeuge
	15.612	GJ	

<i>c. In Joule, Wattstunden oder deren Vielfachen den gesamten</i>	Menge	Einheit	Bemerkung
i. Stromverbrauch	8.350	MWh	Erzeugt im BHKW
	42.036	MWh	von externen Stromversorgern eingekauft
ii. Heizenergieverbrauch	38.830	MWh	Erdgas für BHKW, Heizzentrale Betriebsportanlage 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



<i>d. In Joule, Wattstunden oder deren Vielfachen die/den gesamt(n)</i>	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
i. Verkauften Strom	7.347,61	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

<b>e. Gesamten Energieverbrauch innerhalb der Organisation in Joule oder deren Vielfachen</b>	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
	94.030,00	MWh	Ohne Fahrzeugtreibstoffe, verbrauchter Wärme und Elektrizität in Gebäuden (einschließlich E-Ladestationen)

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, m<sup>3</sup> 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, die Werte erfasst und ausgewertet.

Für die Umrechnung zwischen MWh und GJ wurden Literaturwerte verwendet. Im konkreten Fall war dieses die Seite [www.convertunits.com](http://www.convertunits.com). Der Umrechnungsfaktor für MWh und m<sup>3</sup> Erdgas wurde der Seite [calculat.org](http://calculat.org) entnommen. Weitere Faktoren entstammen dem "Merkblatt zur Ermittlung des Gesamtenergieverbrauches" des BAFA vom 30.11.2020.

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.

<b>a. Umfang der Verringerung des Energieverbrauchs,</b>	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
<p><i>die als direkte Folge von Initiativen zur <u>Energieeinsparung</u> und <u>Energieeffizienz</u> erreicht wurde, in Joule oder deren Vielfachen.</i></p> <p><b>b.</b> <i>Die in die Verringerung einbezogenen <b>Energiearten:</b> Kraftstoff, elektrischer Strom, Heizung, Kühlung, Dampf oder alle.</i></p> <p><b>c.</b> <i>Die <b>Grundlage für die Berechnung</b> der Verringerung des Energieverbrauchs wie <u>Basisjahr</u> oder <u>Basis/Referenz</u>, sowie die Gründe für diese Wahl.</i></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>

Die für die Ermittlung der Verbrauchsreduktion eingesetzten Basisdaten hinsichtlich des Energieverbrauches wurden wie unter GRI SRS-302-1 g beschrieben erhoben. Die relevanten Bezugsgrößen Passagierzahlen und Frachtmengen werden laufend erhoben und jährlich in offiziellen

Verkehrsstatistiken der Flughafen Hamburg GmbH zusammengefasst.

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 Gesamtvolumens 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 ( $\leq 1000$  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.

---

<b>a. Gesamte Wasserentnahme</b> <i>aus allen Bereichen in Megalitern sowie eine Aufschlüsselung der Gesamtmenge nach den folgenden Quellen (falls zutreffend):</i>	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
i. Oberflächenwasser	6.000	m <sup>3</sup>	Nutzung von Regenwasser von Dachflächen über eine Regenwassernutzungsanlage.
ii. Grundwasser	0	m <sup>3</sup>	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 (2022) jedoch nicht erfolgt
iii. Meerwasser	0	m <sup>3</sup>	Eine Entnahme von Meerwasser erfolgt grundsätzlich nicht
iv. Produziertes Wasser	0	m <sup>3</sup>	Die Produktion von Wasser findet vor Ort nicht statt
v. Wasser von Dritten	116.047	m <sup>3</sup>	Trinkwasserbezug von den örtlichen Wasserversorgungsunternehmen

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

<b>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:</b>	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
i. Süßwasser ( $\leq 1000$ mg/l Filtrattrockenrückstand (Total Dissolved Solids (TDS)));	116.047	m3	
ii. anderes Wasser ( $> 1000$ mg/l Filtrattrockenrückstand (TDS)).	6.000	m3	

Leistungsindikator GRI SRS-306-3 (2020): Angefallener Abfall  
Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

**a.** Gesamtgewicht des anfallenden Abfalls in metrischen Tonnen sowie eine Aufschlüsselung dieser Summe nach Zusammensetzung des Abfalls.

**b.** Kontextbezogene Informationen, die für das Verständnis der Daten und der Art, wie die Daten zusammengestellt wurden, erforderlich sind.

<b>a. Gesamtgewicht des gefährlichen Abfalls, gegebenenfalls mit einer Aufschlüsselung nachfolgenden Entsorgungsverfahren:</b>	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
	919	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 für 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)			

<b>b. Gesamtgewicht ungefährlicher Abfälle, gegebenenfalls aufgeschlüsselt nach folgenden Entsorgungsverfahren:</b>	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
	1.879	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 für nachfolgende Erklärungen geprüft. Die Recyclingquote (Papier, Kunststoffverpackungen, Metalle, Restabfälle) lag für das Jahr 2022 bei ca. 12 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)			

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.

## 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 betrieben). Da der Strombedarf die Produktion vor Ort von Strom übersteigt, bezieht die Flughafen Hamburg GmbH 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 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 CO<sub>2</sub>-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.

### **CO<sub>2</sub>-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. Seit Ende 2021 wirtschaftet der Hamburg Airport CO<sub>2</sub>-neutral und hat das Zertifizierungslevel 3+ der [Airport Carbon Accreditation](#) erreicht – als erster großer Verkehrsflughafen in Deutschland.

Im Rahmen ihres nach EMAS zertifizierten Umweltmanagements, sowie ihres CO<sub>2</sub>-Managements, das nach Airport Carbon Accreditation (ACA) geprüft ist, erfasst die Flughafen Hamburg GmbH die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus allen oben genannten stationären Quellen, des gesamten Fuhrparkes, 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 CO<sub>2</sub>-Bilanzen wird auch abgeglichen, inwiefern die vereinbarten Reduktionsziele der Flughafen Hamburg GmbH erreicht werden oder werden können. Die emittierte CO<sub>2</sub>-Menge dient hierbei als wichtige Kenngröße, die stellvertretend für alle Treibhausgase gewählt wurde. Hintergrund dieser Auswahl ist der Umstand, dass die Emissionsmengen für CO<sub>2</sub> mit höherer Genauigkeit ermittelt werden können als diejenigen anderer



Treibhausgase.

Die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen ist erklärtes Ziel der Flughafen Hamburg GmbH seit 2009.

Seit Januar 2022 agiert der Flughafen in Bezug auf seine Scope-1- und Scope-2- Emissionen klimaneutral. 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Die eigentliche Senkung von Emissionsmengen für Treibhausgase bildet den Schwerpunkt der Flughafen Hamburg GmbH, einen CO<sub>2</sub>-neutralen Betrieb des Flughafens zu erreichen und zu erhalten. Die wichtigsten Schwerpunkte der Arbeiten zur Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen sind für alle Scopes in den folgenden Bereichen angesiedelt: Umstellung der eingesetzten Fahrzeugmodelle auf klimaneutrale oder emissionsreduzierte Antriebe (Erdgas, Strom, synthetischer Diesel), Steigerung der Energieeffizienz in Gebäuden, Einkauf von klimaneutral produziertem Strom, Einsatz von Ground-Power-Units & Ground-Conditioning-Units sowie einer stationären Energieversorgung als Ersatz für die sehr energieintensiven Hilfstriebwerke der Flugzeuge.

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 Dieselsechnik 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 CO<sub>2</sub>-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, die Wärmeversorgung sowie die Luftversorgung der Gebäude, 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 wurde,
- 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, Taxiwegen, Vorfelder, 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 (sog. APUs) 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen, nicht zuletzt deshalb, da sie einen hohen Treibstoffbedarf haben. Ihr Betrieb ist am Flughafen aus Lärmgründen bereits stark reduziert worden, indem der Flughafen Strom und Wärme (oder Kühlkälte) 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 CO<sub>2</sub>-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 Personalparkhaus 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen von 2009 bis 2020 um 15 Prozent reduziert werden. Dieses Ziel wurde deutlich übertroffen. So befanden sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Jahres 2019 bei ca. 11.000 t, was einer Senkung von über 60 Prozent bedeutet. Die bereits umgesetzten Maßnahmen im Rahmen des technischen Fortschrittes werden zukünftig ergänzt, um den erreichten klimaneutralen Betrieb zu gewährleisten und in Richtung NetZero weiterzuentwickeln. Außerdem werden in Zukunft vermehrt alternative Energieträger vor Ort installiert und betrieben.

Als Bezugsgröße für Reduktionsziele werden ausschließliche absolute CO<sub>2</sub>-

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. Das Ziel „Net Zero“ soll bis zum Jahr 2035 erreicht sein. Konkrete Zwischenziele liegen nicht vor.

## 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 CO<sub>2</sub>-Äquivalent.
- b.** In die Berechnung einbezogene Gase; entweder CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, FKW, PFKW, SF<sub>6</sub>, NF<sub>3</sub> oder alle.
- c.** Biogene CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tonnen CO<sub>2</sub>-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.

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

In die Berechnung wurden aus Gründen der Zuverlässigkeit der erhaltenen Daten lediglich die CO<sub>2</sub>-Emissionen ermittelt. Dieses ermöglicht einen besseren Jahresvergleich.

Biogene Energieträger werden nicht verwendet.

<b>d. Das gegebenenfalls für die Berechnung gewählte Basisjahr, einschließlich:</b>	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
	Die Emissionshöhen beziehen sich auf das Jahr 2022, für Reduktionsmaßnahmen wird 2009 als Referenzjahr herangezogen		
i. der Begründung für diese Wahl;	Das Jahr 2009 wurde als Basisjahr gewählt, da es den auch momentan genutzten Gebäudebestand in geeigneter Weise frühzeitig wiedergab.		
ii. der Emissionen im Basisjahr;	38.802	t	---
iii. des Kontextes für alle signifikanten Veränderungen bei den Emissionen, die zur Neuberechnung der Basisjahr-Emissionen geführt haben.	---		

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.

Die Kontrolle erfolgt operativ.

Die eingesetzten Standards und Methoden bestanden aus eigenen Berechnungen auf Basis der in den Kapiteln 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 CO<sub>2</sub>-Äquivalent.

**b.** Gegebenenfalls das Bruttovolumen der marktbasieren indirekten energiebedingten THG-Emissionen (Scope 2) in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent.

**c.** Gegebenenfalls die in die Berechnung einbezogenen Gase; entweder CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, FKW, PFKW, SF<sub>6</sub>, NF<sub>3</sub> 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
<b>a. Bruttovolumen der indirekten energiebedingten THG-Emissionen (Scope 2) in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent.</b>	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>b. Gegebenenfalls das Bruttovolumen der marktbasieren indirekten energiebedingten THG-Emissionen (Scope 2) in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent.</b>	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
	14.680	t	Berechnung ihrer Höhe des gemäß bundesdeutschen Strommixes

Analog zu der Bestimmung der Scope1-Emissionen wurden lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigt. Der Grund liegt darin, dass diese Emissionen am zuverlässigsten für einen Jahresvergleich eingesetzt werden können und ihre Berechnung am zuverlässigsten ist.

Die in diesem Bericht aufgeführte Emissionshöhen beziehen sich auf das Jahr 2022, da die vorliegende Erklärung die Situation des Flughafens in diesem Jahr darstellt. Die Erfassung aller CO<sub>2</sub>-Emissionen begann bereits im Jahr 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.

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 CO<sub>2</sub> berücksichtigt wurde, entfällt eine Verwendung von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten für andere Treibhausgase. Als RF-Index wird lediglich 1 eingesetzt.

Die Kontrolle erfolgt operativ.

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 CO<sub>2</sub>-Emissionen erschien nicht erforderlich.

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 CO<sub>2</sub>-Äquivalenten.

**b.** Gegebenenfalls die in die Berechnung einbezogenen Gase; entweder CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, FKW, PFKW, SF<sub>6</sub>, NF<sub>3</sub> oder alle.

**c.** Biogene CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tonnen CO<sub>2</sub>-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.

<b>a.</b> Bruttovolumen sonstiger indirekter THG-Emissionen (Scope 3) in Tonnen CO <sub>2</sub> -Äquivalenten.	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
	173.899	t	Analog zu den Emissionen gemäß Scope 1 und Scope 2 wurde lediglich CO <sub>2</sub> betrachtet.

Die Angaben zu b.-c. erfolgen zusammenhängend. 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. Analog zu den Emissionen gemäß Scope 1 und Scope 2 wurde lediglich CO<sub>2</sub> betrachtet.

Für die Scope 3-Emissionen liegen keine konkreten Reduktionsziele vor.



Erstmals wurde ein Scope 3-Footprint für das Jahr 2009 berechnet und seitdem jährlich fortgeführt.

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).

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 CO<sub>2</sub> Äquivalenten.
- b.** In die Berechnung einbezogene Gase; entweder CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, FKW, PFKW, SF<sub>6</sub>, NF<sub>3</sub> 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.

<b>a. Umfang der Senkung der THG-Emissionen, die direkte Folge von Initiativen zur Emissionssenkung ist, in Tonnen CO<sub>2</sub> Äquivalenten.</b>	<b>Menge</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bemerkung</b>
	29.629	t	Absolute Emissionssenkungen seit 2009 in CO <sub>2</sub>

Es wurde ausschließlich CO<sub>2</sub> berücksichtigt, in Übereinstimmung mit den Berechnungen des CO<sub>2</sub>-Fußabdruckes.

Das Basisjahr ist 2009. Die Auswahl des Basisjahres erfolgte, da in diesem Jahr

die Zielvereinbarung getroffen wurde, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2020 um 20 Prozent der Emissionen von 2009 zu senken. Da zukünftig keine Emissionen mehr erzeugt werden sollen (einschließlich Kompensation), ist dann zwar kein Basisjahr mehr erforderlich, für den hier vorgestellten Vergleich wurde jedoch auf dieses zurückgegriffen.

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.

Für die Ermittlung von Emissionssenkungen wurden die gleichen Standards eingesetzt wie für die Berechnungen der Emissionen.

## 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 1.800 Beschäftigte, darunter 53 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 – konkrete Ziele liegen daher aktuell nicht vor. Ob eine Anpassung erforderlich ist, soll bei der Erstellung des Nachhaltigkeitsprogramms, welche im Jahr 2025 erarbeitet werden soll, geprüft werden.

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.

Durch kontinuierliche Fortschreibung der Gefährdungsbeurteilungen unterstützt die Abteilung Corporate Safety alle Fachbereiche in der Unternehmensgruppe und entwickelt, implementiert und überwacht kontinuierlich die notwendigen Maßnahmen zur Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften sowie der staatlichen Arbeitsschutzvorgaben mit dem Ziel, Arbeitsunfälle sowie gesundheitliche Beeinträchtigungen am Arbeitsplatz möglichst zu vermeiden. Auch hierzu gibt es vielfältige Aus- und Weiterbildungsangebote, wie z.B. Sicherheit mit System (SMS) und 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. Dies 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. Sie leiten diese auf Wunsch direkt an die Projektgruppe Nachhaltigkeit weiter, wo das Nachhaltigkeitsprogramm entwickelt und fortgeschrieben werden wird.
- Durch das etablierte Meldesystem (SafetyPorts-Briefkästen/eMeldung im

Intranet) zu Beinaheunfällen und sicherheitskritischen Situationen können Beschäftigte in den direkten Austausch mit der Fachabteilung Corporate Safety treten und zur kontinuierlichen Verbesserung von Arbeitssituationen beitragen. Gleichmaßen wird durch regelmäßige Inspektionen und SpotChecks in Kombination mit Audits auf dem Betriebsgelände eine Wirksamkeitsprüfung zu festgelegten Sicherheitsmaßnahmen, im Dialog mit den Beschäftigten vor Ort durchgeführt.

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, da alle gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden. Zusätzlich werden die Sorgfaltspflichten des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes, die ebenso eine Wahrung der Arbeitnehmerrechte fordern, zukünftig mit Unterstützung einer Software überwacht und ihre Einhaltung bestmöglich sichergestellt.

#### **Zertifizierung europaweit einheitlicher Standards im Flughafenbetrieb**

Der Hamburger Flughafen hat von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg als zuständiger Luftfahrtbehörde im Dezember 2017 erstmals 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 kontinuierlichen Weiterentwicklung der EASA-Regeln und damit verbundenen der notwendigen Zertifikatsfortschreibung an den Flughäfen wird erreicht, dass Prozesse, technische Anlagen und die betriebliche Organisation an allen europäischen Flughäfen europaweit einheitlichen Standards folgen.

## 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 Migrantinnen 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. 1.800 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 2022 der beliebte Familientag, bei dem die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ihre Familien kostenlos einen Tag im Hamburger Tierpark Hagenbeck verbracht haben. 682 Personen nahmen daran teil.

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 (occupational Safety) werden auch die internationalen Vorgaben zur flugbetrieblichen Sicherheit (operational Safety) kontinuierlich in die betrieblichen Prozesse am Hamburg Airport überführt. Der integrierte Ansatz zu den etablierten Sicherheitsmanagementsystemen wird regelmäßig überprüft und weiter optimiert. Im Resultat stehen die bereits viermal in Folge erteilte behördliche Auszeichnung als „Betrieb mit einem vorbildlichen Arbeitsschutzsystem (ABS, erstmals 1998)“ sowie das kontinuierlich fortgeschriebene EASA-Zertifikat (SMS, erstmals 2017) des Flughafens Hamburg.

Am Hamburg Airport 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 sollen im Rahmen der Entwicklung des Nachhaltigkeitsprogramms geprüft werden, das im Jahr 2025 erarbeitet und zusammengefasst werden soll.

## 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 16 junge Menschen hieß es im August 2022 „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 53 Auszubildende zum Flughafenteam. Seit 2019 bildet der Flughafen auch Werkfeuerwehrlaute aus. Nachdem der erste Jahrgang mit zwei Azubis gestartet ist, wurden 2022 schon sechs Azubis in diesem interessanten und vielfältigen Ausbildungsberuf, der sich aus handwerklichen und feuerwehrtechnischen Komponenten zusammensetzt, eingestellt.

Die Übernahmequote von Auszubildenden liegt bei 80 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 47,2 Jahre, 2032 werden es 51,9 Jahre sein. Unsere Personalbedarfe resultieren sowohl aus der Altersstruktur im Unternehmen als auch aus dem Renteneintritt unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Von den derzeit rund 1.800 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. 2022 nutzten 3.020 Beschäftigte das interne Angebot, sich weiterzubilden. Zudem besuchten 699 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 Arbeits- und Gesundheitsschutz. Kostenlose Vorsorgeuntersuchungen wie Darmkrebsvorsorge, Hautkrebsscreenings, 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 der Entwicklung des Nachhaltigkeitsprogramms geprüft, das im Jahr 2025 erarbeitet und zusammengefasst werden soll.

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. Die Qualifikation der Beschäftigten ist –

insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und des anhalten Fachkräftemangels – seit Jahren ein vorrangiges Ziel der Personalabteilung, wodurch im täglichen, operativen Geschäft ein besonderes Augenmerk auf diesen Aspekt gelegt wird, um Risiken dauerhaft zu vermeiden.

## 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**

Seit 1998 und somit bereits viermal 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.

**Berichtsjahr 2022**

---

<b>Arbeitssicherheit und Gesundheit</b>	<b>Frauen</b>	<b>Männer</b>	<b>Gesamt</b>
<b>Meldepflichtige Unfälle</b>			
Davon Betriebs- / Arbeitsunfälle	2	55	57
Davon Wegeunfälle	1	11	12
Davon Betriebssportunfälle	0	0	0
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle	59	1.476	1.535
Unfälle mit Todesfolge	0	0	0
1.000-Personen-Quote			30,14
<b>Krankentage</b>	<b>7.676</b>	<b>44.895</b>	<b>52.571</b>
<b>Krankheitsquote</b>	<b>7,8%</b>	<b>14,0%</b>	<b>12,6%</b>
<b>Anzeige von Berufskrankheiten</b>	0	0	0

Das meldepflichtige Unfallgeschehen (mehr als 3 Tage Ausfallzeit) der Unternehmensgruppe war für das Berichtsjahr 2022 durch folgende Verteilung/Schwerpunkte geprägt: Bei der FHG und den Servicegesellschaften haben sich 10 Ereignisse im Zusammenhang mit Wartungs-Instandhaltungstätigkeiten sowie 5 Ereignisse bei Fahrtätigkeiten (SRS beim Ein- und Aussteigen) ereignet. Der größte Ereignisanteil mit 42 der 57 meldepflichtigen Arbeitsunfälle ist im Bereich der Bodenverkehrsdienste mit dem Schwerpunkt bei den Transport- und Ladetätigkeiten (Heben, Tragen und Ziehen manueller Lasten) festzuhalten.

Im Berichtsjahr 2022 wurden keine Berufskrankheiten zur Anzeige gebracht.

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:**

**Andreas Rieckhof**, Hamburg

Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

Vorsitzender des Aufsichtsrates (seit dem 24.08.2022)

**August Wilhelm Henningsen**, Hamburg

Vorstandsvorsitzender Lufthansa Technik AG i. R.

Vorsitzender des Aufsichtsrates (bis 17.08.2022)

**Gerhard Schroeder**, Düsseldorf



Geschäftsführer der AviAlliance GmbH, Düsseldorf  
Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates

**Jutta Bauer**, Hamburg  
Mitarbeiterin der FHG (freigestellt)  
(bis 17.08.2022)

**Dr. Nadine Bräuninger**, Hamburg  
Amtsleitung Zentrale Aufgaben, Recht und Beteiligungen Behörde für Umwelt,  
Klima, Energie und Agrarwirtschaft der Freien und Hansestadt Hamburg  
(ab 18.08.2022)

**Dr. Johannes Conradi**, Hamburg  
Rechtsanwalt, Partner, Freshfields Bruckhaus Deringer

**Franziska Gscheidlinger**, Hamburg  
Mitarbeiterin der FHG (freigestellt)  
(ab 18.08.2022)

**Martin Hellwig**, Bargteheide  
Betriebsratsvorsitzender der FHG  
Mitarbeiter der FHG (freigestellt)

**Oliver Jensen**, Hamburg  
Geschäftsführer der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und  
Beteiligungsmanagement mbH

**Dennis Krein**, Düsseldorf  
Executive Director, AviAlliance GmbH, Düsseldorf

**Marcel Liedtke**, Hamburg  
Mitarbeiter der RMH Real Estate Maintenance GmbH (freigestellt)

**Michael Pirschel**, Kiel  
Abteilungsleiter Verkehr und Straßenbau, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein  
(bis 07.12.2022)

**Jonny Rickert**, Lübeck  
Stellv. Betriebsratsvorsitzender der FHG  
Mitarbeiter der FHG (freigestellt)

**Dr. Sibylle Roggencamp**, Hamburg  
Senatsdirektorin der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

**Rüdiger Schlott**, Hamburg  
Mitarbeiter der FHG

**Birgit Schweeberg**, Hamburg  
Handelskammer Hamburg  
(ab 18.08.2022)

**Prof. Dr. Burkhard Schwenker**, Hamburg  
Unternehmensberater

**Ralf Staack**, Hamburg  
Leiter des Amtes für Verwaltung der Behörde für Schule und Berufsausbildung,  
Hamburg  
(bis 17.08.2022)

**Tobias von der Heide**, Kiel  
Staatssekretär, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und  
Tourismus des Landes Schleswig-Holstein  
(ab 08.12.2022)

Unter den 15 Mitgliedern des Aufsichtsrats sind Ende 2022 elf Männer und vier Frauen. Daten zum Alter der Mitgliederinnen und Mitglieder werden nicht erfasst.



Anzahl der Mitarbeitenden (FHG inkl. Tochtergesellschaften)	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
<b>Stammebelegschaft</b>	<b>427</b>	<b>24,0%</b>	<b>1.354</b>	<b>76,0%</b>	<b>1.781</b>	<b>100,0%</b>
<b>Vollzeit und Teilzeitbeschäftigte</b>						
Vollzeit	270	15,2%	1.255	70,5%	1.525	85,6%
Teilzeit	157	8,8%	99	5,6%	256	14,4%
<b>Arbeitsverträge</b>						
Befristet	31	1,7%	31	1,7%	62	3,5%
Unbefristet	396	22,2%	1.323	74,3%	1.719	96,5%
<b>Weitere Beschäftigte</b>						
Auszubildende und dual Studierende	12		41		53	
Studierende im Praktikum	-		-		-	
Geringfügig Beschäftigte	5		42		47	
Leiharbeitende	-		-		-	
<b>Gesamtbeschäftigte (1)</b>	<b>444</b>	<b>23,6%</b>	<b>1.437</b>	<b>76,4%</b>	<b>1.881</b>	<b>100,0%</b>

(1) Stammebelegschaft plus weitere Beschäftigte

Altersstruktur im Unternehmen (FHG inkl. Tochtergesellschaften)	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
<b>Stammebelegschaft</b>	<b>427</b>	<b>24,0%</b>	<b>1.354</b>	<b>76,0%</b>	<b>1.781</b>	<b>100,0%</b>
<b>nach Altersklassen</b>						
< 30 Jahre	45	2,5%	74	4,2%	119	6,7%
30 bis 50 Jahre	199	11,2%	641	36,0%	840	47,2%
> 50 Jahre	183	10,3%	639	35,9%	822	46,2%

Alle Prozentangaben beziehen sich auf die **Stammebelegschaft**

<b>Anzahl und Altersstruktur der Führungskräfte</b> (1. + 2. Berichtsebene der FHG inkl. Tochtergesellschaften)	<b>Frauen</b>	<b>in %</b>	<b>Männer</b>	<b>in %</b>	<b>Gesamt</b>	<b>in %</b>
<b>Führungskräfte (1)</b>	<b>20</b>	<b>1,1%</b>	<b>48</b>	<b>2,7%</b>	<b>68</b>	<b>3,8%</b>
<b>nach Altersklassen (2)</b>						
< 30 Jahre	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
30 bis 50 Jahre	8	11,8%	14	20,6%	22	32,4%
> 50 Jahre	12	17,6%	34	50,0%	46	67,6%

(1) Alle Prozentangaben beziehen sich auf die **Stammebelegschaft**

(2) Anteil der Führungskräfte im Verhältnis zu deren Gesamtzahl

<b>Nationalitäten</b>	<b>Frauen</b>	<b>in %</b>	<b>Männer</b>	<b>in %</b>	<b>Gesamt</b>	<b>in %</b>
<b>Stammebelegschaft</b>	<b>427</b>	<b>24,0%</b>	<b>1.354</b>	<b>76,0%</b>	<b>1.781</b>	<b>100%</b>
Deutsche Staatsangehörigkeit	388	21,8%	1.123	63,1%	1.511	84,8%
Andere Staatsangehörigkeit	39	2,2%	231	13,0%	270	15,2%

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 im Rahmen der gesetzlichen Pflichten eine Risikoanalyse durchführen, die die Einhaltung von Menschenrechten beinhaltet.

Konkrete Ziele und damit verbundene Maßnahmen für die Einhaltung von Menschenrechten wurden bisher nicht formuliert. Im Rahmen der Entwicklung des Nachhaltigkeitsprogramms, das im Jahr 2025 erarbeitet und zusammengefasst werden soll, soll die Formulierung konkreter Ziele und damit verbundener Maßnahmen geprüft werden.

Die Einhaltung aller gesetzlicher Vorgaben wird streng überwacht. 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. Zusätzlich werden die Sorgfaltspflichten des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes, die ebenso eine Wahrung der Menschenrechte fordern, zukünftig mit Unterstützung einer Software überwacht und ihre Einhaltung bestmöglich sichergestellt.

## 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 17.500 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 2022 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.

Vor dem Hintergrund von abnehmenden Belastungen der Corona-Pandemie und trotz eines starken Anstiegs der Kosten für Energie und Fremdleistungen entwickelte sich die Wertschöpfung im Geschäftsjahr 2022 infolge der signifikant gestiegenen Fluggastmenge positiv und nahm deutlich auf 45,9 Mio. Euro (im Vorjahr: -16,0 Mio. Euro) zu. Daher weist die FHG für das Geschäftsjahr 2022 ein Ergebnis vor Verlustübernahme in Höhe von -27,2 Mio. Euro aus, das deutlich über dem Vorjahresergebnis (-94,0 Mio. Euro) ausfällt.



<b>Entstehung der Wertschöpfung</b>		
<b>in Mio. Euro</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>216,7</b>	<b>128,9</b>
+ Sonstige Erträge	8,9	10,1
<b>Gesamtleistung</b>	<b>225,6</b>	<b>139,0</b>
+ Beteiligungsergebnis	-0,4	-0,1
./. Sachaufwendungen	-132,7	-109,6
./. Abschreibungen	-46,7	-45,3
<b>= Wertschöpfung</b>	<b>45,9</b>	<b>-16,0</b>
<b>Verwendung der Wertschöpfung</b>		
<b>in Mio. Euro</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Mitarbeiter	66,4	67,1
Darlehensgeber	6,7	11,0
Gesellschafter	-27,2	-94,0
<b>= Wertschöpfung</b>	<b>45,9</b>	<b>-16,0</b>

Die Ertragsbesteuerung findet auf Ebene des Gesellschafters statt.

Das Investitionsvolumen in Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen beläuft sich im Gesamtjahr 2022 auf insgesamt 16,6 Mio. Euro (Vorjahr: 18,6 Mio. Euro).

## 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 Fluglärmsgesetznovellierung 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.

### **Dezentrales Compliance-Management-System (CMS)**

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. 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.

### **Übergeordnetes Ziel und Risiken**

Übergeordnetes Ziel des dezentralen 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. Da sich die Prozess- und Kontrolllandschaft stetig wandelt und weiterentwickelt, wird dieses übergeordnete Ziel fortlaufend fortgeführt. Die Verantwortung für die Umsetzung des übergeordneten Ziels liegt in den Fachbereichen (bspw. EASA-Compliance im Fachbereich Kommunikation, Politik und Umwelt).

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.

## **Compliance Board**

Als organisatorische Klammer des dezentralen 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. Im Berichtsjahr fand auf diversen Ebenen durch das Compliance Board und die einzelnen Fachbereiche eine Information und Sensibilisierung der Belegschaft zum Thema Compliance statt (siehe unten).

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.

Durch die Einrichtung des Compliance Boards wurde das Ziel erreicht, eine zentrale Klammer in dem auf die Ansprüche und Bedürfnisse der Hamburg Airport Gruppe zugeschnittene CMS (Prozess- und Kontrolllandschaft) zu haben. Das Compliance Board steht als erster Ansprechpartner für alle Mitarbeitenden zu allen Fragen rund um das Thema Compliance zur Verfügung und schafft im Rahmen der Beantwortung der Anfragen ein Bewusstsein für rechtmäßiges Verhalten.

## **Schulung und Sensibilisierung**

Sowohl Führungskräfte als auch Beschäftigte werden zum einen durch ein Web-based-training (WBT) zu den Aspekten von Compliance Themen sensibilisiert. Das WBT wird vom Compliance Board regelmäßig überprüft und soweit erforderlich aktuell angepasst. Im Berichtsjahr 2022 sind in der Hamburg Airport Gruppe rund 650 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über das WBT geschult worden. 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 dem 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. Das Ziel der Schulung und Sensibilisierung aller Mitarbeitenden zu Compliance-Themen wird damit erreicht.

### **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 Boards zu wenden. Neben der persönlichen oder telefonischen Kontaktaufnahme (bei Bedarf auch anonym über einen geschalteten Anrufbeantworter) 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. Damit ist insbesondere die Zielerreichung im Hinblick auf die ab 2023 geltende EU-Whistleblower-Richtlinie und das nationale Hinweisgeberschutzgesetz gegeben.

### **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 Compliance Board Anpassungsmaßnahmen für das CMS der Konzerngeschäftsführung vorschlagen.

Für das Berichtsjahr 2022 sind keine Compliance-Fälle bekannt.

### **Prüfung des CMS**

Durch die Konzernrevision wird jährlich eine Prüfung des CMS und speziell der Korruptionsbekämpfung durchgeführt. Die Revisionsprüfung wurde ohne Beanstandungen abgeschlossen.

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 im Compliance Managementsystem sowohl zentral als auch dezentral in den Fachbereichen 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 2022 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 2022 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 2016, sofern in der Tabelle nicht anders vermerkt.

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 (2018) GRI SRS 306-3 (2020)*
	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 (2018)
	15. Chancengerechtigkeit	GRI SRS 403-9 (2018)
	16. Qualifizierung	GRI SRS 403-10 (2018) 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

\*GRI hat GRI SRS 306 (Abfall) angepasst. Die überarbeitete Version tritt zum 01.01.2022 in Kraft. Im Zuge dessen hat sich für die Berichterstattung zu angefallenen Abfall die Nummerierung von 306-2 zu 306-3 geändert.