



Nachhaltigkeitsbericht 2019/2020

Nachhaltigkeit verpflichtet. Gemeinsam zum Ziel.



Nachhaltigkeitsbericht 2019/2020

**Nachhaltigkeit verpflichtet.
Gemeinsam zum Ziel.**

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort der Geschäftsführung	4
2. Dortmund Airport im Blick	6
2.1 Zahlen 2018	8
2.2 Organe der Flughafen Dortmund GmbH	10
2.3 Aufsichtsrat	11
2.4 Geschäftsführung	12
2.5 Führungsteam	13
2.6 Geschäftsmodell	14
3. Verantwortung und Unternehmensführung	16
3.1 Strategische Herausforderungen, Risiken und Chancen	18
3.2 Stakeholderdialog und Wesentlichkeitsanalyse	20
3.3 Leitbild, Werte und Compliance	24
3.4 IT- und Sicherheit	25
3.5 Nachhaltigkeitsprogramm: Ziele und Maßnahmen	26
4. Handlungsfelder: leistungsstark und nachhaltig	34
4.1 Wertschaffung	36
4.1.1 Bedarfsgerechte Entwicklung, Wachstum, Innovation und Wirtschaftlichkeit	37
4.1.2 Kundenzufriedenheit und Produktqualität	40
4.2 Umwelt- und Klimaschutz	44
4.2.1 Exkurs: Luftverkehr und Klimaschutz	45
4.2.2 Flughafen Dortmund: bis 2050 klimaneutraler Betrieb	48
4.2.3 Fluglärmschutz	52
4.2.4 Ressourcen-/Materialeffizienz	62
4.2.5 Natur/Biodiversität	64

4.3 Beschäftigte	66
4.3.1 Im Fokus: Auszubildende	67
4.3.2 Mitarbeiter*innen-Zufriedenheit	72
4.3.3 Einbindung der Mitarbeiter*innen	74
4.3.4 Chancengleichheit und Vielfalt	75
4.3.5 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	76
4.4 Gemeinwesen	78
4.4.1 Im Fokus: Kinder und Jugendliche	80
4.4.2 Prosperität der Region	82
4.4.3 Nachhaltigkeitssensibilisierung	83
5. Kennzahlen	84
6. Anhang	92
6.1 Über diesen Bericht	94
6.2 GRI Sustainability Reporting Standard (SRS) Inhaltsindex	96
6.3 Mandate der Geschäftsführung	104
6.4 Glossar	105
6.5 Impressum	106

1. Vorwort der Geschäftsführung



Geschäftsführer Udo Mager

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Folgen des Klimawandels haben mit den Fridays for Future-Bewegungen, „Flugscham“-Aktionen und mancherorts ausgerufenem „Klimanotstand“ seit Anfang 2019 vermehrt neben Fluglärmthemen heftige gesellschaftliche und politische Debatten ausgelöst. Die gesamte Luftverkehrsbranche wird mit Anforderungen konfrontiert, das bestehende Vertrauen zu erhalten und zu stärken.

Forderungen nach politischer Regulierung, einer CO₂-Bepreisung und einem Verzicht auf Inlandsflüge werden lauter. Gleichzeitig steigt mit der Globalisierung sowie durch individuelle und geschäftliche Vernetzungen der Bedarf an Mobilität weltweit weiter an. Fundierte Marktprognosen gehen von einer jährlichen Zunahme des globalen Luftverkehrs um knapp fünf Prozent aus. Reisen in ferne Länder bedeuten dabei nicht nur persönliche Freiheit, sondern erweitern auch den Horizont, fördern Toleranz gegenüber anderen Kulturen und Weltanschauungen und stärken somit weltweite Stabilität.

2018 verzeichnete der Dortmund Airport mit knapp 2,3 Mio. Passagieren ein Plus von über 14 Prozent. Im ersten Halbjahr 2019 mit rd. 1,27 Mio. Passagieren wurde mit 21 Prozent Wachstum zum Vorjahreszeitraum ein Rekord bei den Passagierzahlen erreicht. Dies belegt die Attraktivität des Standortes, aber auch die Bedeutung als Internationaler

Verkehrsflughafen der Metropole Ruhr für die öffentliche Daseinsvorsorge. Zudem erwächst daraus auch eine zunehmende Verantwortung als Flughafenbetreiber gegenüber dem lokalen Umfeld, der Umwelt und dem Klima. Diese Verantwortung übernehmen wir im Sinne eines nachhaltigen Wirtschaftens.

Neben den herausragenden Themen des Klima- und Fluglärmschutzes gibt es weitere relevante Handlungsfelder, denen wir uns als nachhaltig agierendes Unternehmen stellen:

- Wirtschaftlichkeit mit bedarfsgerechter Entwicklung, kompetenten Mitarbeiter*innen und hoher Servicequalität
- Sicherheit am Flughafen und beim Arbeitsschutz
- Ressourcenschonung
- Biodiversität und Artenvielfalt
- soziales Engagement in der Region

NACHHALTIGKEIT mit allen Dimensionen wird deshalb am Dortmund Airport nicht nur groß geschrieben, sondern ist zusammen mit der Wirtschaftlichkeit oberstes Handlungsprinzip, das fest in der Unternehmenskultur verankert ist. Transparent dokumentieren wir mit unseren Nachhaltigkeitsberichten im Zweijahresrhythmus, wie wir diesen Herausforderungen aber auch Chancen begegnen, welche Erfolge wir bereits erzielen konnten und was wir für die kommenden Jahre an

Maßnahmen geplant haben. Dortmund Airport: leistungsstark und nachhaltig! Mit diesem Bericht können Sie sich davon überzeugen.

Bewegen Sie uns mit Ihren Anregungen und Meinungen zum Thema Nachhaltigkeit. Hierfür steht online ein Fragebogen bereit. Den Link sowie die Kontaktdaten von Ansprechpartner*innen, an die Sie sich auch gerne persönlich wenden können, finden Sie im Impressum und auf unserer Internetseite www.dortmund-airport.de.

Wir begrüßen den offenen Informationsaustausch. Nur so können gegenseitiges Verständnis, Vertrauen und die nötige breite Akzeptanz weiter gesichert werden.

**Eine anregende Lektüre wünscht Ihnen
herzlichst Ihr**



Udo Mager

Geschäftsführer Flughafen Dortmund GmbH



2. Dortmund Airport im Blick

Der Dortmund Airport bietet Reisenden mit fünf Airlines Verbindungen zu rund 40 Zielen in über 20 Ländern in Europa und leistet so einen unverzichtbaren Beitrag für eine funktionierende Mobilität in NRW. Alleinstellungsmerkmal sind die vielfältigen Destinationen in Zentral- und Osteuropa. Darunter sind Ziele, die in NRW nur von Dortmund direkt angeflogen werden.

2.1 Zahlen 2018



Als NRWs drittgrößter Verkehrsflughafen mit knapp 2,3 Millionen Fluggästen war der Dortmund Airport 2018 Deutschlands wachstumsstärkster Flughafen.

Dies zeigt seine exponierte Stellung im europäischen Luftverkehrsnetz. Mit 13 Abstellpositionen, 13 Gates, 3 Gepäckausgabebändern und 28 Check-In-Schaltern bietet er die Möglichkeit, jährlich 3,5 Millionen Fluggäste zu befördern. Die Bereitstellung der Flughafeninfrastruktur hat positive Auswirkungen auf:

- Arbeitsplätze
- Regionale Wertschöpfung
- Tourismusbranche
- Wirtschaftsbeziehungen
- Humanitäre und medizinische Hilfeleistung (z.B. Rettungsflüge)
- Hoheitliche Aufgaben der Polizei (Fliegerstaffel)
- Weltweite Stabilität

Zahlen 2018



5 Airlines



41 Ziele



6.457 t Fracht



33.241 Starts und Landungen



2.284.176 Passagiere



1.856 Arbeitsplätze, davon 431 Dortmund Airport



220 ha Gesamtfläche, davon 135 ha Grünfläche



6 bis 22 Uhr Betriebszeit



14 km Entfernung zur Dortmunder Innenstadt



10 Mio. Menschen im Umkreis von 100 km

2.2 Organe der Flughafen Dortmund GmbH

Die Flughafen Dortmund GmbH wird durch Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung gesteuert.



Gesellschafter der Flughafen Dortmund GmbH sind die DSW21 (Dortmunder Stadtwerke AG) mit 74 % und die Stadt Dortmund mit 26 %. Die Flughafen Dortmund GmbH hat mit der DSW21 seit 1992 einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geschlossen. Als Muttergesellschaft mit Sitz in Dortmund hält die Flughafen Dortmund GmbH alle

Anteile an dem verbundenen Unternehmen Flughafen Dortmund Handling GmbH sowie 56,25% der Anteile an der DOPARK GmbH.

Organe der Gesellschaft sind die Gesellschafterversammlung, der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung.

2.3 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Flughafen Dortmund GmbH besteht aus 15 stimmberechtigten Mitgliedern. Fünf Mitglieder gehören der Arbeitnehmerschaft an. Als ständiger Gast nimmt Stefan Schreiber (IHK Hauptgeschäftsführer) an den Versammlungen teil. Der Aufsichtsrat wacht über die Geschäftsentwicklung und strategische Ausrichtung des Unternehmens. Vertreten wird die Flughafen Dortmund GmbH durch deren Geschäftsführer Herrn Udo Mager.

Guntram Pehlke (Vorsitzender)	Vorstandsvorsitzender der DSW21
Thomas Stegmann	Arbeitnehmersvertreter, Betriebsratsvorsitzender
Hendrik Berndsen (Stellvertretender Vorsitzender)	Ratsmitglied, Abteilungsleiter und Ausbildungsleiter
Hans-Peter Balzer	Ratsmitglied, Rentner
Barbara Blotenberg	Hausfrau
Rüdiger Schmidt	Ratsmitglied, Sozialversicherungs- fachangestellter
Hubert Jung	Vorstandsmitglied der DSW21
Ralf Exner	Arbeitnehmersvertreter, Mitarbeiter Bodenverkehrsdienst
Wolf Stammnitz	Sachkundiger Bürger
Matthias Würfel	Arbeitnehmersvertreter, Mitarbeiter Fuhrpark
Manfred Sauer	Ratsmitglied, Bürgermeister
Bianka Mark	Arbeitnehmersvertreterin, Teamleiterin Fuhrpark
Frank Stewen	Arbeitnehmersvertreter, Mitarbeiter Grünflächenpflege
Friedrich-Wilhelm Weber	Ratsmitglied, Verwaltungsoberamtsrat
Thomas Westphal	Geschäftsführer Wirtschaftsförderung

Stand: 30.06.2019

2.4 Geschäftsführung



Udo Mager

Geschäftsführer seit Juli 2013

Ein Ausschnitt der Mandate, Mitgliedschaften und des Engagements in fachlichen, gemeinnützigen und kulturellen Vereinen, Verbänden oder Netzwerken ist im Anhang des Nachhaltigkeitsberichtes dargestellt.

2.5 Führungsteam

Von links nach rechts:

Guido Miletic

*Abteilungsleiter Marketing & Sales
seit Juli 2000*

Holger Berg

*Abteilungsleiter Support Services
bis Ende September 2019*

Dietmar Krohne

*Abteilungsleiter Facility Management und Prokurist
seit Mai 2005*

Udo Mager

*Geschäftsführer
seit Juli 2013*

Jan van Anrooy

*Abteilungsleiter Operations
seit Januar 2013*



2.6 Geschäftsmodell

Zum Leistungsprofil des Dortmund Airport gehören die Geschäftsfelder Aviation, Non Aviation und Cargo. Diese decken von der Bereitstellung der Flugbetriebsinfrastruktur, der Abfertigung der Flugzeuge und dem Check-In der Fluggäste über die Vermietung von Büro-, Gewerbe- und Parkflächen sowie die Güterkommissionierung nahezu alle Flughafenleistungen am Standort ab.



Als Dienstleistungsunternehmen liegt der Managementfokus nicht auf der Lieferkette. Hauptanliegen sind die bedarfsgerechte Servicequalität der Leistungen und die Funktionalität der dafür erforderlichen Infrastruktur verbunden mit einer nachhaltigen Unternehmenspolitik und effizient gestalteten Prozessen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Negative Effekte der Geschäftstätigkeit auf Anrainer*innen, Umwelt, Klima und

andere Stakeholder sollen auf ein Mindestmaß begrenzt, positive Effekte verstärkt werden.

Die Entwicklungsfähigkeit des Geschäftsmodells basiert auf gesellschaftlicher Akzeptanz. Nachhaltige Unternehmenspolitik orientiert sich an ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen und sozialen Zielen, wobei der sichere Flughafenbetrieb oberste Priorität hat.

Geschäftsmodell





3. Verantwortung und Unternehmensführung

Bereits lange vor den öffentlichen Klima-, Luftqualitäts- und Fluglärmdebatten verpflichtete sich die Geschäftsführung samt Belegschaft des Dortmunder Flughafens dem Prinzip des nachhaltigen Wirtschaftens.

3.1 Strategische Herausforderungen, Risiken und Chancen

Verantwortungsvolle, zukunftsorientierte Unternehmensführung sichert die Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil der Unternehmensstrategie. Diese wird mit allen Aspekten in den betrieblichen Alltag einbezogen und ist bereits seit 2013 wesentlicher Teil der strategischen Nachhaltigkeitsleitlinien. Als Richtlinie für die Belegschaft sind diese in den operativen „Grundsätzen zur Führung und Zusammenarbeit“ schriftlich vorgegeben. Der Dortmund Airport stellt sich im Besonderen folgenden Herausforderungen:

Positives operatives Betriebsergebnis

Der Flughafen Dortmund richtet sein Handeln sowohl nach internationalen Standards wie dem Global Compact, den ILO Kernarbeitsnormen, der ISO 14001 und 50001, den Sustainable Goals der UN als auch nach nationalen und branchenspezifischen Vorgaben aus. Essenziellstes Nachhaltigkeitsziel ist das Erreichen eines positiven operativen Betriebsergebnisses bis Ende 2023, was 2014 von der EU dezentralen Flughäfen vorgegeben wurde.

Klima

Ambitionierte Klimaschutzziele der EU, der Bundesregierung, der Länder und Kommunen sowie strenge Grenzwertvorgaben für die Luftgüte wie Stickstoffdioxid und Feinstaub der Bundesregierung, der WHO und diverser Umweltverbände, Bewegungen wie die Fridays for Future oder das Ausrufen von „Klimanotständen“ üben großen Druck auf die gesamte Luftfahrtbranche aus, konkrete, massive Klimaschutzmaßnahmen zu generieren.

Fluglärm

Eine weitere besondere Herausforderung stellt der Fluglärm dar. Obwohl die Lärmbelastung objektiv

messbar im Laufe der Zeit u.a. durch moderne Flugzeugtechnologien abnimmt, steigt das subjektive Belästigungsempfinden der Anrainer*innen im Flughafenumfeld. Durch Transparenz und Einbeziehung Betroffener Vertrauen zu schaffen und zu stärken, sehen wir als Herausforderung, gleichzeitig aber auch als Chance.

Steigender Mobilitätsbedarf

Forderungen nach sozialverträglichen und möglichst umweltschonenden Reisen stellen Flughäfen vor große ökologische sowie soziale, aber auch ökonomische Herausforderungen. Bedarfsgerechte Kapazitätserweiterungen unter Einbeziehung möglicher Umwelt- und Klimaauswirkungen sind heute unabdingbar, um zukünftige Kundenzufriedenheit zu sichern.

Biodiversität und Natur auf Zeit

Als größte zusammenhängende Grünfläche Dortmunds (135ha) bietet der Dortmund Airport die Chance und den Raum für Biodiversität/Artenvielfalt, gleichzeitig ist damit aber auch „Natur auf Zeit“ ein weiteres kritisches Thema. Der Dortmund Airport stellt für den Naturschutz temporär seine

Grünflächen, die keinen Schutzgebietsstatus innehaben, zur Verfügung. Eventuelle Rücknahmen der Flächen z.B. bei Kapazitätserweiterungen müssen sorgfältig in Zusammenarbeit mit Naturschutzbehörden vorbereitet und begleitet werden.

Besondere Risiken

Die Flughafen Dortmund GmbH ist in das Risikomanagement ihres Hauptgesellschafters der DSW21 eingebunden. Risiken unterliegen der Berichtspflicht der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat. Diese sind der Ausgleich der operativen Verluste nach dem von der EU eingeräumten Übergangszeitraum, der Wegfall von Flugverbindungen, die Änderung der bestehenden Betriebszeiten sowie die Umrüstung der Flugzeugflotten auf größere Flugzeugmuster oder auch politische Maßnahmen wie zum Beispiel eine Erhöhung der Luftverkehrssteuer. Wesentliche Chancen und Risiken werden im jährlichen Geschäftsbericht erläutert.

Zukunftskonzept 2023

Zur Reduzierung von Risiken wurde von der Geschäftsleitung ein „Zukunftskonzept 2023“ entworfen, welches dargelegt, wie der Weg zur „schwarzen Null“ gestaltet werden soll. Dazu gehören valide Prognosen der Verkehrsentwicklung ebenso wie Maßnahmen zur Kostensenkung und Erlössteigerung. In einem intensiven Dialog mit der EU-Kommission konnte außerdem der Nachweis geführt werden, dass keine Wettbewerbsnachteile

für Flughäfen im Einzugsbereich des Flughafens Dortmund bestehen. Im Sommer 2019 hat die EU dieses Zukunftskonzept genehmigt und somit dem Flughafen Planungssicherheit bis 2024 gegeben.

Landesentwicklungsplan (LEP)

Der Landtag Nordrhein-Westfalen hat die Änderung des Landesentwicklungsplans NRW beschlossen. Damit wird die willkürliche Unterscheidung zwischen regional- und landesbedeutsamen Flughäfen in NRW aufgehoben. Dies ermöglicht dem Flughafen die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Flughafenbetriebs.

3.2 Stakeholderdialog und Wesentlichkeitsanalyse

Onlinefragebögen, persönliche Umfragen, die Auswertung von Beiträgen in sozialen Medien, Gespräche mit Netzwerkpartner*innen, verschiedene Veranstaltungen wie z.B. die Fluglärmkommissionsitzungen oder die Fair Friends Messe, die Analyse des Beschwerde- und Qualitätsmanagements

oder auch das betriebliche Vorschlagswesen liefern nützliche Informationen über unsere Leistungsqualität sowie über Nachhaltigkeitsthemen, die unsere Stakeholder bewegen. Dies hilft uns bei der Identifizierung von Themen, die für externe Stakeholder von Bedeutung sind.

Beispiele unserer Stakeholder-Kommunikation

Extern:

- Geschäftsbericht
- DTMinfo
- Homepage www.dortmund-airport.de
- Fluglärmberichte
- Social Media
- Netzwerke
- Pressemitteilungen
- Messen
- Fluglärmkommission
- Mitarbeit in Verbänden
- Behördengespräche
- Servicetelefon
- Informationsschalter
- Beschwerdemanagement
- Gesellschafterversammlungen
- Aufsichtsratssitzungen
- Nachhaltigkeitsbericht

Intern:

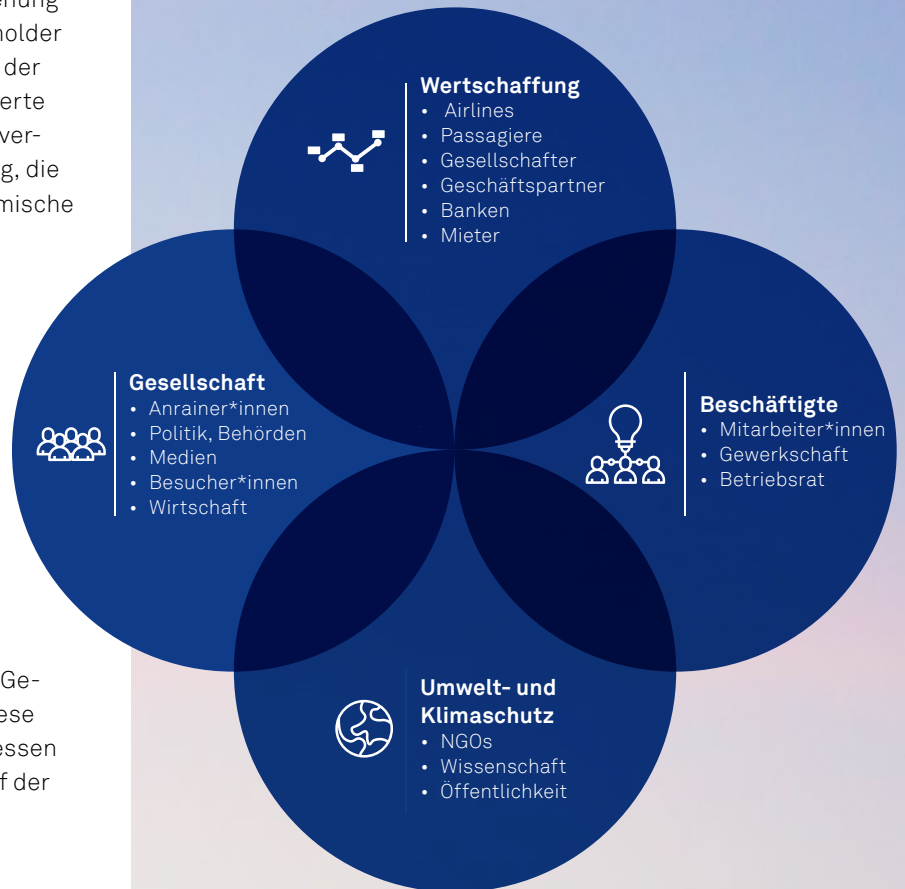
- Betriebsversammlung
- Mitarbeiterversammlung
- Meetings
- DTMintern
- Mitarbeiterumfragen
- Kamingespräch mit dem Chef
- Fragen an den Chef
- Intranet

Stakeholder des Dortmund Airport

Nicht nur Chancen-/Risiko-, auch Wesentlichkeitsanalysen werden regelmäßig unter Einbeziehung verschiedener interner und externer Stakeholder durchgeführt. Als wesentlicher Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie dient die aktualisierte Wesentlichkeitsmatrix der Reflektion einer verantwortungsvollen Unternehmenssteuerung, die nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische und soziale Aspekte umfasst.

Basierend darauf wird die Strategie validiert sowie für jedes Handlungsfeld möglichst konkrete Ziele und Maßnahmen abgeleitet. „Nachhaltigkeit verpflichtet. Gemeinsam zum Ziel“ – trotz verschiedener Interessen.

Nach der letzten Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix im Frühjahr 2019 wurden folgende zentrale Handlungsfelder identifiziert, die sich aus den Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf Anrainer*innen, Gesellschaft und Gemeinwesen ergeben. Diese werden bei allen Entscheidungen und Prozessen ganzheitlich mit einbezogen und werden auf der folgenden Seite erläutert.



3.2 Stakeholderdialog und Wesentlichkeitsanalyse

Wesentliche Handlungsfelder

1. Wertschaffung: Verantwortungsvolle Unternehmensführung

- Compliance & Corporate Government
- Kundenzufriedenheit & Produktqualität
- Wachstum und Entwicklung
- Risikobewertung, unternehmerisches Risikomanagement
- Controlling /Steuerung des wirtschaftlichen Erfolges
- Ideen und Innovationen

2. Umwelt- und Klimaschutz: Gesundes Umfeld

- Fluglärmemissionen/ Aktiver & passiver Schallschutz
- Klimaschutz/Luftqualität und Anpassung an den Klimawandel
- Energieeffizienz (Wärme, Strom, Kälte, IT)
- Ressourcen-/Werkstoffeffizienz
- Natur/Biodiversität
- Fuhrparkmanagement/ Betriebliches Mobilitätsmanagement

3. Beschäftigte: Attraktiver, verantwortungsvoller Arbeitgeber

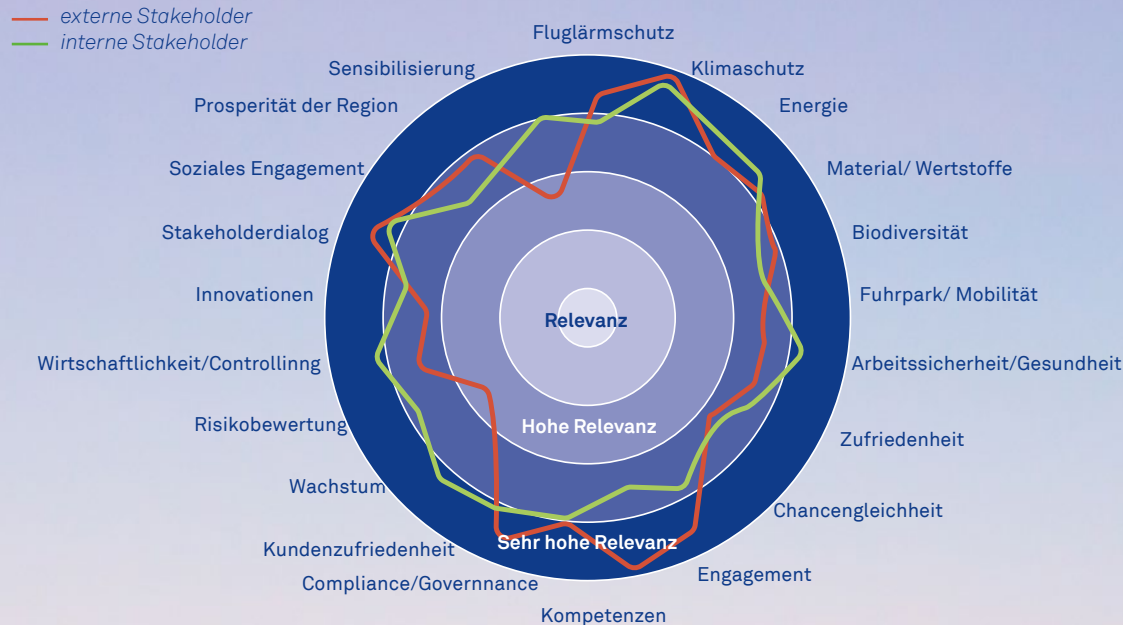
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Mitarbeiter*innen-Zufriedenheit, -Bindung
- Chancengleichheit und Kulturelle Vielfalt
- Engagement der Mitarbeiter*innen/Partizipation an der Unternehmensentwicklung
- Kompetenzmanagement

4. Gesellschaft: Gesellschaftliche Verantwortung/ Corporate Citizenship

- Transparenter Dialog/ Information/ Einbezug verschiedener Interessensgruppen (Stakeholder)
- Soziales Engagement in der Region
- Prosperität der Region
- Nachhaltigkeitssensibilisierung

Wesentliche Handlungsfelder

Relevanz der zentralen Handlungsfelder für interne sowie externe Stakeholder



Die Abbildung zeigt die Relevanz der zentralen Handlungsfelder für interne sowie externe Stakeholder. Im Sinne einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung werden besonders relevante Themen forciert. Bei einer größeren Diskrepanz zwischen der Bewertung durch interne und externe Stakeholder wird versucht, einen Interessensausgleich zu finden.

Für die externen Stakeholder des Dortmund Airport wie die interessierte Öffentlichkeit, Airlines, Flug-

gäste, Anrainer*innen sind der Klimaschutz, die Kompetenzen der Mitarbeiter*innen und der Stakeholderdialog am wichtigsten. Als weniger relevant werden die Nachhaltigkeitssensibilisierung und die Risikobewertung erachtet.

Interne Stakeholder wie Gesellschafter, Geschäftsführung, Mitarbeiter*innen sehen den Klimaschutz, die Arbeitssicherheit, Wachstum und Wirtschaftlichkeit sowie den Dialog als die wesentlichsten Handlungsfelder des Airports an.

3.3 Leitbild, Werte und Compliance

Leitbild und Werte des Dortmund Airport sind mit dem Unternehmensleitbild, den Nachhaltigkeitsleitlinien sowie den „Grundsätzen zur Führung und Zusammenarbeit“ in Textform vorgegeben:

Kundenorientierung und wirtschaftliches Handeln

Kundenorientierung bedeutet vor allem Offenheit, um die Kundenbedürfnisse zu erkennen sowie Innovationen und anderen Kulturen gegenüber aufgeschlossen zu sein. Dazu gehört auch Flexibilität, um schnell auf Veränderungen reagieren zu können sowie ein fairer Umgang miteinander durch Transparenz und Respekt.

Qualitäts- und Umweltbewusstsein

Die Ansprüche des Dortmund Airport an eine gute Servicequalität sind sehr hoch. Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, engagierter Einsatz aller Mitarbeiter*innen, Ordnung, sparsamer Einsatz aller Ressourcen sind wesentliche Werte. Regelmäßige Prozessüberprüfungen und interne/externe Audits gehören zum Qualitätsmanagementsystem.

Verantwortung für die Gesellschaft und die Belegschaft

Das Tragen sozialer Verantwortung ist geprägt durch den Mut, Verantwortung für Entscheidungen und Konsequenzen zu übernehmen. Dialogbereitschaft, Respekt, Transparenz, Mitbestimmung, Empathie sowie Sachlichkeit gehören ebenso dazu.

Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Rechtskonformes Verhalten aller Mitarbeiter*innen ist selbstverständlich. Der Flughafen Dortmund ist dem Public Corporate Government Kodex (PCGK) der Stadt Dortmund verpflichtet. Dieser fördert neben einer verantwortungsvollen Unternehmensführung auch die Ausrichtung auf das Gemeinwohl. Der Flughafen Dortmund bekennt sich zu den zehn Prinzipien des Global Compact, den 17 SDGs (Sustainable Goals) der UN und ist im Korruptionspräventionsprogramm der DSW21 eingebunden.

Neben Verfahrensrichtlinien steht allen Beschäftigten auch ein Rechtsanwalt als neutraler Ombudsmann und externer Ansprechpartner bei Bedarf beiseite. Weder Korruptionsfälle noch Diskriminierungsbeschwerden oder Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten sind bekannt. Der Dortmund Airport leistet keinerlei finanzielle Zuwendungen an politische Parteien oder Institutionen.

3.4 IT- und Sicherheit

Der sichere und sensible Umgang mit Daten und Informationen ist besonders seit Wirksamwerden der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) im Mai 2018 weiter in den Fokus gerückt. Nach Benennung eines Datenschutzbeauftragten wurde nun die Funktion eines Informationssicherheitsbeauftragten am Flughafen implementiert. Schulungen zum sensiblen und sicheren Umgang mit Daten und Informationen waren 2019 für alle Beschäftigten obligatorisch und wurden ergänzt durch E-Learning Module. Eine Sensibilisierung für SPAM- und Virus-mails wird laufend durchgeführt.

Die im Februar 2019 neu eingeführte Software iPort bietet den Servicekräften am Check-In Schalter einen schnellen Überblick über den aktuellen Status bei der Flugzeugabfertigung und beim Boarding. Vorteile gegenüber dem alten System liegen vor allem in der intuitiven Bedienung, so dass mögliche Bedienungsfehler durch Plausibilitätsprüfungen nahezu ausgeschlossen werden.

Auch die Digitalisierung in der Administration schreitet weiter voran. Neben dem Vertragswesen werden zukünftig auch die Rechnungen elektronisch erfasst.

Für Flughäfen der EU gelten die Sicherheits- und Umweltstandards der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), die über die nationale Betriebserlaubnis hinausreichen. Im Dezember 2017 wurde dem Flughafen Dortmund von der Bezirksregierung Münster als zuständige Luftfahrtbehörde bereits das EASA-Zertifikat zur Sicherheit im Flugbetrieb überreicht. Um den hohen Sicherheitsstandards weiterhin zu genügen, wurde ein EASA-Managementsystem etabliert. Mit dem EASA Flugplatzhandbuch, veröffentlicht im Intranet, wurden verbindliche Standards und Verfahren festgelegt. Diese sind als Handlungsgrundlage von allen Beschäftigten bei der Ausübung ihrer Tätigkeiten einzuhalten.

Zahlreiche Vorgaben aus der Bundes- und EU-Gesetzgebung garantieren höchstmögliche Sicherheit. Während der Dortmund Airport für die Kontrolle von Personal und Waren im Rahmen der Eigensicherung verantwortlich ist, fällt die Überprüfung der Passagiere bei der Sicherheitskontrolle in den Verantwortungsbereich der Bundespolizei.

3.5 Nachhaltigkeitsprogramm: Ziele und Maßnahmen

„Nachhaltigkeit verpflichtet. Gemeinsam zum Ziel.“
Globale Herausforderungen lassen sich nur gemeinsam lösen. Wirtschaftliche Entwicklung muss sozialverträglich und im Einklang mit der Umwelt gestaltet werden.

Im September 2015 wurde die Agenda 2030 mit 17 Zielen, den Sustainable Goals (SDGs) von allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen verabschiedet. 12 Zielen davon fühlt sich der Dortmund Airport verpflichtet, da diese in seinem Einflussbereich liegen. Diese Ziele sind im Nachhaltigkeitsprogramm in den verschiedenen Handlungsfeldern integriert. Gepaart mit konkreten Zielen und Maßnahmen wird so die nachhaltige Entwicklung des Dortmund Airports sichergestellt. Noch nicht erreichte oder neue Ziele werden ins neue Programm fortgeschrieben. Über den Status der Zielerreichung wird in den Managementgremien von Abteilungs- und Bereichsleitern regelmäßig anhand von qualitativen und quantitativen Messkriterien berichtet. Dort werden auch Weiterentwicklungen und neue Maßnahmen abgestimmt.

Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen und das Erreichen der Ziele liegt bei den zuständigen Fachbereichen.



Unsere 12 Sustainable Goals (SDGs)



Unsere ökonomische Verantwortung:

- *innovative, moderne Infrastruktur zur Deckung der steigenden Mobilitätsnachfrage*
- *Rund 1.800 Arbeitsplätze auf dem Flughafengelände, über 2 Millionen Fluggäste*
- *Nachhaltige wirtschaftliche Standortentwicklung*
- *Regionalwirtschaftliche Wertschöpfung*
- *Gesundheitsschutz & Compliance*



Unsere ökologische Verantwortung:

- *Klimaschutz: E-Mobilität, 100% Ökostrom, moderne Gebäudeleittechnik*
- *Effizienter Umgang mit Energie, Wasser, Betriebsstoffen*
- *Fluglärmschutz*
- *Schutz vor Luftschadstoffemissionen*
- *Biodiversität & Biomonitoring*



Unsere soziale Verantwortung:

- *Transparente Information im Dialog*
- *Gesellschaftliches, soziales Engagement in der Region*
- *Vielfalt, Chancengleichheit, Respekt & Fairness*
- *Entwicklungsförderung von Kindern und Jugendlichen*
- *Kooperation mit diversen Arbeitsgruppen, Institutionen, Vereinen, politischen Gremien*

3.5 Nachhaltigkeitsprogramm: Ziele und Maßnahmen

Nachhaltigkeitsprogramm 2019/2020

Wertschaffung



WESENTLICHE THEMEN	ZIELE	MAßNAHMEN	MAßNAHMENENDE	STATUS
Compliance/Corporate Government	Sicherung des Compliance Managementsystems	Dienstanweisung EASA-Flugplatzhandbuch	2019	●
	Nachhaltigkeitssensibilisierung	Verhaltenskodex für Beschäftigte	2020	●
Risikomanagement & Strategie	Zielorientiertes Handeln	Überarbeitung UE 2020 Unternehmensentwicklung	2019/2020	●
	Servicequalität/ Kundenzufriedenheit/ Digitalisierung	Kostenloses WLAN, Parken mit QR Code, Online Buchungssystem Parken	2018	●
	Kundenbindung	Neubau WC-Anlagen auf Galerieebene	2019	●
	Kundenbindung	Neuorganisation Besucherführungen	2019	●
	Kundenbindung	Umstrukturierung Bereich "Service"	2019	●
	Kundenbindung	Passagierumfragen, Spielangebote für Kinder, persönlicher Ansprechpartner für Business Reisende	fortlaufend	●
	Kundenbindung	Modernisierung General Aviation Terminals	2020	●
Wachstum & Entwicklung	Bedarfsorientierte und wirtschaftliche Entwicklung	Vorbereitung Schwellenverlegung	2019	●
	Optimierung Passagierführung/ Verringerung Wartezeiten für Fluggäste	Gate-Erweiterung	2020	●
	Prozessoptimierung	Umstrukturierung Abteilung "Facility Management"	2020	●
	Erschließung neuer Geschäftsfelder	Prüfung/Bewertung von Bauvorhaben z.B. Hotel und Airport Business Park	fortlaufend	●
Innovationen	Gezielte Entwicklung von Innovationen	Einführung des Betrieblichen Vorschlagswesens „Impulse“	2018	●
	Gezielte Entwicklung von Innovationen	Netzwerk- und Verbandsarbeit	fortlaufend	●
	Gezielte Entwicklung von Innovationen	Kooperationen mit Hochschulen und Institutionen	fortlaufend	●

Das Nachhaltigkeitsprogramm des Dortmund Airport zeigt die Route für eine nachhaltige Entwicklung.

WESENTLICHE THEMEN	ZIELE	MAßNAHMEN	MAßNAHMENENDE	STATUS
Controlling	Prozessoptimierung	Implementierung transparenter standardisierter Bestellprozesse	2019	●
	Prozessoptimierung	Umstrukturierung des Bereiches „Support Services“ zu „Controlling und Unternehmensentwicklung“	2019	●

● in Planung oder noch nicht beendet ● durchgeführt und beendet



3.5 Nachhaltigkeitsprogramm: Ziele und Maßnahmen

Umwelt-/ Lärm- und Klimaschutz



WESENTLICHE THEMEN	ZIELE	MAßNAHMEN	MAßNAHMENENDE	STATUS
Fluglärmenschutz	Anreize für Airlines zur Vermeidung von Nachtflügen	Zeitabhängiges Sonderentgelt nach 22 Uhr	2018	●
	Anreize für Airlines zur Lärmreduktion	Überarbeitung lärmabhängiger Start- und Landeentgelte	2020	●
Klimaschutz/ Luftqualität	Anreiz für Airlines zum Einsatz moderner Flugzeuge	Einführung emissionsabhängiger Entgelte (Kohlenwasserstoff und Stickoxide)	2018	●
	Entwicklung bis hin zur CO ₂ - Klimaneutralität:	Einführung einer zielorientierten Klimaschutzstrategie	2019	●
	bis 2030 mindestens 50% Reduzierung der CO ₂ -Emissionen (Basis 2010)	CO ₂ -Monitoring/ CO ₂ -Bilanzierung E-Mobilitätskonzept	fortlaufend	●
	bis 2050 CO ₂ neutraler Betrieb (Nullemissionen)	Steigerung der E-Mobilität, Prüfung der Umstellung auf Ökogas, Einsatz von Kraftstoffadditiven	fortlaufend	●
	Biomonitoring	Untersuchung von Honigqualität und Wachsproben	fortlaufend	●
	Biomonitoring	Ausweitung auf Weidegras und Moose	2020	●
	CO ₂ -Monitoring	Weiterentwicklung des CO ₂ Bilanzierungstools	2018	●
	Transparenz in der Ausbreitung von Luftschadstoffen Flughafenumfeld	Einführung eines Luftschadstoffausbreitungsmodells	2020/2021	●
	CO ₂ -neutraler Betrieb der Flughafenwebseite	Kompensation zur Finanzierung von Umweltprogrammen	2020	●
Energieeffizienz	Sensibilisierung	IHK Zusatz-Ausbildung der Auszubildenden zu Energiescouts	fortlaufend	●
	Sensibilisierung	Entwicklung einer CO ₂ -Charta mit Vorgaben und Leitlinien	2020	●
	Sensibilisierung	Ökoprotiz Rezertifizierung	2019	●
	Prozessoptimierung	Durchführung Energieaudit	2019	●
	Prozessoptimierung	Mitarbeit im Energieeffizienz Netzwerk	2020	●
	LED Technik	Umstellung auf LED: Straßen, Parkplätze und Wegebeleuchtung	2019	●

WESENTLICHE THEMEN	ZIELE	MAßNAHMEN	MAßNAHMENENDE	STATUS
Material/Wertstoffe	Steigerung der Materialeffizienz	Überprüfung Einsatz eines neuen Enteisungsmittels	2019	●
	Einsparung Kraftstoff	Additivierung der hofeigenen Dieseltankstelle	fortlaufend	●
	Luftqualität	Hardware-Umrüstung eines SKODA-Yeti von Abgasnorm Euro 5 auf Euro 6	2019	●
	Kein PFT auf dem Flughafengelände	Einsatz PFT-freier Löschschaummittel der Feuerwehr	2019	●
	fast 100% Recyclingpapier, 20% Papiereinsparung	Umstellung auf Recyclingpapier, Einführung eines Verbrauchskontrollsystems	2019	●
	Abfallreduzierung	Entwurf eines neuen Abfallwirtschaftskonzeptes	2020	●
Natur/Biodiversität	Förderung der Artenvielfalt	Entwicklung einer Biodiversitätsstrategie	2019	●
	Förderung der Artenvielfalt	Anlegen von zwei Blumenwiesen (a 2000 m2)	2019	●
Mobilität	Verbesserung der Verkehrsanbindung	Mitarbeit in politischen Gremien	fortlaufend	●
	Ausbau der E-Mobilität	Ersatz von zehn Passagiertreppen durch Treppen mit Solarpanels	2020	●
	Ausbau der E-Mobilität	Einrichtung von drei E-Ladesäulen für Mitarbeiter*innen	2019	●
	Ausbau der E-Mobilität	Anschaffung eines dritten LFZ Schleppers	2020	●

3.5 Nachhaltigkeitsprogramm: Ziele und Maßnahmen



Verantwortungsvoller Arbeitgeber

WESENTLICHE THEMEN	ZIELE	MAßNAHMEN	MAßNAHMENENDE	STATUS
Arbeitsschutz/ Gesundheit	Arbeitsicherheit	Führungskräfteschulung Schwerpunkt Gefährdungsbeurteilung	2019	●
	Arbeitsicherheit	Einsatz von elektrisch unterstützten Tragestühlen	2019	●
	Arbeitsicherheit	„Sicherheitsbeauftragten“-Schulung von fünfzehn Mitarbeiter*innen	2021	●
	Gesundheitsschutz	Konzipierung eines Gesundheits-/ Nachhaltigkeitstages	2020	●
	Gesundheitsschutz	Einführung eines Mitarbeiterdarlehens für Pedelecs/E-Bikes	2019	●
	Gesundheitsschutz	Einführung Obst am Arbeitsplatz	2019	●
	Gesundheitsschutz	Seminare zum Gesundheitsschutz („Stressprävention“, „Besser Schlafen“)	2019	●
Zufriedenheit/ Work-Life-Balance	Mitarbeiterbindung und Arbeitgeberattraktivität	Durchführung Führungskräftefeedback, Mitarbeitergesprächsrunden	2019	●
	Mitarbeiterbindung und Arbeitgeberattraktivität	Angebot von Flughafenführungen für Mitarbeiter*innen und deren Familien	2018	●
Chancengleichheit/ Diversity	Frauen in Führungspositionen	Erhöhung des Frauenanteils in Führungspositionen	fortlaufend	●
	Diversity	Unterzeichnung der Charta Aids	2019	●
	Erneute Auszeichnung des TOTAL E QUALITY Prädikats 2018	Famundo Teilnahme, Betriebsvereinbarungen zur Förderung der Chancengleichheit	2018	●
Engagement/ Partizipation	Partizipation der Mitarbeiter*innen	Einführung des Betrieblichen Vorschlagswesens „Impulse“	2018	●
	Sensibilisierung	Nachhaltigkeitsschulung für neue Auszubildende	fortlaufend	●
	Sensibilisierung	Azubi-Nachhaltigkeitsprojekte	fortlaufend	●
Kompetenzen	Förderung der CSR Kompetenz	aktive Mitarbeit im CSR Netzwerk, ADV Fachausschuss Umwelt	fortlaufend	●
	Sicherung des qualitativen Mitarbeiterbestandes	Halbjahresgespräch mit Schwerpunkt Qualifizierung, Einbindung in Weiterbildungsangebote der DSW21/DEW21	fortlaufend	●

Gesellschaftliche Verantwortung

WESENTLICHE THEMEN	ZIELE	MAßNAHMEN	MAßNAHMENENDE	STATUS
Stakeholderdialog	Transparente Kommunikation	Veröffentlichungen von Infotexten , Pressemitteilungen zu Nachhaltigkeitsthemen	fortlaufend	●
	Transparente Kommunikation	DNK Entsprechenserklärung	2019	●
	Transparente Kommunikation	Infotafeln zur Nachhaltigkeit im Terminal	2019	●
	Analyse der Stakeholderinteressen	Durchführung und Auswertung von Umfragen , Onlie Fragebögen zur Nachhaltigkeit	fortlaufend	●
Soziales Engagement	Förderung von Kindern und Jugendlichen	Fabido-Projektwochen, Girlsday, Praktika, Berufsfelderkundung, Azubibotschafter*innen, bundesweiter Vorlesetag	fortlaufend	●
	Förderung von Kindern und Jugendlichen	Computerspenden für Kitzdo, Ideenwettbewerb Logistikids	2019	●
	Förderung des sozialen Engagements	„Social day“ für Azubis und Führungskräfte bei der Tafel	fortlaufend	●
	Förderung von Sport- und Kulturprojekten	Durchführung von Kunstausstellungen, finanzielle Unterstützung von Sportevents	fortlaufend	●
	Unterstützung nachhaltiger Aktionen	„Charity- Familientag“ am Airport, Geldspenden u. a. an Umweltbewusste Schule, Agenda 21 Siegel	fortlaufend	●
	Unterstützung Benachteiligter	Spenden von Pfandflaschen und Hygieneartikeln an karitative Einrichtungen	fortlaufend	●
Sicherheit	Erhöhung der Sicherheit	Erneuerung des Rauchansaugssystems im Parkhaus P1	2019	●
	Erhöhung der Sicherheit	Erweiterung der Flughafen-Feuerwache	2020	●
	Erhöhung der Sicherheit	Ausbau der Bundespolizei-Wache	2020	●
	Erhöhung der Sicherheit	Erneuerung Videoüberwachungsanlage	2019	●
	Erhöhung der Sicherheit	Erneuerung der Bodenmarkierung auf Flugbetriebsflächen	2019	●
Sensibilisierung	Umweltbildung	Biotoptage für Vorschulkinder und Mitarbeiter*innenkinder	fortlaufend	●

● in Planung oder noch nicht beendet
 ● durchgeführt und beendet



4. Handlungsfelder: leistungsstark und nachhaltig

Das Jahresergebnis 2018 ist vor allem geprägt durch einen deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse aus dem Kerngeschäft des Aviation- und des Non-Aviationbereiches von rd. + 3,0 Mio. Euro gegenüber 2017, wobei das Passagierplus von 14,3 Prozent im Wesentlichen zu dieser positiven Entwicklung beigetragen hat. Auf der anderen Seite konnte der Anstieg der Gesamtaufwendungen auf + 6,9 Prozent begrenzt werden.

4.1 Wertschaffung



4.1.1 Bedarfsgerechte Entwicklung, Wachstum, Innovation und Wirtschaftlichkeit

Die Flughäfen in Europa haben die seit April 2014 geltenden Leitlinien für staatliche Beihilfen zu beachten, wonach negative Betriebsergebnisse durch die Eigentümer nur noch bis 2024 ausgeglichen werden können.

Nach jahrelanger Prüfung hat die EU-Kommission im **Notifizierungsverfahren** das 2014 eingereichte Zukunftskonzept 2023 des Dortmund Airport genehmigt. Zudem stellte sie im Prüfverfahren fest, dass der Dortmund Airport nicht auf Kosten anderer Flughäfen wächst und im Gegenteil sogar einen positiven Beitrag zur Entlastung des Flughafens Düsseldorf leisten dürfte.

Das Zukunftskonzept 2023 beinhaltet Maßnahmen zu Prozessoptimierungen, Kostensenkungen und Erlössteigerungen, mit denen bis Ende 2023 das, von der EU geforderte, mindestens ausgeglichene operative Betriebsergebnis (aus der reinen Geschäftstätigkeit ohne Abschreibungen und Zinsen) erreicht werden wird. Zu dem Konzept gehört eine deutlich effektivere Abfertigung auf dem Rollfeld, das Fortschreiten der Digitalisierung, vor allem aber auch das Passagierwachstum. Voraussetzung hierfür sind die Aufnahme neuer Destinationen, die Möglichkeit mehrerer Umläufe für die Airlines und eine engere Taktung bestehender Strecken. Zur schnelleren Abfertigung der Passagiere bei der Sicherheitskontrolle wurde Ende 2016 eine zweite Kontrollstelle im Terminal eingerichtet.

In 2018 haben sich die Passagierzahlen kontinuierlich auf knapp 2,3 Millionen gesteigert. Zusätzliche Passagiere sorgen für Erlössteigerungen bei Passagierentgelten der Airlines und bei Park-einnahmen. Im ersten Halbjahr 2019 ist die Anzahl der Fluggäste am Dortmund Airport um 21 Prozent gestiegen. Damit nutzten den Airport so viele Fluggäste wie noch nie. Ende 2019 wird der Dortmund Airport mehr als 2,5 Millionen Passagiere begrüßt haben. Diese aktuelle Entwicklung liegt über den Prognosen des Zukunftskonzeptes 2023, so dass die Zielmarke des ausgeglichenen operativen Ergebnisses nach derzeitigem Stand durchaus auch vor Ende 2023 erreicht werden kann.

Der Dortmund Airport ist im Begriff, sein Jahresergebnis (2018: minus 14,1 Millionen Euro) kontinuierlich zu verbessern und so auch die Jahresfehlbeträge vor Verlustübernahme zu mindern.

In der politischen Diskussion gibt es positive Signale zum Beispiel vom Bundesverkehrsministerium. Dort hat man die Benachteiligung des Dortmund Airport sowie fünf weiterer internationaler Verkehrsflughäfen in Deutschland erkannt. Diese müssen die **Kosten für die Flugsicherung** selbst tragen. In 2018 lagen die Aufwendungen für die Flugplatzkontroll-dienste für den Dortmund Airport bei 1,6 Millionen Euro. Denkbare politische Lösungen wären beispielsweise, dass der Bund die Kosten übernimmt

4.1.1 Bedarfsgerechte Entwicklung, Wachstum, Innovation und Wirtschaftlichkeit



oder der Leistungserbringer auf direktem Wege mit den Airlines abrechnet.

Die meisten Umsätze erwirtschaftet das Aviation Geschäft mit den Entgelten der Airlines, gefolgt vom Non-Aviation Geschäft, wozu Parkeinnahmen, Einnahmen aus Vermietungen und Verpachtungen sowie Provisionen zählen.

Ein weiterer Bestandteil des Zukunftskonzeptes ist die mögliche **Stationierung von Flugzeugen** und damit die Aufnahme zusätzlicher, möglichst gut frequentierter und eng getakteter Destinationen. Die Stationierung eines Mittelstreckenflugzeugs zieht in aller Regel Arbeitsplatzeffekte nach sich. Etwa bei Wartungsfunktionen, im Catering oder bei den

Crews, wenn sie vor Ort rekrutiert werden. Die Wertschöpfung, die durch eine stationierte Maschine ausgelöst wird, kann sich auf einen mittleren, einstelligen Millionenbetrag belaufen. Auf das Jahr bezogen kann sie ein Passagievolumen von 200.000 bis 230.000 nach sich ziehen.

Zu einer bedarfsgerechten Entwicklung gehört die **Schwellenverlegung**. Von der 2.000 Meter langen Start- und Landebahn stehen Flugzeugen aktuell aufgrund der Lage der Landeswellen nur 1.700 Meter für die Landung zur Verfügung.

Für die bisherigen Flugzeugtypen wie den A320 oder die B737 reicht das. Für den Großkunden Wizz Air, der künftig den A321neo in Dortmund einsetzen

will, reicht es in bestimmten Situationen nicht. Deshalb hat der Flughafen-Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung die Geschäftsführung damit beauftragt, ein Genehmigungsverfahren zur Verlegung der östlichen Landeschwelle um 300 Meter nach außen auf den Weg zu bringen, um so die volle Nutzung der vorhandenen Landebahn über 2.000 Meter zu ermöglichen. Alle notwendigen Gutachten und Unterlagen werden bis Ende 2019 bei der Genehmigungsbehörde, der Bezirksregierung Münster, eingereicht.

Aufgrund der Überschreitung der zwei Millionenmarke bei den Fluggastzahlen müssen zukünftig **Lizenzen für die Abfertigungsdienstleistungen** Drittanbietern zugänglich gemacht werden. Für die Ausschreibung und Bearbeitung dieses komplexen Themas ist die Bezirksregierung Münster zuständig.

Das Innovationsmanagement des Dortmund Airport umfasst im Wesentlichen:

- Nutzung von Ideen der Beschäftigten durch das Betriebliche Vorschlagswesen
- Projekte mit externen Partnern wie z.B. TU Dortmund oder Fraunhofer Institut
- Vernetzung und Austausch mit „Best Practice“-Unternehmen und Verbänden

Auszeichnungen und Preise gehören beim Dortmund Airport zu den Leistungsindikatoren.

Beispiele für Auszeichnungen:

- ÖKOPROFIT 2015 und 2019
- Umfrage im „Focus Money“ (2019): „überdurchschnittlich stark“ nachhaltig agierendes Unternehmen
- FamUnDo (Familienbewusstes Unternehmen in Dortmund) 2012 und 2017
- BITV 90plus (Barrierefreies Internet) 2016
- „Reisen für alle“ Zertifikat (Barrierefreiheit) 2015
- TOTAL E-QUALITY Prädikat 2015 und 2018 für Chancengleichheit und Vielfalt
- Flugplandienstleister AOG: „Pünktlichster Flughafen Deutschlands 2018/2019“ und weltweit unter TOP 10 Prozent

4.1.2 Kundenzufriedenheit und Produktqualität



Deckung des Mobilitätsbedarfs und hohe Auslastung der Flugzeuge

Der Betrieb des Dortmund Airport erfüllt den öffentlichen Zweck der Sicherstellung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Dortmund und seine Umgebung.

Als Dienstleistungsunternehmen setzt der Dortmund Airport auf Kundenzufriedenheit und Produktqualität. Die stetig wachsende Zahl von Fluggästen pro Jahr bestätigt den Erfolg. Konnten im Jahr 2016 1,9 Millionen Fluggäste am Dortmund Airport begrüßt werden, waren es in 2017 2,0 Millionen und in 2018 bereits knapp 2,3 Millionen Passagiere. Im Rekordjahr 2019 werden über 2,5 Millionen Fluggäste erwartet.

Die nachfragestärksten Ziele in 2018 waren Kattowitz, gefolgt von London, München, Palma de Mallorca und Bukarest. Rund ein Viertel der Fluggäste sind Geschäftsreisende.

Die Tatsache, dass der prozentuale Zuwachs an Passagieren deutlich höher ist als der Zuwachs an Flugbewegungen, belegt das sehr hohe Auslastungsniveau der am Dortmund Airport verkehrenden Flugzeuge.

Die wachsende Mobilitätsnachfrage der Gesellschaft kann nur durch bedarfsgerechte Betriebszeiten unter Berücksichtigung und Abwägung auch möglicher negativer Auswirkungen gedeckt werden.

Passagierentwicklung am Dortmund Airport in Mio.



4.1.2 Kundenzufriedenheit und Produktqualität



Serviceorientierung

Effiziente und reibungslose Prozesse und hohe Servicequalität für ankommende und abreisende Passagiere sowie für die Airlines sind von zentraler Bedeutung. Dazu gehören die schnelle Abfertigung der Flugzeuge auf dem Vorfeld, kurze Wartezeiten für die Passagiere beim Check-In oder bei der Sicherheitskontrolle, gefolgt von einem attraktiven Destinationsangebot und angenehmer Aufenthaltsatmosphäre. Sogenannte „Floorwalker“ sind zusätzlich im Terminal den Fluggästen

beihilflich. Regelmäßige Kontrollen unseres Qualitätsmanagements sichern und optimieren die Servicequalität. Auch der steigende Grad der Digitalisierung trägt hierzu bei. Beispiele dafür sind das frei nutzbare WLAN im Terminalgebäude sowie das Online-Buchungssystem für Parkplätze.

Die Kundenzufriedenheit erhebt der Dortmund Airport dreimal jährlich über Passagierumfragen sowie stetig über das Beschwerdemanagement und die Auswertung von Beiträgen in den sozialen Medien.

Kurze Wege und Pünktlichkeit

Von dem weltweiten Flugplandatenanbieter AOG (Aviation Official Guide) ist der Dortmund Airport 2019 erneut zum pünktlichsten Flughafen Deutschlands und unter den TOP 10 Prozent weltweit gekürt worden. Hierzu tragen eine effektive Abfertigung der Flugzeuge auf dem Vorfeld, beim Check-In sowie kurze Wege auf dem Rollfeld und im Terminal bei.

Attraktive Büro- und Gewerbeflächen

Zum Dienstleistungsangebot des Dortmund Airport zählt auch die Vermietung von attraktiven Büro- und Gewerbeflächen. Besonders geschätzt werden die gute Verkehrsanbindung und zentrale Lage in NRW sowie der flexible und unkomplizierte Umgang mit Kundenwünschen.

Mit zahlreichen interdisziplinären Maßnahmen bietet so der Dortmund Airport verschiedenen Anspruchsgruppen eine nachhaltige Wertschöpfung.



4.2 Umwelt- und Klimaschutz



4.2.1 Exkurs: Luftverkehr und Klimaschutz

Die Luftfahrtbranche ist die wachstumsstärkste Branche unter den Verkehrsträgern. Obwohl für nur knapp 3 Prozent aller weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich, ist die Luftfahrt verglichen mit Bus & Bahn aufgrund kurzfristig fehlender technologischer, klimaschonender, marktreifer Alternativen in den Fokus klimaschädlicher Mobilität geraten.

Alternative Antriebe, Innovationen im Flugzeugbau sowie die Entwicklung marktreifer und wirtschaftlich-attraktiver CO₂-neutraler Kraftstoffe bieten die Chance, fossiles Kerosin durch regenerative Kraftstoffe zu ersetzen. Die derzeit beste ökologische Lösung ist ein Kraftstoff, der im „Power-to-Liquid“ (PtL)-Verfahren erzeugt wird, derzeit aber noch nicht in ausreichender Menge zu einem marktreifen Preis erhältlich ist. In der Übergangszeit setzen viele Fluggesellschaften auf den Einsatz von Biokraftstoffen der 2. und 3. Generation und auf Kompen-

sation, indem sie Klimaschutzprojekte wie z.B. Aufforstungen weltweit finanziell unterstützen und auch Fluggästen beim Buchungsvorgang diese Möglichkeit anbieten.

Der inländische Luftverkehr hat einen Anteil von 0,3 Prozent an den CO₂-Emissionen in Deutschland und wird hauptsächlich von international umsteigenden Passagieren genutzt.

Das langfristige Ziel der Luftfahrt ist es, **bis 2050 CO₂-neutral zu fliegen**. Die Erreichung dieses ambitionierten Zieles setzt den Einsatz folgender Instrumente voraus.

Instrumente zur CO₂-Reduktion im Luftverkehr

Quelle www.bdl.aero

TECHNIK	ORGANISATION	CO ₂ -BEPREISUNG
Energieeffizienz der Flugzeuge verbessern	Zusätzlichen Verkehr vermeiden durch hohe Auslastung	Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel
Fossiles Kerosin durch regenerativen Kraftstoff ersetzen	Luftverkehr auf die Bahn verlagern	Internationales CO ₂ -Kompensationssystem CORSIA
Betrieb der Flughäfen CO ₂ -neutral gestalten	Flugsicherung in Europa effizienter organisieren	Freiwillige CO ₂ -Kompensation

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) vertritt und fördert die Interessen von Fluggesellschaften, Flughäfen, der Deutschen Flugsicherung sowie weiterer Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr

4.2.1 Exkurs: Luftverkehr und Klimaschutz

CO₂-Bepreisung

Die Reduktion von CO₂-Emissionen ist auch Ziel der Klimaschutzpolitik. Instrumente der CO₂-Bepreisung müssen mit weiteren Mechanismen verbunden sein, um zielführend zu wirken.

Europäischer Emissionshandel (EU ETS)

Der europäische Luftverkehr wird bereits seit 2012 in dem marktbasierten EU ETS Emissionshandel im Rahmen der Sektoren Industrie und Energiewirtschaft einbezogen. Fluggesellschaften müssen hierzu sogenannte „Verschmutzungsrechte“/Zertifikate für die von ihnen verursachten wachstumsbedingten CO₂-Emissionen erwerben.

Dieser Handel sorgt durch seine Emissionsobergrenze dafür, dass seit 2012 zusätzliche Flüge kein zusätzliches CO₂ mehr verursachen. Durch stetige Reduktion der gehandelten Gesamtmenge an Zertifikaten können CO₂-Emissionen auch kontrolliert reduziert werden.

Klimaschutzinstrument CORSIA

Außerhalb der EU soll das ab 2020 geltende internationale Klimaschutzinstrument CORSIA (Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation) klimaneutrales Wachstum des internationalen Luftverkehrs marktbasiert sicherstellen. Dabei zahlen die Fluggesellschaften für ihre wachstumsbedingten CO₂-Emissionen eine Abgabe zur Finanzierung zertifizierter Klimaschutzprojekte.

Luftverkehrssteuer

Bereits seit dem Jahr 2011 existiert die Luftverkehrssteuer mit jährlichen Einnahmen für den Bund in Höhe von rund 1,2 Mrd. Euro pro Jahr. Diese soll als Maßnahme des Klimaschutzprogrammes der Bundesregierung ab April 2020 deutlich erhöht werden, besonders spürbar auf Strecken bis 6.000 Kilometer. Dies führt tendenziell zu einer Erhöhung der Ticketpreise für Flugreisen; allerdings müsste nach Meinung der Luftfahrtbranche die Steuer mindestens europäisch erhoben werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Zielführend wäre die Verwendung des Aufkommens für den Klimaschutz etwa für die Förderung synthetischer, klimaneutraler Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien.



Kondensstreifen

Durch die Verbrennung von schwefelhaltigem Kerosin entstehen neben Kohlendioxid (CO_2) auch Wasserdampf, Stickoxide und Rußpartikel, welche die Erzeugung von Eiskristallen und somit Zirruswolken und Kondensstreifen fördern.

Art und Menge der Emissionen, Wetterbedingungen, Tageszeit und Emissionsort, die Verweildauer und die geografische Ausbreitung der Emissionen bestimmen das Ausmaß ihrer Klimawirkung. Bei der Abschätzung der Klimawirkung der Kondensstreifen sowie Zirruswolken und der Stickoxide besteht derzeit noch weiterer Forschungsbedarf. Forscher des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) haben in einer aktuellen Studie festgestellt, dass für die Verringerung der Rußemissionen im Luftverkehr das Zusammenspiel von Kraftstoffauswahl und Verbrennung im Triebwerk entscheidend sei. Neben der Entwicklung von neuen Triebwerkstechnologien spielen alternative Kraftstoffe eine entscheidende Rolle. Da diese einen geringeren Anteil an zyklischen Kohlenwasserstoffen beinhalten, würden sie während des Verbrennungsprozesses deutlich weniger Ruß emittieren und damit die klimaerwärmende Wirkung deutlich mindern. Auch klimaschonende Flugverfahren können die Bildung von Kondensstreifen mindern.

4.2.2 Flughafen Dortmund: bis 2050 klimaneutraler Betrieb

Die notwendige Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius kann global nur durch die stringente Verfolgung des Ziels der Null-Emissionen bis 2050 und damit Klimaneutralität in nahezu allen Bereichen erreicht werden.

Darauf basierend verfolgt der Dortmund Airport eine ambitionierte Klimastrategie und leistet seinen Beitrag zur Reduktion der Emissionen am Boden. Die europäische Zielsetzung des Dachverbandes der europäischen Flughafenbetreiber ACI der Dekarbonisierung mit einer Senkung der **Emissionen auf null** bis 2050 hat sich der Dortmund Airport zu eigen gemacht. Bereits 2018 hat er sich als Mitglied der ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) dazu verpflichtet, den, in seinem Verantwortungsbereich liegenden, CO₂-Ausstoß bis 2030 im Vergleich zu 2010 mindestens zu halbieren. Bis 2030 sollen die flughafeneigenen CO₂-Emissionen zudem im Vergleich zu 2017 um 30% reduziert werden.

CO₂-Bilanzen nach dem international anerkannten Green House Gas Protocol werden schon seit 2010 vom Dortmund Airport jährlich aufgestellt mit dem Ziel, Treibhausgasemissionen strukturiert zu erfassen und zu analysieren. Ergebnisse werden im Nachhaltigkeitsbericht sowie in konsolidierten CO₂-Berichten der ADV veröffentlicht. Alle relevanten Energieträger wie Strom, Kälte, Wärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe werden berücksichtigt.

Treibhausgasemissionen werden einer der drei Kategorien, den sogenannten Scopes, zugeordnet.

In **Scope 1** werden alle direkten Emissionen festgehalten, die der Flughafenbetreiber durch seinen direkten Verbrauch von Energieträgern verursacht. Dazu gehört z.B. das verbrauchte Benzin seiner Fahrzeugflotte oder des Notstromaggregates.

In **Scope 2** werden die indirekten Emissionen gesammelt, die durch den Verbrauch eingekaufter Energie durch den Flughafenbetreiber freigesetzt werden z.B. für Wärme, Kälte oder Stromverbrauch. Die Emissionen in Scope 1 und 2 sind durch den Flughafen vollständig beeinflussbar.

In **Scope 3** werden die Emissionen gesammelt, die zwar am Flughafen entstehen, aber durch Dritte verursacht werden. Hierauf hat der Flughafenbetreiber keinen oder nur bedingt direkten Einfluss. Den größten Anteil daran haben die startenden und landenden Luftfahrzeuge, die bis zu einer Höhe von 3.000 Fuß dem Flughafen zugerechnet werden. Zuliefererverkehre, der Energieverbrauch am Flughafenstandort ansässiger Firmen oder die An- und Abreise von Fluggästen gehören zum Scope 3.

Die Klimabilanz des Dortmund Airports im Jahresvergleich

	EINHEIT	2016	2017	2018	2016–2017 (%)	2017–2018 (%)
Scope 1	t CO ₂ e	235,17	243,95	263,65	1,04	1,08
Scope 2	t CO ₂ e	1.157,92	1.005,23	990,98	0,87	0,99
Scope 3	t CO ₂ e	28.478,01	28.092,82	31.966,17	0,99	1,14
Summe		29.871,11	29.342,00	33.220,80	0,98	1,13
Scope 1 und 2		1.393,10	1.249,18	1.254,63		
Scope 1 und 2 je VE* in kg		0,70	0,60	0,53		

* 1 VE bedeutet 1 Verkehrseinheit = 1 Passagier inklusive 30kg Gepäck + 100kg Fracht

Nur die CO₂-Emissionen aus Scope 1 und Scope 2 der Klimabilanz (für 2018: 1.254,63 Tonnen) sind dem Flughafen direkt verursachungsgerecht zuzuschreiben und können vom Flughafen auch beeinflusst werden. Die vom Flughafen selbst nur wenig bis gar nicht beeinflussbaren CO₂-Emissionen des Scopes 3 gehen am Dortmund Airport hauptsächlich auf Flugbewegungen und auf den An- und Abreiseverkehr der Flugpassagiere zurück.

Der leichte Anstieg der absoluten CO₂-Emissionen (Scope 1 und Scope 2) von 2017 auf 2018 resultiert aus der gestiegenen Anzahl abgefertigter Flugzeuge sowie aus erhöhtem Energieaufwand zur Kühlung des Terminals aufgrund des sehr heißen Sommers 2018.

Die Klimabilanz des Dortmund Airport für Scope 1 und Scope 2 zeigt deutlich eine **erkennbare positive Entwicklung in der Erreichung gesteckter Minderungsziele** über Jahre hinweg:

Die CO₂-Emissionen je Verkehrseinheit haben sich von 4,67 kg/VE im Jahre 2010 über 0,60 kg/VE in 2017 auf einen Wert von 0,53 kg/VE im Jahr 2018 reduziert. Die absoluten CO₂-Emissionen sind von 2010 bis 2018 um 85% gesunken. Bis 2050 will der Dortmund Airport seinen Betrieb komplett CO₂-neutral gestalten. Die Zahlen belegen, dass er dabei auf gutem Weg ist.

Bis heute haben Klimaschutzmaßnahmen wie z.B.

- die Umstellung des Fuhrparks auf emissionsarme und emissionsfreie Antriebe
- E-Ladesäulen für Fluggäste und ab 2019 auch für Mitarbeiter*innen
- ein nachhaltiger Betrieb der Infrastruktur durch LED-Technik
- der Einsatz von 100% Ökostrom sowie
- eine moderne Gebäudeleittechnik

längst Eingang in den alltäglichen Betrieb gefunden.

4.2.2 Flughafen Dortmund: bis 2050 klimaneutraler Betrieb



Kurze Rollwege, kontinuierliche Prozessoptimierungen und regelmäßige, extern durchgeführte Energieaudits wirken sich zudem positiv auf die Steigerung der Energieeffizienz aus. CO₂-neutrale Printmedien werden ab 2020 ergänzt durch die Kompensation der CO₂-Emissionen für den Betrieb der Flughafen Webseite. Mit den Ausgleichszahlungen werden Umweltprogramme finanziert.

Darüber hinaus unterstützt der Flughafen Dortmund Fluggesellschaften bei der CO₂-Reduktion durch die Versorgung der Flugzeuge mit Bodenstrom (GPU), wodurch die Abgas- und Lärmbelastung durch die Hilfstriebwerke reduziert werden.

Wachsende E-Mobilität

Mit einer E-Mobilitätsrate des Fuhrparks von nahezu 25 Prozent liegt der Dortmund Airport über

dem Branchendurchschnitt. Neben zwei bereits genutzten **E-Flugzeugschleppern** werden bis Ende 2020 am Dortmund Airport zehn **solarstrom-betriebene Fluggasttreppen** und ein weiterer E-Schlepper im Einsatz sein.

Bei Neuanschaffungen prüft das Fuhrparkmanagement die Möglichkeit des Einsatzes alternativer Antriebe, insbesondere Strom als Ersatz für Benzin und Diesel. Ist eine derartige Alternative ausgeschlossen, ist die ausdrückliche Zustimmung der Geschäftsführung notwendig.

Der Dortmund Airport gewährt zudem **zinslose Arbeitgeberdarlehen** zum Erwerb eines E-Bikes oder Pedelecs und ermöglicht seinen Beschäftigten, an drei E-Ladesäulen mit je zwei Anschlüssen kostenfrei Strom zu tanken.

Emissionsabhängige Entgelte bezogen auf Kohlenwasserstoffe und Stickstoffoxide geben den Airlines einen Anreiz, umweltschonende Flugzeuge einzusetzen.

Die Tatsache, dass sich trotz starken Verkehrswachstums die CO₂-Emissionen je Verkehrseinheit im Zeitverlauf kontinuierlich vermindert haben, belegt, dass der Dortmund Airport mit seiner Klimastrategie und den daraus resultierenden Maßnahmen in der Reduzierung, der in seinem Einfluss liegenden CO₂-Emissionen, nachweislich sehr erfolgreich ist. Als mögliche Weiterentwicklung wird die Klimastrategie neben einer absoluten Minderungsstrategie zukünftig auch eine intensivere **Einbindung Dritter** zur CO₂-Reduktion enthalten.



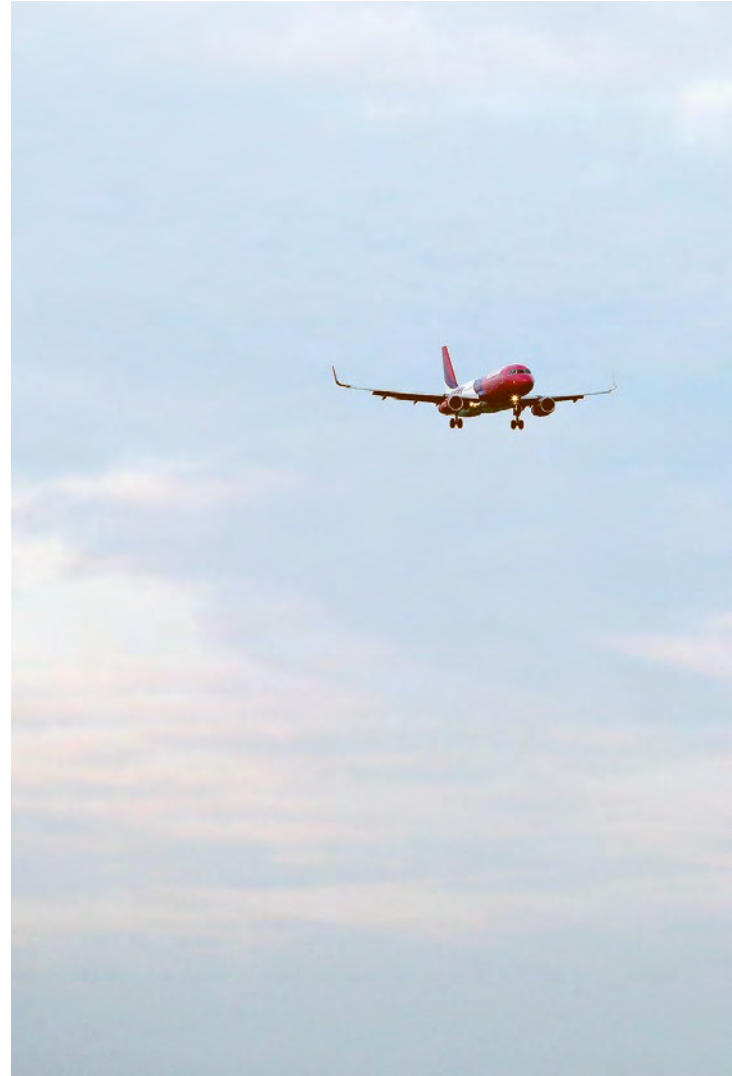
4.2.3 Fluglärmschutz

Der Luftverkehr spielt bei der Globalisierung eine bedeutende Rolle: er dient der Sicherung der Wirtschaftsstandorte, ist Motor für die gesamtgesellschaftliche Entwicklung und Prosperität der Regionen. Flugverkehr verbindet Menschen. Aber Flugverkehr bedeutet auch Lärm. Der Dortmund Airport ist sich dessen bewusst und nimmt die Betroffenheit seiner Anrainer*innen sehr ernst. Der Fluglärmschutz nimmt eine bedeutende Rolle bei allen Unternehmensentscheidungen ein.

Ursachen des Lärms

Laut jüngster Auswertung des Umweltbundesamts waren in ganz Deutschland 10,2 Millionen Menschen von Straßenlärm, 6,2 Millionen Menschen von Schienenlärm und 738.000 Menschen von Fluglärm mit einem durchschnittlichen Schallpegel von mehr als 55 dB(A) betroffen (Quelle: UBA 2015, Zusammenstellung der Mitteilungen der Bundesländer).

Jeder Mensch empfindet Geräusche unterschiedlich. Flugzeuggeräusche sind physikalisch betrachtet Schalldruckpegel mit unterschiedlicher Höhe, Dauer und Frequenz. Werden sie als unangenehm empfunden, spricht man von Fluglärm. Obwohl sich in den letzten Jahren nachweisbar die objektiv gemessene Fluglärmbelastung verringert hat, nehmen immer mehr Menschen Fluglärm subjektiv als Belästigung wahr.





Quellen des Fluglärms sind der Betrieb der Triebwerke und die sogenannte aerodynamische Komponente. Diese resultiert aus der verdrängten Luft, die während des Fluges den Flugzeugkörper umfließt und an Reibungsflächen verwirbelt wird.

Flugrichtung

Einfluss auf den gemessenen Fluglärm hat auch die jeweilige Betriebsrichtung, d.h. die Flugrichtung beim Start und bei der Landung, die von den Fluglotsen im Tower je nach Wind- und Wetterlage vorgegeben wird.

Grundsätzlich starten und landen Flugzeuge aufgrund flugsicherheitstechnischer Aspekte gegen den Wind, um maximalen Auftrieb zu erzeugen und die Start- bzw. Landestrecke zu verkürzen.

Je stärker der Gegenwind bei einer Landung ist, umso geringer fällt die Geschwindigkeit beim Aufsetzen des Flugzeugs auf der Landebahn aus. Folglich verkürzt sich die Strecke am Boden, die zum Bremsen benötigt wird. Zum anderen können die Flugzeuge im Gleitflug einschweben, ohne aus Geschwindigkeitsgründen bereits vorzeitig Landeklappen und Fahrwerk auszufahren, was zur Lärmreduzierung beiträgt. Gleiches gilt umgekehrt für den Start. Ein startendes Flugzeug kann mit stärkerem Gegenwind schneller und steiler aufsteigen, da der benötigte Auftrieb rascher erzeugt werden kann. Der Abstand zum Boden wird somit schneller

4.2.3 Fluglärmschutz

größer, was zu einer schnelleren Reduzierung des dort ankommenden Fluglärms führt.

Die vorherrschende Windrichtung am Dortmunder Flughafen ist Südwest, auch Ostwind kommt häufiger vor. Die Start- und Landebahn ist daher in Ost-West-Richtung gebaut worden.

Im laufenden Flugbetrieb kann aus Sicherheitsgründen immer nur eine Richtung genutzt werden. Dabei kann es durchaus vorkommen, dass im Laufe eines Tages die Betriebsrichtung vom Fluglotsen im Tower geändert wird, weil sich der Wind gedreht hat.

An- und Abflüge am Dortmund Airport

Alle an- und abfliegenden Flugzeuge am Dortmund Airport müssen sich an von der Deutschen Flugsicherung veröffentlichte An- und Abflugverfahren halten in Abhängigkeit von der aktuellen Betriebsrichtung. Ohne vorherige Freigabe durch den Tower dürfen im alltäglichen Flugverkehr die Abflugrouten nicht verlassen werden. Ausnahmen zur Abweichung von einer Abflugroute werden beispielsweise aus Wettergründen erteilt. Es wird zwischen Flugbewegungen unterschieden, die nach Sichtflugregeln (VFR) stattfinden und denjenigen, die nach Instrumentenflugregeln (IFR) durchgeführt werden.

Sichtflugregeln (VFR)

Die sogenannten Pflichtmeldepunkte für VFR-Flüge liegen in den Bereichen Derne/ Bergkamen

sowie Fröndenberg/ Schwerte. Sie sind Bestandteil der Sichtan- und -abflugverfahren und dienen der sicheren und geordneten Steuerung von Sichtflügen durch die Fluglotsen im Tower. Alle genehmigten Pflichtmeldepunkte für den Verkehrsflughafen Dortmund sind in den entsprechenden „Nachrichten für Luftfahrer“ definiert und darüber hinaus in den Luftfahrthandbüchern und -karten veröffentlicht. In diesen Festlegungen von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln ist zudem festgelegt, dass die Flughöhe dabei grundsätzlich maximal 2.500 Fuß über NN beträgt.

Instrumentenflugregeln (IFR)

Die IFR An- und Abflugverfahren verbinden Flughäfen mit dem Flugstreckennetz über der Bundesrepublik Deutschland. Sie dienen ebenfalls der sicheren und geordneten Steuerung des Flugverkehrs. Die von den Linienmaschinen genutzten IFR-Anflugverfahren auf den Dortmunder Flughafen beginnen dabei in einer Höhe von nicht unter 2.500 Fuß (entspricht rund 760 m) Höhe über NN. Im Endanflug befinden sich die Luftfahrzeuge dann bei einer Entfernung von rund 15 km und in 2.500 Fuß Höhe über NN auf der verlängerten Anfluggrundlinie, einer geraden Anfluglinie zur Landebahn, und sinken zur Landung auf der Betriebspiste am Dortmund Airport. Zu diesem Zeitpunkt befinden sich die Fluggeräte im Westen etwa über der A45 bei Kirchhörde und im Osten bei Bönen.



Bei IFR-Abflügen steigen startende Maschinen in der Regel bis zu einer Entfernung von rund 10 km geradeaus entlang der verlängerten Abfluggrundlinie. Der weitere Flugverlauf hängt vom genutzten Abflugverfahren und der geplanten Flugroute ab, da die Luftfahrzeuge möglichst ohne Verzögerung in das Flugstreckennetz und in Richtung Zielflughafen geführt werden sollen. Im Westen wird die verlängerte Abfluggrundlinie ungefähr auf Höhe des Dortmunder Zoos verlassen. Im Osten ist dies nach dem Überfliegen von Unna nördlich der Gemeinde Nord-Lünern. Zu diesem Zeitpunkt haben die Maschinen eine Höhe von ungefähr 3.000 Fuß (entspricht rund 915 m) über NN erreicht.

Neben den Bereichen der verlängerten An-/Abfluggrundlinie werden im Nahbereich des Flughafens weitere Städte und Gemeinden von an- und abfliegenden Luftfahrzeugen überflogen. Bei Anflügen aus dem Osten und Abflügen in Richtung Osten werden auf dem Weg zum Endanflug bzw. nach dem Verlassen der Abfluggrundlinie auch regelmäßig die Gebiete unter anderem über Lünen, Kamen und Bergkamen, Bönen, Wickede (Ruhr), Fröndenberg (Ruhr), Menden (Sauerland) und Iserlohn überflogen. Bei Anflügen aus dem Westen sowie Abflügen in Richtung Westen liegen im überflogenen Bereich unter anderem Schwerte, Hagen, Witten und Lünen sowie das Gebiet der Stadt Dortmund.

4.2.3 Fluglärmschutz

Fluglärmüberwachung am Dortmund Airport mit qualitätsgesicherten Messwerten

Die Verpflichtung, Fluglärm zu messen, ergibt sich aus § 19a des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG). Eine ständige Kontrolle der Messwerte ist erforderlich.

Der Dortmund Airport betreibt in der Umgebung des Flughafens insgesamt drei stationäre Fluglärm-messanlagen. Diese befinden sich in Unna-Massen (Siegfriedstraße) MP02 und Dortmund-Aplerbeck (Schleefstraße) MP04, jeweils unterhalb der Anfluggrundlinie, sowie seitlich des Flughafens in Dortmund-Wickede (Langschedestraße) MP03.

Sämtliche Lärmmessungen am Flughafen Dortmund entsprechen den Anforderungen der DIN 45643 „Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen“, die Messanlagen erfüllen die höchsten elektroakustischen Leistungsanforderungen, werden regelmäßig überprüft, kalibriert und extern geeicht.

Die Lärmpegelwerte der Fluglärmereignisse werden von den Messstellen im Sekundentakt aufgezeichnet und der sie jeweils verursachenden Flugbewegung zugeordnet. Erst nach abschließender manueller Prüfung und Korrelation jedes einzelnen Fluglärmereignisses wird die akustische Größe des Dauerschallpegels berechnet und für Auswertungen herangezogen.

Maßstab für die Beurteilung von Lärmbelastungen sind die allgemein anerkannten Kenngrößen: der



Einzelschallpegel LASmax und der äquivalente Dauerschallpegel LEQ, jeweils ausgedrückt in dB(A). Der äquivalente Dauerschallpegel wird nochmals unterteilt in einen Wert für den Tag LEQTag (06:00-22:00 Uhr) und einen für die Nacht LEQNacht (22:00 bis 06:00 Uhr). Bei der Berechnung des Dauerschallpegels werden alle in einem bestimmten Beurteilungszeitraum gemessenen Lärmpegel auf ein konstantes vergleichbares Dauergeräusch umgerechnet, wobei die Stärke (Höhe und Häufigkeit) sowie die Dauer wegen der logarithmischen Berechnungsformel überproportional berücksichtigt werden.

Steigt der Schallpegel um 10 dB(A) an, so bedeutet dies eine Verdoppelung der wahrgenommenen Lautstärke, verdoppelt man hingegen z.B. die Anzahl der Flugbewegungen, ist die Lärmbelastung jedoch nicht

auch gleich doppelt so hoch. Der Schallpegel erhöht sich in diesem Fall nur um 3 dB(A).

Das Fluglärmgesetz schreibt mit dem sogenannten NAT-Kriterium als Auslösewert für die Ausweisung einer Nachtschutzzone auch die Erfassung des maximalen Schalldruckpegels eines Lärmereignisses (Vorbei- oder Überflug) LASmax vor. Im Gegensatz zum Dauerschallpegel, der eine berechnete Größe (Mittelungswert) darstellt, wird der Maximalpegel tatsächlich gemessen.

Die Ergebnisse dieser Lärmmessungen werden zweimal jährlich in der Fluglärmkommission, in der auch Vertreter der umliegenden Kommunen sind, sowie im Internet monatlich auch als Download zur Verfügung gestellt. Sie dienen zudem auch als Anhaltspunkt für lärmabhängige Start- und Landeentgelte sowie für die Beantwortung von Fluglärmbeschwerden.

Lärmabhängiges Entgeltsystem am Dortmund Airport

Durch ein lärmabhängiges Entgeltsystem für Starts und Landungen nimmt der Dortmund Airport Einfluss auf eingesetztes Fluggerät. Fluggesellschaften mit lauten Maschinen zahlen mehr als diejenigen, die mit leiseren Flugzeugtypen unterwegs sind. Ein zeitabhängiges Sonderentgelt (ab 22:00 Uhr pro 15 Minuten 100 Euro Zuschlag) sorgt dafür, dass Flüge und Verspätungen ab 22:00 Uhr für die Airlines spürbar teurer sind als tagsüber.

Gemittelte Jahreswerte Dauerschallpegel LEQ in dB(A)

TAG

MESSSTELLE	2016	2017	2018
Unna-Massen	55,0	54,9	55,0
Dortmund Wickede	50,3	50,2	50,2
Dortmund-Aplerbeck	53,7	53,7	54,0

NACHT

MESSSTELLE	2016	2017	2018
Unna-Massen	34,1	34,7	34,3
Dortmund Wickede	33,1	31,3	32,0
Dortmund-Aplerbeck	35,5	33,1	35,2

Anzahl Flugbewegungen	34.339	34.445	39.713
-----------------------	--------	--------	--------

Grenzwerte laut Fluglärmschutzgesetz: Tag: 65 dB(A), Nacht: 55 dB(A)

4.2.3 Fluglärmschutz



Strenge Nachtflugregelung

Der Dortmund Airport unterliegt einer der strengsten Nachtflugbeschränkungen in Deutschland wie die derzeit gültige Betriebszeitengenehmigung zeigt:

- Planmäßige Starts von 6:00 bis 22:00 Uhr
- Planmäßige Landungen von 6:00 bis 22:00 Uhr plus durchschnittlich vier planmäßige Landungen pro Tag in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr
- Monatlich maximal 16 Verspätungen, Überschreitung nur mit Zustimmung der örtlichen Luftaufsicht möglich
- Verspätungsregelung: Starts bis 22:30 Uhr, Landungen bis 23:30 Uhr

Nachts (22:00 bis 6:00 Uhr) dürfen nur hoheitliche Flüge der Polizeifliegerstaffel sowie dringend notwendige Ambulanz- oder Staatsflüge stattfinden. Zu den Hubschraubereinsätzen der Polizei gibt es die meisten Beschwerden. Der Dortmund Airport hat auf diese Flüge jedoch naturgemäß keinen Einfluss.

Passive Schallschutzmaßnahmen

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm berücksichtigt insbesondere aktuelle Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung. Gemäß §1 ist es Zweck des Gesetzes, „in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz der Allgemeinheit und der Nach-

barschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen“.

Wesentlich Inhalte des FlugLärmG sind:

- **Ausweisung von Schutzzonen**
 - Tag-Schutzzone 1
 - Tag-Schutzzone 2
 - Nacht-Schutzzone
- **Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone**
- **Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Tag-Schutzzone 1**
- **Bau- und Nutzungsbeschränkungen**

Im Rahmen seines Schallschutzprogrammes hat der Dortmund Airport bisher weit über vier Millionen Euro für Schallschutzmaßnahmen in Gebäude der Nachbarschaft investiert.

Tonnage-Begrenzung und Grenzwerte

Beim Dortmund Airport greift die 100 Tonnen-Begrenzung. Flugzeuge mit höherem Gewicht dürfen nicht oder in Ausnahmefällen nur mit Zustimmung der Luftaufsicht der Bezirksregierung Münster verkehren.

Lärmaktionsplanung und Beschwerden

Bei der Lärmaktionsplanung der Stadt Dortmund spielt der Flughafen Dortmund aufgrund der im Vergleich zum Straßen- oder Schienenverkehr geringen Lärmbelastung und Lärmbelästigung sowie seiner Größe eine untergeordnete Rolle. Ein weiterer Beleg für die erfolgreiche Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen am Dortmund Airport zeigt das seit Jahren niedrige Niveau der Anzahl der Fluglärmbeschwerden.

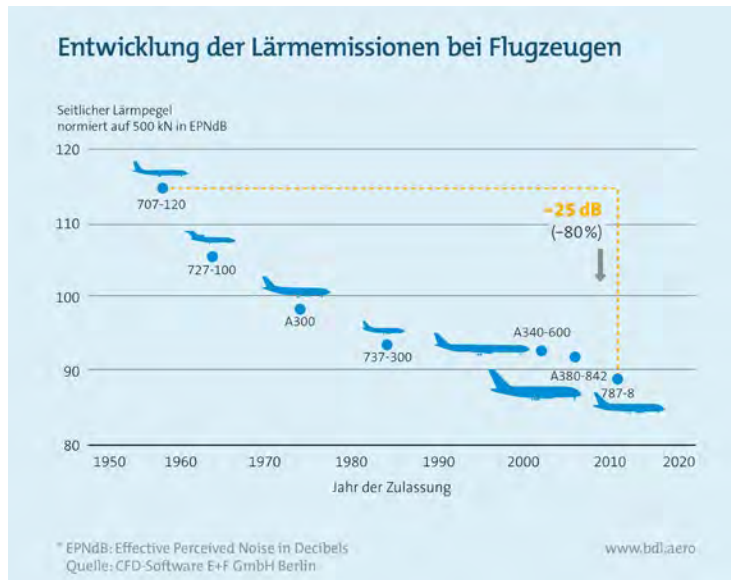
Alle gesetzlichen Lärmgrenzwerte werden am Dortmund Airport nicht nur eingehalten, sondern deutlich unterschritten.

Reduzierung des Lärms am Boden

Lärm entsteht auch auf dem Flughafengelände: durch das Rollen der Flugzeuge auf dem Vorfeld, die Stromversorgung mithilfe von Hilfstriebwerken, die zahlreichen Servicefahrzeuge und durch Triebwerksprobeläufe. Der Dortmund Airport zeichnet sich durch

- kurze Rollwege
- überdurchschnittliche E-Mobilitätsrate des Fuhrparks
- Versorgung der Flugzeuge mit Bodenstrom
- Beschränkungsvorgaben für den Einsatz von Hilfsturbinen
- eine Unterflurbetankungsanlage sowie
- eine Triebwerksprobehalle aus.

4.2.3 Fluglärmschutz



Weitere Informationen zum Thema Fluglärm finden Sie auch auf der Internetseite des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft unter www.fluglärm-portal.de.

Lärmzertifizierungen der Luftfahrzeuge

Die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) verlangt von neuen Luftfahrzeugen ein fundiertes Lärmzeugnis für die Muster- und Verkehrszulassung. Dazu werden Lärmimmissionen des Luftfahrzeuges an drei festgelegten Messpunkten im Vorbeiflug sowie im Überflug vor der Landung und nach dem Start einmalig gemessen. In Abhängigkeit von diesen Messergebnissen, dem maximalen Abfluggewicht und der Anzahl der Triebwerke erhalten die Flugzeuge dann das Lärmzertifikat. Bereits 98 Prozent aller Strahlflugzeuge sind nach Kapitel 3, 4 oder nach Kapitel 14 zugelassen und entsprechen oder unterschreiten sogar lärmmäßig die Flugzeugtypen der „Bonusliste“ des ehemaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für besonders leise Flugzeugtypen.

In den letzten Jahrzehnten sind Lärmemissionen dank moderner Flugzeugtechnologien beim Start um 30 dB zurückgegangen. Damit sind Flugzeuge von Generation zu Generation bis heute wesentlich leiser geworden. Dabei bedeutet eine Absenkung um 10 dB eine Halbierung der empfundenen Lautstärke.

Lärmoptimierte Flugverfahren

In den Fluglärmkommissionssitzungen (am Dortmund Airport zweimal pro Jahr) werden auch Flugverfahren in Zusammenarbeit mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) beraten. Die DFS berät das

Bundesamt für Luftaufsicht, welches im Benehmen mit dem Umweltbundesamt Flugverfahren festlegt.

Laute Maschinen haben Flugverbot

Bereits seit dem 1. April 2002 gilt europaweit ein Verkehrsverbot für die lauten Kapitel 2 Flugzeuge (Ausnahmeregelung: Startmasse kleiner als 34 Tonnen oder weniger als 19 Sitze).

Moderne Triebwerkstechnologie

Da auch Fluggesellschaften immer stärker unter politischem und finanziellem Druck stehen, leise und effiziente Maschinen einzusetzen, geben sie diesen Druck an die Triebwerkshersteller sowie Flugzeugbauer weiter. Diese arbeiten mit Hochdruck an neuen emissionsarmen und effizienteren Technologien.

Der derzeitige Hauptkunde des Dortmund Airport, die Fluggesellschaft Wizz Air, setzt bei der Erneuerung ihrer Flotte zunehmend auf größere, moderne Maschinen der A320neo-Familie. Messungen an verschiedenen Flughäfen zeigen, dass diese neuen Flugzeugtypen aufgrund modernerer Triebwerke trotz größerer Größe grundsätzlich geräuschärmer als die bislang eingesetzten Flugzeuge wie z.B. der A320 sind.

Siedlungssteuerung

Der Landesentwicklungs- und der Regionalplan Ruhr geben den Rahmen für Flächennutzungs- und Bebauungspläne der Städte und Kommunen vor. Diese sollen bei der Siedlungssteuerung auch den Schutz vor Fluglärm beachten. Aus Fluglärmschutzgründen sollte eine Nahbebauung im Flughafen-umfeld trotz steigender Nachfrage nach Wohnraum vermieden werden.

Leisere Anflüge mit dem Pilotenassistenzsystem LNAS

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) erprobt aktuell zusammen mit einigen Projektpartnern das lärmmindernde Pilotenassistenzsystem LNAS (Low Noise Augmentation System). LNAS zeigt dem Piloten über ein Display im Cockpit an, wann der optimale Zeitpunkt für das Setzen der Landeklappen und das Ausfahren des Fahrwerks ist. Befolgt der Pilot diese Vorgaben, so erfolgt der Anflug mit geringerer Geräuschentwicklung und weniger Treibstoffverbrauch. Ergebnisse der Flugversuche mit LNAS sollen bis zum Frühjahr 2020 ausgewertet werden.

4.2.4 Ressourcen-/Materialeffizienz



Der Dortmund Airport steht für nachhaltiges Wirtschaften. Nachhaltigkeitsleitlinien gelten für alle Ebenen: von der Geschäftsführung bis hin zu den Auszubildenden.

- Umstellung auf Recyclingpapier mit dem Blauen Engel sowie das Ziel, den Papierverbrauch mittelfristig um 20% zu reduzieren
- Einsatz von Additiven zur Kraftstoffeinsparung
- PFT-freie Löschmittel der Feuerwehr
- Lufthändetrockner in den öffentlichen WC-Anlagen
- Regenwassernutzung zur Toilettenspülung und Sprinkleranlage
- Steuerung des Wasserverbrauches und Qualitätskontrolle des Wassers, das in das öffentliche Kanalsystem eingeleitet wird
- Überarbeitung des Abfallwirtschaftskonzeptes
- Spenden gesammelter Pfandflaschen und Hygieneprodukte an karitative Einrichtungen mit dem positiven Nebeneffekt der Reduzierung der zu entsorgenden Wertstoffmengen

sind nur wenige von den vielen Maßnahmen am Standort, um Ressourcen und Umwelt zu schützen. Nicht zuletzt durch die Auszubildenden, die durch die IHK zu Energie-Scouts ausgebildet werden, werden alle Bereiche des Flughafens immer wieder vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit kritisch überprüft und optimiert.

Seit Einführung des Betrieblichen Vorschlagswesens „Impulse“ im Jahr 2018 kommen zudem regelmäßig zahlreiche Vorschläge aus allen Bereichen der Belegschaft. Die Ablehnung eines Vorschlages ist nur nach besonderer Begründung durch die Führungskräfte möglich.

4.2.5 Natur/Biodiversität

Kerngeschäft eines Flughafens ist die Sicherstellung des Flugbetriebs. Die Geschäftstätigkeit hat Auswirkungen auf die Natur im Flughafenumfeld. Der Dortmund Airport ist sich dessen bewusst und übernimmt hierfür die Verantwortung.

Dortmunds größte zusammenhängende, extensiv gepflegte Dauergrünfläche ohne schädliche Chemie bietet mit 135ha einen hochwertigen Lebensraum, in dem viele seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten beheimatet sind. In das artenreiche Biotop wird nicht nur so wenig wie möglich eingegriffen, es wird auch naturfördernd gestaltet z.B. durch Vernetzungen von Lebensräumen oder Anlegen von Totholzhaufen.

Die Zusammenarbeit mit dem Umweltamt, dem Naturschutzbund und bekannten Botanikern sowie die Qualifizierung flughafeneigener Mitarbeiter*innen sichert die nötige Expertise. Das Biotopmanagement ist darauf ausgerichtet, Brut-, Rast- und Fraßmöglichkeiten für Tierarten zu minimieren, die einen sicheren Flugbetrieb gefährden. Mit einer Anzahl von 14 Vogelschlagsfällen in 2018 besteht am Dortmund Airport ein geringes Vogelschlagsrisiko.

Biomonitoring und Luftqualität

Am Dortmund Airport fliegt nicht nur Fluggerät, sondern es leben hier auch drei fleißige Bienenvölker, die jedes Jahr um die 40-60 kg Honig produzieren. Der Honig und auch die Waben werden von einem unabhängigen Labor auf Schadstoffe unter-

sucht und die Ergebnisse liefern wertvolle Rückschlüsse auf die Luftqualität im Flughafenumfeld. Alle Proben entsprachen bisher der geltenden Honigverordnung. Bestandteil des Nachhaltigkeitsprogramms ist die Erweiterung des Biomonitorings mit Weidegras und Moose.

Auf dem Flughafengelände des Dortmund Airport gibt es u.a. neben dem gefährdeten Kiebitz auch ca. 50 Brutpaare der Feldlerche als Wiesenbrüter (Rote Liste: Gefährdungsstufe 3, Vogel des Jahres 2019) und damit die höchste gesichtete Anzahl im Raum Dortmund.



Am Flughafen ist zudem das äußerst selten vorkommende und unter Schutz stehende breitblättrige Knabenkraut an mehreren Stellen beheimatet und bereits in verschiedenen wissenschaftlichen Dokumentationen erwähnt worden.

Mit einer definierten und operativ gelebten Biodiversitätsstrategie schenkt der Dortmund Airport dem Thema Natur besondere Beachtung und nötige

Gewichtung. Er nimmt so eine Vorreiterrolle unter den Regionalflughäfen ein.

Folgende Grafik zeigt die **Biodiversitätsstrategie** des Dortmund Airport. Dieses Konzept enthält Ziele, Maßnahmen und Erfolgsindikatoren, um die Effizienz der gewählten Strategie messen und gegebenenfalls zeitnah anpassen zu können.

Leitbilder	Insektenschutz	Artenvielfalt	Sicherer Flugbetrieb	Umweltbildung	Biomonitoring
Ziele	• Rettung der Bienen, Hummeln & Schmetterlinge	• Erhalt und Förderung von Biodiversität im und um den Flughafen • Vernetzung von Lebensräumen	• Sicherheit im Luftverkehr für Mensch, Tier und Technik • Vermeidung von Vogelschlag/ Tierkollisionen	• Sensibilisierung verschiedener Stakeholder für Umweltthemen	• Qualitative Beurteilung der Luftgüte und Schadstoffbelastung
Maßnahmen	• Pflege und Erhalt von drei Bienenvölkern • 2x 2.000m² Blumenwiese • Totholzhaufen	• Extensive Landschaftspflege • Keine Herbizide • Vermeidung invasiver Arten • Monitoring/ Kartierung • Abwechslungsreiche Landschaft • Ausgleichsflächen/ Kompensationsmaßnahmen	• Biotopmanagement • Langgrasbewirtschaftung • Sanfte Vorgelvergrämung • Einzäunung	• Kooperation mit Fabido Kindergärten • Biotoptag für Mitarbeiter *innenkinder • Nachhaltigkeitsführungen • Nachhaltigkeitsleitlinien • Mitmachaktionen • Leitartenbestimmung (Feldlerche)	• Laboruntersuchung des Honigs, Wachses und Pollen • Geplante Erweiterung auf Weidegras und Moose
Erfolgsindikatoren	• Honigertrag in kg • Allgemeinzustand der Bienenvölker	• Anzahl verschiedener Insekten- und Pflanzenarten • Anzahl seltener und bedrohter Arten	• Vogelschlagsrate • Abnahme unerwünschter Vogelarten (größere Vögel)	• Stakeholderfeedback	• Laborergebnisse

4.3 Beschäftigte



4.3.1 Im Fokus: Auszubildende

Jedes Jahr bietet der Dortmund Airport vier jungen Menschen eine qualifizierte Ausbildung zur Servicekauffrau/-mann im Luftverkehr und jedes zweite Jahr eine zur Fachkraft für Lagerlogistik in einem spannenden Arbeitsumfeld an.

In der Ausbildung werden die angehenden Servicekaufleute im Luftverkehr optimal auf die speziellen Anforderungen in diesem vielseitigen Beruf vorbereitet. In zweieinhalb Jahren werden die Auszubildenden in unterschiedlichsten Bereichen eingesetzt und begleiten alle relevanten Prozesse: Vom Check-In, über die Flugzeugabfertigung bis hin zu Marketing, Nachhaltigkeit und Buchhaltung.

Die Ausbildung zur Fachkraft für Lagerlogistik ist ebenso vielseitig: Die Sendungsannahme, Einlagerung und die Verladung gehören zu den zentralen Tätigkeiten.

„Unsere Auszubildenden haben die Chance, ihre Zukunft durch Neugierde und Engagement aktiv zu gestalten. Wir bieten verlässliche Entwicklungsperspektiven in einem spannenden Umfeld“, so Flughafen-Geschäftsführer Udo Mager.



4.3.1 Im Fokus Auszubildende

Auszubildende: Einsatz nicht nur für den Flughafen

Neben den vielfältigen Aufgaben in den operativen Bereichen – beispielsweise Check-In, Bodenverkehrsdienst oder der Verwaltung – fördert der Dortmund Airport seine Auszubildenden auch bei der Übernahme sozialer Verantwortung.

Dortmunder Tafel

Nachdem die Geschäftsführung bereits selbst den Anfang gemacht hat, folgen die Auszubildenden mit einem „Social Day“ und helfen jeweils einen Tag bei der Dortmunder Tafel aus. Im Verkauf werden die zuvor sortierten Lebensmittel an bedürftige Menschen gerecht verteilt.



Azubibotschafter*innen

Die Förderung der Entwicklung von Kindern und Jugendlichen ist für die Mitarbeiter*innen des Dortmund Airport als Herzensangelegenheit fest im Nachhaltigkeitsprogramm verankert. Eine von vielen Maßnahmen hierzu ist die Zusatzqualifizierung der Auszubildenden zu sogenannten „Azubibotschafter*innen“.

Nach zwei Schulungen gehen die vier bis fünf Nachwuchskräfte in verschiedene Schulen, um ihren Ausbildungsberuf den Schüler*innen vorzustellen, diese zur Ausbildung und zum Lernen zu motivieren und für mögliche Fragen bereit zu stehen.



Nacht der Ausbildung

Neben weiteren Dortmunder Betrieben beteiligte sich zum sechsten Mal auch der Dortmund Airport Mitte Mai 2019 an der „Nacht der Ausbildung“. In ungezwungener Atmosphäre hatten dort interessierte junge Menschen, Eltern und Lehrer die Möglichkeit, sich über die Ausbildungsberufe am Dortmund Airport zu informieren.

Ausbilder*innen und Azubis vom Dortmund Airport gaben vor Ort einen ersten Einblick in den Ausbildungsablauf und das Bewerbungsverfahren am Flughafen Dortmund.

Energie-Scouts

Das Projekt Energie-Scout ist Teil der bundesweiten Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz (MIE) und wird von der IHK zu Dortmund in Kooperation mit der Energie Agentur NRW und der Effizienz Agentur NRW durchgeführt.

Es bietet eine Zusatzqualifizierung für Auszubildende zu den Themen Energiewende und Klimaschutz. Lerninhalte sind Grundlagen der Energie- und Ressourceneffizienz sowie Projektmanagement und Präsentationstechniken. Auch ein eigenes Umweltprojekt im eigenen Unternehmen gehört dazu.



4.3.1 Im Fokus Auszubildende

In 2018 nahmen drei Dortmund Airport Auszubildende zum ersten Mal an diesem Projekt teil. In drei Workshops wurden sie zu Energie-Scouts qualifiziert. Am Ende stellten sich sieben Unternehmen der Energie-Scout-Challenge. Der Dortmund Airport belegte einen erfolgreichen dritten Platz.

Auch über das Projekt hinaus tragen die Energie-Scouts des Dortmund Airport im Unternehmen durch Sensibilisierung weiterer Mitarbeiter*innen dazu bei, Energieeinsparpotenziale zu erkennen und Verbesserungen anzuregen.

So haben es sich die „White Caps“ 2018 zur Aufgabe gemacht, den Papierverbrauch am Dortmund Airport zu kontrollieren, auf Recyclingpapier umzustellen und für Prozessoptimierungen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Dank der Unterstützung von Seiten der Geschäftsführung konnte bisher schon auf fast 80 Prozent Recyclingpapier umgestellt und der Papierverbrauch deutlich reduziert werden.

Für die Teilnahme in 2019 haben sich mehr freiwillige Auszubildende des Dortmund Airport gemeldet als Plätze zur Verfügung stehen. Dies belegt das nachhaltige Engagement der Auszubildenden am Dortmund Airport.

Besten Ehrung

Besonders stolz ist der Flughafen darauf, dass die ehemalige Auszubildende Sarah Schilbach zur NRW Landes-Besten Ehrung eingeladen wurde. Bei der Abschlussprüfung im Winter 2018/19 legte die ehemalige Auszubildende eine „sehr gute“ Leistung ab und gehörte damit zu den zwei besten NRWs in ihrem Beruf.



Eigene Nachhaltigkeitsprojekte nach Nachhaltigkeitsschulung

Seit 2018 durchlaufen alle neuen Auszubildenden eine Nachhaltigkeitsschulung. In dieser werden Grundlagen der Nachhaltigkeit, Nachhaltigkeit am Flughafen sowie Arbeitsschutzthemen vermittelt. Ziel dieser Schulung ist es, die Nachwuchskräfte für Nachhaltigkeitsthemen am Dortmund Airport zu sensibilisieren sowie gegenseitige Impulsgebung.

Seit April 2019 lernen alle Auszubildenden des Dortmund Airport auch das Arbeitsfeld der Referentin für CSR (Corporate Social Responsibility) näher kennen und gewinnen so tiefere Einblicke in die Koordination der Nachhaltigkeitsaktivitäten am Airport. Durch eigene, selbst vorgeschlagene und zu erarbeitende Nachhaltigkeitsprojekte übernehmen die Auszubildenden Eigenverantwortung für Selbstständigkeit und Selbstorganisation. Auch nach Projektende betreuen sie „nachhaltig“ weiterhin ihr Projekt und stehen allen Mitarbeiter*innen als Ansprechpartner zur Verfügung.

Beispiele bisheriger Projekte:

- Einführung von Obst für die Mitarbeiter*innen
- Erstellung von Unterlagen für die Nachhaltigkeitsschulung
- Plastikfreier Airport: Aufstellen von Wasserspendern



Messe Fair Friends

Jedes Jahr findet Europas größte Nachhaltigkeitsmesse, die „Fair Friends“, für nachhaltige Lebensstile, fairen Handel und gesellschaftliche Verantwortung in den Dortmunder Westfalenhallen statt.

Hier suchen die Auszubildenden des Dortmund Airport an der Seite erfahrener Kollegen*innen aktiv den Dialog mit anderen Unternehmen und Menschen jeder Altersklasse, denen das Thema Nachhaltigkeit ebenso wichtig ist.

4.3.2 Mitarbeiter*innen-Zufriedenheit

Die Leistungsfähigkeit umfasst mehr als nur die körperliche Gesundheit. Die Herausforderungen des steigenden Passagierwachstums am Dortmund Airport sind nur mit einer motivierten, zufriedenen und gesunden Belegschaft zu meistern.



Als Arbeitgeber von über 400 Mitarbeiter*innen ist sich die Geschäftsführung dessen bewusst und setzt hierbei auf eine nachhaltige sowohl an den Menschen als auch an den betrieblichen Erfordernissen ausgerichtete Personalpolitik:

- Förderung von jungen Nachwuchskräften
- Kompetenzentwicklung durch stetige Qualifizierung
- Förderung von Work-Life-Balance
- Faire Entlohnung

- Gesundheitsförderung
- Information und Kommunikation
- Betriebliches Eingliederungsmanagement

Regelmäßig stattfindende Mitarbeitergespräche mit unterschiedlichen Schwerpunkten zur Leistungsbeurteilung, Zusammenarbeit, Work-Life-Balance und Weiterqualifizierung sowie turnusmäßige Bereichs- und Abteilungsmeetings und die „Grundsätze zur Führung und Zusammenarbeit“ sichern

den Raum für wertschätzende Kommunikation und Information. Gesprächsformate wie „Fragen an den Chef“ oder „Kamingespräche mit dem Geschäftsführer“ ergänzen das Angebot. 2019 findet eine extern durchgeführte **Mitarbeiterumfrage** zur Einschätzung der direkt übergeordneten Führungskraft statt. Dies ermöglicht den Beschäftigten, anonym Feedback zu geben und hilft den Führungskräften, aus dem Abgleich der Selbst- und Fremdwahrnehmung zu lernen.

Persönliche Entwicklungsziele sind Teil der Zielvereinbarungen. Diverse **Weiterbildungsmöglichkeiten** des Mutterkonzerns der Dortmunder Stadtwerke DSW21 stehen allen Mitarbeiter*innen zur Verfügung. Auch Jobhospitationen werden angeboten mit der Möglichkeit, einen Tag lang die Arbeitsbereiche anderer Kollegen*innen kennenzulernen.

Ziel ist es, Führungskräftepositionen durch eigene **junge Nachwuchskräfte** zu besetzen. Der Dortmund Airport bietet damit jungen Menschen attraktive persönliche Entwicklungsmöglichkeiten und sichert gleichzeitig seinen Bedarf an motivierten Fachkräften. Er agiert somit proaktiv mit Blick auf den demografischen Wandel.

Home-Office-Möglichkeiten zur Förderung der Work-Life-Balance stehen grundsätzlich allen Beschäftigten mit dafür geeigneten Arbeitsaufträgen offen. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist

seit 2018 Bestandteil des jährlich stattfindenden Mitarbeitergespräches. Somit ist „Familienbewusstes Führen“ ein Aspekt zur Beurteilung der Führungskompetenz am Airport.

Daneben gibt es zahlreiche verschiedene Teilzeit- und Jobsharingmodelle für Beschäftigte in Schichtdienst und Verwaltung.

Die Tarifgebundenheit des Dortmund Airport an den TVöD (Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes) sichert zusammen mit einem Bonussystem für überdurchschnittliche Leistungen eine **leistungsgerechte Entlohnung**. Bei der Bewertung von Arbeitsplätzen werden keine personenbezogenen Kriterien herangezogen, sondern Kenntnisse, Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit oder Führungsverantwortung. Alle Beschäftigte haben das Recht auf eine regelmäßige Neubewertung ihrer Stelle.

Geschäftsführung und Betriebsrat gehen respektvoll miteinander um. Über Betriebsveränderungen wird der Betriebsrat rechtzeitig und umfassend informiert. Das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und auf kollektive Tarifverhandlungen wird geschützt, ebenso wie die Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltensstandards – die Prinzipien des UN Global Compact, die OECD-Leitsätze und die ILO-Kernarbeitsnormen.

4.3.3 Einbindung der Mitarbeiter*innen

Der Dortmund Airport bietet seinen Beschäftigten vielfältige Möglichkeiten, die Zukunft des Airports aktiv mitzugestalten und davon zu profitieren.

- **Mitarbeit in Projekten** z.B. ÖKOPROFIT 2019, Umweltteam
- **Übertragung von Verantwortung mit Handlungsspielraum**
- **Frühzeitige Einbeziehung aller betroffenen Mitarbeiter*innen und des Betriebsrates bei organisatorischen Umstrukturierungen**
- **Mitarbeit im Wirtschaftsausschuss**
- **Vorschläge im Rahmen des Betrieblichen Vorschlagswesens** „Impulse“ ab 2018
Auch für nicht umgesetzte Vorschläge erhält der Beschäftigte in der Regel eine Prämie und nimmt an einer Verlosung teil.
- **Gespräche direkt mit der Geschäftsführung** („Kamingespräch“, „Fragen an den Chef“, Betriebsversammlung, Mitarbeiterversammlung)
Als Folge des ersten Kamingesprächs in 2019 zwischen dem Umweltteam am Airport und dem Geschäftsführer Herrn Mager wurde die Biodiversitätsstrategie erarbeitet. Auch Umweltleitlinien für das Unternehmen wurden daraufhin definiert, müssen aber noch auf Führungsebene finalisiert werden.



- **Eigene Beiträge im Intranet oder im Mitarbeiterblatt „DTMintern“**
Jeder Beschäftigte hat die Chance, mit eigenen Artikeln oder Vorschlägen auf den Inhalt Einfluss zu nehmen.

4.3.4 Chancengleichheit und Vielfalt

Die Vielfalt der Beschäftigten mit ihren 40 unterschiedlichsten Nationalitäten und Kulturen spiegelt die Weltoffenheit des Dortmund Airport wider.



Der Dortmund Airport wurde 2018 zum zweiten Mal mit dem TOTAL E- QUALITY Prädikat ausgezeichnet. Neben dem Engagement und den Maßnahmen zur Förderung der Chancengleichheit sowie zur Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf wurde zum ersten Mal der Vielfaltsgedanke im Unternehmen mit dem zusätzlichen Add-On „Diversity“ gewürdigt.

Als Zeichen des gegenseitigen Respektes im täglichen Arbeitsumfeld gehört der Dortmund

Airport zu den Unterzeichnern der Charta der Vielfalt. Darüber hinaus unterstützt der Dortmunder Flughafen den Christopher Street Day. Gemeinsam mit 49 anderen Unternehmen gehört der Dortmund Airport zu den Erstunterzeichnern der Deklaration gegen Diskriminierung von Menschen mit HIV im Arbeitsleben, initiiert durch die Deutsche Aidshilfe. Damit setzt sich der Airport für einen respektvollen und selbstverständlichen Umgang mit HIV-positiven Kolleginnen und Kollegen ein.

4.3.5 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz



Verantwortung für die Mitarbeiter*innen übernimmt der Dortmund Airport auch engagiert in der Wahrnehmung seiner gesetzlich gebotenen Für- und Vorsorgepflicht. Aufgrund des Umgangs mit unterschiedlichsten Fahrzeugtypen, Maschinen und Gefahrstoffen erfährt der Arbeits- und Gesundheitsschutz besondere Relevanz.

Den Beschäftigten stehen verschiedene Maßnahmen zur Gesundheitsförderung zur Verfügung. Dazu zählen beispielsweise eine anonyme psychologische Beratung, Impfangebote, Gesundheitsseminare, Sportgruppen oder Kooperationen mit Fitnessstudios.



Jährlich finden auch Brandschutzunterweisungen mit unterschiedlichen Schwerpunkthemen für alle Mitarbeiter*innen statt. Seit September 2019 gibt es neben einer Schwerbehindertenvertretung zu dem eine neue Fachkraft für Arbeitssicherheit, die zusätzlich zur Betriebsärztin zu Gesundheitsschutz und Unfallverhütung berät. In den nächsten drei Jahren werden fünfzehn Mitarbeiter*innen aus verschiedenen Unternehmensbereichen zu Sicherheitsbeauftragten ausgebildet. Nahezu alle Führungskräfte wurden in 2019 umfassend in der Erstellung von Gefährdungsbeurteilungen geschult und für das Thema Arbeitsschutz sensibilisiert.



Um Beschäftigte mit körperlich-anstrengender Tätigkeit zu entlasten und das Risiko von Verletzungen und Rückenschäden zu minimieren sowie die Effizienz durch eine geringere Krankenquote zu steigern, sind seit 2019 neben Förderbandanlagen für das Flugzeuginnere nun auch innovative Hebehilfen an den Gepäckbändern sowie fünf elektrisch unterstützte Tragestühle im Einsatz. Diese erleichtern es den Beschäftigten, mobilitätseingeschränkten Fluggästen beim Ein- und Ausstieg in und aus dem Flugzeug behilflich zu sein.

4.4 Gemeinwesen



Mit transparenter Kommunikation, lokalem Engagement und verschiedenen Veranstaltungen pflegt der Dortmund Airport seine Beziehungen zu seinen direkten Nachbarn und setzt dabei auf gute Nachbarschaft. Oberstes Ziel ist stets, die negativen Auswirkungen seines Betriebs so gering wie möglich zu halten.

Als Unternehmen ist der Dortmund Airport fest in seiner Heimatregion verwurzelt und liefert seinen Beitrag zum Gemeinwohl. Interessierte können sich über verschiedene Kommunikationskanäle wie Newsletter, Internet oder alle gängigen sozialen Medien über aktuelle Themen des Dortmund Airport informieren.

Aufgrund der großen Nachfrage nach Flughafenführungen wurde das Angebot erweitert und an meine-Heimat.ruhr organisatorisch ausgegliedert. Highlights sind die Erlebnisführungen für Kinder und die Nachtlichter Tour mit Graf Zeppelin Buffet. Airport Beschäftigte sind als Flughafenführer*innen willkommen.

Als Ort der Begegnung finden kulturelle Veranstaltungen wie Kunstausstellungen oder Film- und Videorechs mitten im faszinierenden Betrieb eines Flughafens statt.

Im August 2018 luden Dortmunder Unternehmen aus dem CSR Netzwerk „Bewusst wie“ 70 Kinder und deren Familien zum Charity Familientag am Airport ein. Bis auf die Tombola waren alle Aktionen wie Flughafenführung, Bungee-Run, Bastel- und Malangebote, Bewerbungsmappenchecks, Stresspegelmessungen sowie Gesundheitsberatungen kostenlos. Die KHC Westfalenhallen GmbH stellte Essen und Getränke für die Besucher kostenfrei zur Verfügung.

Der Erlös aus der Tombola, bei der jedes Los gewann, wurde an Frau Claudia Müller vom Dortmun-



der Verein lebens.fit übergeben. Der Dortmunder Verein setzt sich für Jugendliche und Kinder aller Kulturen ein und fördert diese vor allem in ihren sozialen Kompetenzen. Der Dortmund Airport unterstützt durch finanzielle Spenden und Sponsoringmaßnahmen verschiedene regionale Einrichtungen, Vereine und Veranstaltungen.

Das Spenden von Pfandflaschen und ungeöffneten Hygieneprodukten, die zahlreich vor der Sicherheitskontrolle gesammelt werden, ist ein gutes Beispiel dafür, wie man nachhaltig soziale, ökologische und wirtschaftliche Effekte bündeln kann. Seit vielen Jahren gehört die Unterstützung gemeinnütziger karitativer Organisationen wie z.B. der Tafel, des Obdachlosenvereins BODO, des Frauenforums Unna, des Kinderschutzbundes, der „help & hope“-Stiftung u.a. zum Nachhaltigkeitsprogramm des Dortmund Airport.

4.4.1 Im Fokus: Kinder und Jugendliche

Die Entwicklungsförderung und Bildung von Kindern und Jugendlichen stellt ein Schwerpunktthema im Nachhaltigkeitsprogramm des Dortmund Airport dar. Dies belegen die zahlreichen Aktionen, die am Flughafen von Airport Beschäftigten mit viel Engagement durchgeführt werden:



- **FABIDO Projektwochen**

Seit sechs Jahren entdecken pro Jahr ca. 120 Vorschulkinder für eine Woche den Flughafen mit all seinen Facetten: Von der Abfertigung der Flugzeuge auf dem Vorfeld, über die Feuerwehr oder den Technikkeller lernen sie auch das Leben der Fauna und Flora im Flughafenbiotop kennen.

- **Girls'Day**

- **Schülerpraktika**

- **Berufserkundungstage**

- **Nacht der Ausbildung**

- **Aussendung von Azubibotschafter*innen**

- **Bundesweiter Vorlesetag**

Nach dem Erfolg der Teilnahme an dem Bundesweiten Vorlesetag 2018 lädt der Dortmund Airport im November 2019 erneut Kinder aus Dortmunder Grundschulen ein, gemeinsam spannende Bücher zu entdecken und zum Lesen zu motivieren.

- **Botschafter des Wettbewerbs Logistikids** von der IHK und dem Kompetenznetzwerk Logistik.NRW

- **Mitinitiator und Unterstützer von KITZ.do**, dem Kinder- und Jugendtechnologiezentrum Dortmund
KITZ.do ist ein außerschulischer Lernort, an dem über 10.000 Kinder und Jugendliche pro Jahr Naturwissenschaften und Technik durch kreativen Umgang und das eigene Erfahrung, Experimentieren und Erforschen entdecken.

Der Dortmund Airport übergab im April 2019 30 Computer samt Zubehör als Sachspende an das Kinder- und Jugendtechnologiezentrum Dortmund KITZ.do.

„Diese Spende ist großartig“ freut sich Dr. Ulrike Martin, Leiterin KITZ.do. „Damit können wir unseren IT-Bereich richtig aufrüsten und die Digitalisierung zu einem nachvollziehbaren, spannenden Thema machen!“ So zum Beispiel bei der aktuellen Forscher KITZ-Gruppe Informatik, die durch die Spende einen separaten IT-Raum einrichten kann.

Langjährige Kooperationen zeigen den Dortmund Airport als verlässlichen Partner.



4.4.2 Prosperität der Region

Als NRWs drittgrößter und einer der wachstumsstärksten Verkehrsflughäfen in Deutschland mit weit über zwei Millionen Fluggästen pro Jahr nimmt der Dortmund Airport eine exponierte Stellung im europäischen Luftverkehrsnetz ein. Er ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und trägt zur Wertschöpfung der Region bei.



Viele Firmen haben sich auf dem Flughafengelände und im nahen Gewerbegebiet angesiedelt. Auf dem Flughafengelände arbeiten rund 1.800 Menschen, am Airport selbst sind über 400 Menschen beschäftigt. Gekoppelt an weiter steigende Passagierzahlen ist für die Zukunft mit einem Job-Wachstum zu rechnen. Da viele Beschäftigte ihren Lebensmittelpunkt in der Region haben, tragen ihre Löhne und Gehälter zur lokalen Prosperität bei. Wenn möglich, werden regionale Firmen bei der Auftragsvergabe bevorzugt.

Regionalwirtschaftliche Effekte des Flughafens Dortmund:

- rd. 380 Mio. Euro jährliche regionale Wertschöpfung
- rd. 180 Mio. Euro Einkommenseffekte pro Jahr
- rd. 4.600 direkte und indirekte Arbeitsplätze

Der Dortmund Airport hat positive Auswirkungen auf die Tourismusbranche und fördert nicht nur Wirtschaftsbeziehungen, sondern ermöglicht Menschen verschiedener ethnischer Herkunft, ihre Familien und Freunde zu treffen. Die am Airport mögliche Ausbildung von Piloten durch verschiedene Flugschulen unterstreicht seine gesellschaftliche Relevanz.

Zudem liefert der Dortmund Airport durch Bereitstellung der Flugbetriebsinfrastruktur auch einen Beitrag zur humanitären, medizinischen und hoheitlichen Hilfeleistung. Am Airport ist sowohl ein Rettungshubschrauber der Deutschen Luftrettung als auch die Polizeifliegerstaffel NRW stationiert.

4.4.3 Nachhaltigkeitssensibilisierung

Die Sensibilisierung für Nachhaltigkeitsthemen ist in den Nachhaltigkeitsleitlinien verankert. Daraus abgeleitete Verhaltenskodizes sollen zukünftig allen Beschäftigten verständlich verbindlich vorgegeben werden.

Auch das Betriebliche Vorschlagswesen „Impulse“ dient der Nachhaltigkeitssensibilisierung. Zu verschiedenen Fragestellungen wie z.B. dem Papier sparen werden, durch kleine Preise motiviert, die Mitarbeiter*innen gesondert übers Intranet zur Abgabe von Vorschlägen gebeten. Zur fachlichen Unterstützung im Umweltmanagement stehen Mitarbeiter*innen mit langjähriger Erfahrung für alle Stakeholder bereit.

Das soziale Engagement der Beschäftigten wird ausdrücklich begrüßt. 2018 hat aus Überzeugung der Mitarbeiter Oliver Hoffmann eine Spendenaktion am Dortmund Airport für das Kinderhospiz Arche Noah initiiert, bei der 1.020 Euro zusammenkamen.

„Die Resonanz war atemberaubend. Es ist schön mit Kollegen*innen zusammenzuarbeiten, die sich gerne für einen guten Zweck engagieren. Ich freue mich, dass ich viele zum Mitmachen bewegen konnte und die Spendenaktion von unserem Geschäftsführer Udo Mager mitgetragen wurde. Dafür möchte ich mich herzlich bedanken“, so Oliver Hoffmann.

Fluggäste und Mieter werden über Aufkleber, Floorgraphics, Infotafeln und Piktogramme im Terminal



auf Nachhaltigkeitsaktivitäten des Airports hingewiesen und zur Nachahmung motiviert. Auch stehen E-Ladesäulen sichtbar bereit.

Motivation zur Nachhaltigkeit geben zudem die Entgeltordnung und die Flughafenbenutzungsordnung. Für laute oder schadstofflastige Flugzeuge müssen die Airlines mehr zahlen, Hilfsturbinen dürfen nur in Ausnahmefällen betrieben werden. Abfallgebühren für Mieter von Büro- und Gewerbeflächen steigen verursachungsgerecht mit der Abfallmenge.

Der Dortmund Airport unterstützt zudem finanziell regionale Nachhaltigkeitsprojekte oder Wettbewerbe wie z.B. den Wettbewerb „Umweltbewusste Schule“ oder das „Agenda21 Siegel“.



5. Kennzahlen

Um den Erfolg messen und auch nachhaltig steuern zu können, orientiert sich der Dortmund Airport sowohl an quantifizierbaren Kennzahlen als auch an regelmäßigen qualitativen Feedbackinformationen interner als auch externer Stakeholder wie Anrainer*innen, Gesellschafter*innen, Kunden, Politik, Netzwerk- und Kooperationspartner*innen.

5. Kennzahlen



Leistungsbezogene Kennzahlen werden zentral von der Funktion der Referentin für CSR gesammelt und extern über die Nachhaltigkeitsberichterstattung veröffentlicht. Um den hohen Qualitätsanspruch einer umfassenden ganzheitlichen Nachhaltigkeitsberichterstattung zu genügen, wird diese nach dem neuesten GRI Standard durchgeführt.

Zusätzlich wird auch spätestens im Frühjahr 2020 eine DNK-Erklärung nach dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex des Rates für Nachhaltige Entwicklung abgegeben. Hier ist der Dortmund Airport Vorreiter unter den kleineren und mittelgroßen Unternehmen im Verkehrssektor sowie unter den Unternehmen mit Gesellschaftern der öffentlichen Hand.

Ökonomische Kennzahlen zur wirtschaftlichen Lage des Dortmund Airport können den Geschäftsberichten entnommen werden. Diese werden auf der Internetseite des Dortmund Airport unter: **www.dortmund-airport.de/geschaeftsbericht** veröffentlicht und stehen zum Download zur Verfügung.

5. Kennzahlen

KENNZAHLEN	Einheit	2018	2017	Entwicklung
FLUGBETRIEB				▲
Passagiere	Personen	2.284.176	2.000.701	
Verkehrseinheit (VE) *1	VE	2.348.746	2.074.529	
Flugbewegungen gesamt	Bewegungen	39.713	34.445	
Flugbewegungen Tag *2	Bewegungen	39.122	33.993	
Flugbewegungen Nacht *3	Bewegungen	591	452	
MITARBEITER*INNEN				▲
Vollzeit *4	Personen	243	223	
Teilzeit *4	Personen	111	109	
Frauen *4	Personen	117	120	
Männer *4	Personen	237	212	
Auszubildende	Personen	14	14	
Praktikanten	Personen	55	89	
Gerinfügig Beschäftigte	Personen	63	49	
Leiharbeitnehmer	Personen	/	/	
Befristet *4	Personen	66	67	
Unbefristet *4	Personen	288	265	
Führungskräfte	Personen	14	14	
Alter *4				
< 30 Jahre	Personen	105	101	
30 bis 50 Jahre	Personen	128	117	
> 50 Jahre	Personen	121	114	
Einstellungen	Personen	91	67	

KENNZAHLEN	Einheit	2018	2017	Entwicklung
WERTSTOFFE/ABFALL	t	248,0	265,7	▼
Gefährliche Abfälle	t	4,0	7,0	
	g/VE	1,7	3,4	
Nicht-gefährliche Abfälle	t	244,1	258,7	
	g/VE	103,9	124,7	
DSD, Kunststoffe	t	140,8	124,9	
Papier	t	47,2	52,1	
Straßenkehricht	t	6,0	6,0	
Sperrmüll	t	5,4	10,5	
WASSER				▼
Frischwasserverbrauch	m3	16.070	17.771	
	l/VE	6,8 €	8,6 €	
ENERGIE		(nicht wetterbedingt)		▼
Stromverbrauch (100% Ökostrom)	kWh	7.414.982	7.594.646	
	kWh/VE	3,2	3,7	
Anteil erneuerbarer Energien (Strom)	Prozent	100	100	
Wärmeverbrauch	kWh	4.827.215	5.133.957	
Kälteverbrauch	kWh	1.490.600	1.026.000	
Gasverbrauch	kWh	947.973	942.741	
Diesel Kraftstoffverbrauch Fuhrpark	l	82.592	71.987	
	l/VE	0,04	0,03	
CO₂-EMISSIONEN				▼
im Einflußbereich des Flughafens	t	1.255	1.249	
	kg/VE	0,53	0,60	
am Flughafen insgesamt	t	33.221	29.342	
	kg/VE	14,1	14,1	

5. Kennzahlen

KENNZAHLEN	Einheit	2018	2017	Entwicklung
RESSOURCEN				▼
Papier Recyclingquote (ca.)	Prozent	80	0	
Flugzeugenteisungsmittel	l	28.753	62.222	
LÄRM				▲
Mittelungspegel Leq Tag				
Dortmund-Aplerbeck	dB(A)	54,0	53,7	
Dortmund-Wickede	dB(A)	50,2	50,2	
Unna-Masssen	dB(A)	55,0	54,9	
Mittelungspegel Leq Nacht				
Dortmund-Aplerbeck	dB(A)	35,2	33,1	
Dortmund-Wickede	dB(A)	32,0	31,3	
Unna-Masssen	dB(A)	34,3	34,7	
SICHERHEIT Vogelschlag				▼
Vogelschläge	Stück	14,0	23,0	
Vogelschlagrate pro 10.000 Flugbewegungen	Stück	3,5	6,7	
BIOLOGISCHE VIELFALT				
Gesamtfläche Flughafen	ha	220	220	
Grünfläche Flughafen	ha	135	135	

*1 Eine Verkehrseinheit entspricht 1 Passagier inkl. 30 kg Gepäck bzw. 100 kg Fracht
 *2 6:00 bis 22:00 Uhr
 *3 22:00 bis 6:00 Uhr
 *4 Ohne Auszubildende und geringfügig Beschäftigte





6. Anhang

Auch wenn der Dortmund Airport keiner Berichtspflicht zur Nachhaltigkeit unterliegt, informiert er alle zwei Jahre mit dem Nachhaltigkeitsbericht transparent und verständlich seine Stakeholder und die interessierte Öffentlichkeit über wesentliche Themen. Dazu zählen die wirtschaftliche Entwicklung sowie Ziele, Aktivitäten und Weiterentwicklungen der übernommenen verantwortungsvollen Unternehmensführung.

6.1 Über diesen Bericht



Bedeutsame Handlungsfelder wurden in einer Wesentlichkeitsanalyse unter Einbeziehung verschiedener Stakeholder festgelegt.

Zu jedem Handlungsfeld finden sich in diesem Bericht Erläuterungen. Unser Nachhaltigkeitsbericht 2019/2020 dient als Basis für die Berichterstattung nach dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex. Die Entsprechenserklärung wird Ende 2019/Anfang 2020 eingebracht. Weitere Informationen finden Interessierte auf der Homepage des Deutschen Nachhaltigkeitskodex.

Der Dortmund Airport bekennt sich zu den zehn Prinzipien des UN Global Compact, die sich in der Berichterstattung wiederfinden. Grundlage für den vorliegenden Bericht sind die international anerkannten GRI Sustainability Reporting Standards (GRI SRS). Diese sind die ersten und am weitesten verbreiteten globalen Standards für Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Der Redaktionsschluss für den vorliegenden Bericht war im November 2019, der vorangegangene Bericht wurde im Dezember 2017 veröffentlicht.



DIE ZEHN PRINZIPIEN DES
GLOBAL COMPACT

Prinzip 1: Unterstützung und Respektierung der internationalen Menschenrechte

Prinzip 2: Keine Beteiligung des Unternehmens an Menschenrechtsverletzungen

Prinzip 3: Wahrung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlung

Prinzip 4: Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit

Prinzip 5: Abschaffung der Kinderarbeit

Prinzip 6: Beseitigung von Diskriminierung bei Anstellung und Beschäftigung

Prinzip 7: Unterstützung eines vorsorgenden Ansatzes im Umgang mit Umweltproblemen

Prinzip 8: Ergreifen von Initiativen für ein größeres Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt

Prinzip 9: Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien

Prinzip 10: Eintreten gegen alle Arten der Korruption einschließlich Erpressung und Bestechung

6.2 GRI SRS Inhaltsindex

	Bemerkung	Seite	UN Global Compact
ALLGEMEINE GRI-STANDARDS			
GRI 102 Allgemeine Angaben			
ORGANISATIONSPROFIL			
GRI 102-1 Name der Organisation		10	
GRI 102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen		14/15,36-43	
GRI 102-3 Hauptsitz der Organisation		10	
GRI 102-4 Länder der Geschäftstätigkeit		10	
GRI 102-5 Eigentümerstruktur		10	
GRI 102-6 Märkte		9, 41	
GRI 102-7 Größe der Organisation	Der Dortmund Airport ist kein Umsteigeflughafen.	37, 41	
GRI 102-8 Gesamtbelegschaft		9, 11, 66-77	Prinzip 6
GRI 102-9 Lieferkette	Bestellwesen über DSW21		
GRI 102-10 Signifikante Änderung in der Organisation und ihrer Lieferkette	Ausscheiden des Geschäftsführers der Flughafen Dortmund Handling GmbH zu Ende September 2019	13, 39	
GRI 102-11 Vorsorgeprinzip		13-19, 25, 76	
GRI 102-12 Externe Initiativen		104	
GRI 102-13 Mitgliedschaften in Verbänden und Interessensgruppen		104	
STRATEGIEN			
GRI 102-14 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers		4/5	
ETHIK UND INTEGRITÄT			
GRI 102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen		24/25	
UNTERNEHMENSFÜHRUNG			
GRI 102-18 Führungsstruktur		10-13, 24	

	Bemerkung	Seite	UN Global Compact
EINBINDUNG VON STAKEHOLDERN			
GRI 102-40 Übersicht der Stakeholder-Gruppe		20-23	
GRI 102-41 Beschäftigte mit Tarifvertrag		73, 88	Prinzip 3
GRI 102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder		20-23	
GRI 102-43 Ansatz und Einbindung von Stakeholdern		20-23	
GRI 102-44 Wichtige Themen und Anliegen		20-23	
VORGEHENSWEISE BEI DER BERICHTERSTATTUNG			
GRI 102-45 Liste der im Konzernschluss enthaltenen Beteiligungen		10	
GRI 102-46 Vorgehen zur Bestimmung der Berichtsinhalte und der Abgrenzungen der Themen		20-23	
GRI 102-47 Liste der wesentlichen Themen		22	
GRI 102-48 Neudarstellung von Informationen		23	
GRI 102-49 Änderung der Berichtserstattung		20-23	
GRI 102-50 Berichtszeitraum		5, 95	
GRI 102-51 Veröffentlichung des letzten Berichts	Dez 17	95	
GRI 102-52 Berichtszyklus	Alle zwei Jahre	7, 95	
GRI 102-53 Ansprechpartner für Fragen zum Berichts		105	
GRI 102-54 Erklärung der Berichtserstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards		96–103	
GRI 102-55 GRI-Content-Index		96–103	
GRI 102-56 Externe Prüfung	-		
GRI 103 Managementansatz			
GRI 103-1 Wesentliche Themen und ihre Abgrenzungen		20-23	
GRI 103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		15	
GRI 103-3 Bewertung des Managementansatzes		16-33	

6.2 GRI SRS Inhaltsindex

	Bemerkung	Seite	UN Global Compact
THEMENSPEZIFISCHE STANDARDS			
GRI 200 ÖKONOMIE			
Allgemeiner Managementansatz EC			
GRI 201 Wirtschaftliche Leistungen – Managementansatz			
GRI 201-1 Unmittelbarer erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	s. Geschäftsbericht	37, 87	
GRI 201-2 Finanzielle Folgen, Risiken und Chancen des Klimawandels		18/19	Prinzip 7
GRI 201-3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen	s. Geschäftsbericht	87	
GRI 201-4 Finanzielle Unterstützung durch öffentliche Hand	s. Geschäftsbericht	37, 87	
GRI 202 Marktpräsenz – Managementansatz			
GRI 202-1 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn		73	Prinzip 6
GRI 202-2 Standortbezogene Personalauswahl		73	Prinzip 6
A01 Passagiere		4, 9, 37, 41, 88	
A02 Flugbewegungen		88	
A03 Cargo-Volumen	i.d.R. keine Luftfracht	9, 15	
GRI 203 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen – Managementansatz			
GRI 203-1 Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen für das Gemeinwohl		9	
GRI 203-2 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen / Gesellschaftliches Engagement		78-83	
GRI 204 Beschaffungspraktiken			
GRI 204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	Lieferkette nicht im Fokus		
GRI 205 Korruptionsbekämpfung – Managementansatz			
GRI 205-1 Auf Korruptionsrisiken überprüfte Geschäftsstandorte und ermittelte Risiken	Risikomanagementsystem der DSW21	24	Prinzip 10
GRI 205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung		24	Prinzip 10
GRI 205-3 Bestätigte Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen	Keine Vorfälle bekannt	24	Prinzip 10

	Bemerkung	Seite	UN Global Compact
GRI 206 Wettbewerbswidriges Verhalten			
GRI 206-1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigen Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	Keine Vorfälle bekannt		
GRI 300 ÖKOLOGIE			
Allgemeiner Managementansatz EN			
GRI 302 Energie – Managementansatz			
GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation		49, 89	Prinzip 7, 8
GRI 302-2 Energieverbrauch außerhalb der Organisation	Scope 3	49	
GRI 302-3 Energieintensität		49, 89	
GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauches		89	Prinzip 8, 9
GRI 303 Wasser – Managementansatz			
GRI 303-1 Gesamtwasserentnahme	Frishwasserbezug	89	Prinzip 7, 8
A04 Qualität des Niederschlagwassers	Regelmäßige Qualitätskontrollen		
GRI 304 Biodiversität – Managementansatz			
GRI 304-1 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten	Kartierung		Prinzip 8
GRI 304-2 Auswirkung auf die Biodiversität		64/65, 90	Prinzip 8
GRI 304-3 Geschützte oder renaturierte Lebensräume		64/65, 90	Prinzip 8
GRI 305 Emissionen – Managementansatz			
GRI 305-1 Direkte Treibhausgas-Emissionen (Scope 1) inklusive GRI 305-4		48/49	Prinzip 7
GRI 305-2 Indirekte energiebedingte Treibhausgas-Emissionen (Scope 2) inklusive GRI 305-4		48/49	Prinzip 7, 8
GRI 305-3 Weitere indirekte Treibhausgas-Emissionen (Scope 3)		48/49	Prinzip 8
GRI 305-4 Intensität der Treibhausgas-Emissionen		48/49	
GRI 305-5 Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen		48-51	Prinzip 8, 9
GRI 305-7 Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen		51	Prinzip 7, 8
A05 Luftqualität	Biomonitoring		

6.2 GRI SRS Inhaltsindex

	Bemerkung	Seite	UN Global Compact
GRI 306 Abwasser und Abfall – Managementansatz			
GRI 306-1 Abwassereinteilung	vorhanden		Prinzip 8
GRI 306-2 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	Abfallbilanz	89	Prinzip 8
A06 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel		90	
GRI 307 Umwelt-Compliance			
GRI 307-1 Sanktionen wegen Umweltverstößen	Keine Vorfälle bekannt		Prinzip 8
Intermodalität (Airport Operators Sector Disclosures)			
Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr		20-23, 49	Prinzip 8
Lärm (Airport Operators Sector Disclosures) – Managementansatz			
Anzahl der Anrainer-Beschwerden in Wesentlichen mit Bezug auf Fluglärm	Geringe Anzahl	59	Prinzip 1
GRI 400 SOZIALES			
ARBEITSPRAKTIKEN UND MENSCHENWÜRDIGE BESCHÄFTIGUNG			
Allgemeiner Managementansatz LA			
GRI 401 Beschäftigung – Managementansatz			
GRI 401-1 Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuationen		88	Prinzip 6
GRI 402 Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis – Managementansatz			
GRI 402-2 Mindestermittlungsfrist für betriebliche Veränderungen		73	Prinzip 3
GRI 403 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – Managementansatz			
GRI 403-1 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte		11, 77	
GRI 403-2 Unfälle, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Todesfälle	Keine arbeitsbedingten Todesfälle		
GRI 403-3 Arbeitnehmer mit hoher Erkrankungsrate oder -gefährdung		76	
GRI 404 Aus- und Weiterbildung – Managementansatz			
GRI 404-1 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte		72/73	Prinzip 6
GRI 404-3 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung		72/73	Prinzip 6

	Bemerkung	Seite	UN Global Compact
GRI 405 Vielfalt und Chancengleichheit – Managementansatz			
GRI 405-1 Zusammensetzung Beschäftigte		75,88	Prinzip 6
GRI 405-2 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen	Vergütungsbasis ist allein die Tätigkeit		Prinzip 6
MENSCHENRECHTE			
Allgemeiner Managementansatz HR			Prinzip 1
GRI 406 Nichtdiskriminierung – Managementansatz			
GRI 406-1 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffener Maßnahmen	Keine Vorfälle bekannt	24	Prinzip 6
GRI 407 Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen – Managementansatz			Prinzip 3
GRI 407-1 Standorte und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte	-		
GRI 408 Kinderarbeit			
GRI 408-1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit			Prinzip 5
GRI 409 Zwangs- oder Pflichtarbeit			
GRI 409-1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle und Zwangs- oder Pflichtarbeit	-		Prinzip 4
GRI 410 Sicherheitspraktiken – Managementansatz			
GRI 410-1 Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik- und verfahren geschult wurde		24, 95	
GRI 411 Rechte der indigenen Völker	-		
GRI 411-1 Verletzung der Rechte von Ureinwohner	-		Prinzip 1
GRI 412 Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte – Managementansatz			
GRI 412-1 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechten und Folgenabschätzung waren	Keine Vorfälle bekannt		Prinzip 1
GRI 412-3 Investitionsvereinbarungen und-verträge mit Menschenrechtsklauseln oder Prüfung der Menschenrechte	Bestellwesen über DSW21		Prinzip 2

6.2 GRI SRS Inhaltsindex

	Bemerkung	Seite	UN Global Compact
GESELLSCHAFT			
Allgemeiner Managementansatz SO			
GRI 413 Lokale Gemeinschaften – Managementansatz			
GRI 413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaft, Folgenabschätzung und Förderprogramme		20-23, 78-83	Prinzip 1
GRI 413-2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften		18, 34-83, 87	
A08 Personen, die vom Flughafenbetreiber vertrieben wurden und Entschädigungsmaßnahmen	-		
GRI 414 Bewertungen der Lieferanten hinsichtlich sozialer Kriterien			
GRI 414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden	Bestellwesen über DSW21		Prinzip 2
GRI 415 Politische Einflussmaßnahmen – Managementansatz			
GRI 415-1 Parteispenden	-		
PRODUKTVERANTWORTUNG			
Allgemeiner Managementansatz PR			
GRI 416 Kundengesundheit und –Sicherheit – Managementansatz			
Business Continuity und Notfallmanagement (Airport Operators Sector Disclosures)	Krisenmanagementsystem	25	
GRI 416-1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus		25	
GRI 416-2 Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsstandards	Keine Vorfälle bekannt		
A09 Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen	Vogelschlagsrate	90	
GRI 417 Marketing und Kennzeichnung – Managementansatz			
Servicequalität (Airport Operators Sector Disclosures)		40-43	
Bereitstellung von Service und Einrichtungen für Personen mit besonderen Bedürfnissen	PRM Service	77	
GRI 417-1 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte	Vorhanden, Dienstleistungen		
GRI 417-2 Verstöße gegen Standards zur Kennzeichnung von Produkten	Keine Vorfälle bekannt		

	Bemerkung	Seite	UN Global Compact
GRI 417-3 Verstöße in Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation	Keine Vorfälle bekannt		
GRI 418 Schutz der Kundendaten – Managementansatz			
GRI 418-1 Verletzung des Schutzes mit Kundendaten und Beschwerden	Keine Vorfälle bekannt	25	
GRI 419 Sozio-ökonomische Compliance			
GRI 419-1 Sanktionen wegen Verstößen im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	Keine Vorfälle bekannt		

6.3 Mandate der Geschäftsführung

Mandate, Gremienarbeit des Geschäftsführers Udo Mager

- Direktorium der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)
- Vorsitzender des ADV-Fachausschusses Umwelt
- Vorstandsvorsitzender DORTMUNDtourismus e.V.
- Vorsitzender der Gesellschafterversammlung Dortmundtourismus e.V.
- Gesellschaftervertreter DOPARK GmbH
- Vorstandsmitglied EffizienzCluster Logistik e.V.
- Mitglied der Vollversammlung der IHK zu Dortmund
- Verkehrsausschuss der IHK zu Dortmund
- Außenwirtschaftsausschuss der IHK zu Dortmund
- Verkehrsverband Westfalen e.V.
- Vorstand Kommunalen Arbeitgeberverband NRW (KAV)
- Gruppenausschuss Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA)
- Regionaler Beirat der Technischen Universität (TU) Dortmund
- Beirat Institut für Feuerwehr- und Rettungstechnologie Dortmund

Mitgliedschaften/Ehrenamtliches Engagement (Auszug)

Fachlich

- Gesellschaft zur Förderung des Strukturwandels e.V. (Kuratorium)
- Dortmunder Forum Frau und Wirtschaft (Beirat)
- Verein zur Förderung innovativer Schulentwicklung e.V.
- CSR Netzwerk „Bewusst wie“ e. V. (Aufsichtsrat)

Gemeinnützig

- Dortmunder Tafel e.V. (Beirat)
- Kinderschutzbund Dortmund e.V. (Stiftungsbeirat)
- aidshilfe dortmund e.V. (Kuratorium)
- Ausbildungspate Bundesagentur für Arbeit Dortmund

Kulturell

- Dortmunder Museumsgesellschaft e.V. (Vorstandsvorsitzender)
- Verein der Freunde der Stadt- und Landesbibliothek e.V.
- Theater- und Konzertfreunde Dortmund e.V.
- Dortmunder Kunstverein e.V. (Kuratorium)

6.4 Glossar

Der **äquivalente Dauerschallpegel L_{eq}** wird zum Beispiel für die Festsetzung eines Lärmschutzbereiches an einem Flughafen in Deutschland berechnet. Die Grundlage bildet jeweils der durchschnittliche Schallpegel über einen bestimmten Zeitraum, jedoch wird darüber hinaus berücksichtigt, wie oft, wie lange und in welcher Stärke die Schallereignisse auftreten. Im Fluglärmgesetz wird zwischen dem L_{Aeq} Tag (6 bis 22 Uhr) und dem L_{Aeq} Nacht (22 bis 6 Uhr) unterschieden. Die dazu gehörende Einheit ist dB(A).

Das **Greenhouse Gas Protocol** (Treibhausgas-Protokoll) ist ein weltweit gültiges Instrument zur Berichterstattung über Treibhausgasemissionen. Entwickelt wurden die Standards vom World Resource Institute (WRI) und dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). Unternehmen nutzen die Standards für das Management ihrer Treibhausgasemissionen.

OECD-Leitsätze

Die Leitsätze sind ein 1976 verabschiedeter Verhaltenskodex für weltweit verantwortliches Handeln von Unternehmen. Sie sind Teil der Erklärung über internationale Investitionen und multinationale Unternehmen der OECD. Sie geben Empfehlungen für verantwortliches

Unternehmerverhalten bezüglich Transparenz, Arbeitsbeziehungen, Umwelt, Korruption, Verbraucherschutz, Technologietransfer, Wettbewerb und Steuern.

ILO-Kernarbeitsnormen

Die Kernarbeitsnormen wurden 1998 in einer Deklaration der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) niedergelegt. Sie definieren Sozialstandards im Rahmen der Welthandelsordnung, die menschenwürdige Arbeitsbedingungen und einen hinreichenden Schutz gewährleisten sollen. Die vier Grundprinzipien sind Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen, Beseitigung der Zwangsarbeit, Abschaffung der Kinderarbeit und Verbot der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf.

Zehn Prinzipien des UN Global Compact

Der UN Global Compact ist seit 1999 das weltweit größte und wichtigste Netzwerk für unternehmerische Verantwortung und Corporate Social Responsibility. Im Dialog mit staatlichen und nicht-staatlichen Vertretern werden Partnerschaften initiiert und praktikable Ansätze zu Themen wie Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung entwickelt.

6.5 Impressum

Herausgeber

Flughafen Dortmund GmbH
Flugplatz 21
44319 Dortmund

Redaktion

Flughafen Dortmund GmbH
Fragen zum Bericht beantwortet gerne
die Referentin für CSR/ Fluglärmschutz unter:
+49 (0) 231 9213 165 oder
heike.helmboldt@dortmund-airport.de

Weiterer Kontakt

E-Mail: service@dortmund-airport.de
Internet: www.dortmund-airport.de
Facebook: facebook.com/dortmundairport
Twitter: twitter.com/dortmundairport

Fotos

HansJürgen Landes, infor@landesfoto.de
Flughafen Dortmund GmbH
stock.adobe.com

Konzept und Design

gestaltend – Büro für Kommunikation
Dortmund · www.gestaltend.de

Druck

Knipp Medien und Kommunikation GmbH
Dortmund · www.knipp.de

Papier

RecyStar Polar
hergestellt aus 100% Recyclingfasern,
• FSC®
• EU Ecolabel
• Nordic Ecolabel
• Total chlorfrei gebleicht (TCF)
• Blauer Engel uz14

Stand

12/2019

Den Bericht, weiterführende Informationen zu den Nachhaltigkeitsaktivitäten am Dortmund Airport sowie ein Feedbackformular finden Sie unter www.dortmund-airport.de/nachhaltigkeit



www.dortmund-airport.de/nachhaltigkeit

Flughafen Dortmund GmbH

Flugplatz 21
44319 Dortmund

Telefon: +49.231.92 13-01
Telefax: +49.231.92 13-125
service@dortmund-airport.de