



Köln Bonn Airport

Konrad Adenauer



Wir: einfach nachhaltig

Nachhaltigkeitsbericht 2020

„Genau das ist Nachhaltigkeit konkret: das ökologisch Notwendige so zu tun, dass wir unsere Gesellschaft sozial zusammenhalten und unsere Wirtschaft fit für die Zukunft machen.“

Bundesumweltministerin Svenja Schulze in der Bundestagsdebatte „Nachhaltige Entwicklung“ am 17. September 2020



Wir: einfach nachhaltig

Inhalt

02 Vorwort

04 Nachhaltiges Wirtschaften



**„Invest in nachhaltige Projekte ist Invest in die Zukunft“ –
Gespräch mit Flughafenchef Johan Vanneste**

Fracht rettet den Flughafen Köln Bonn

Neue Geschäftsfelder für eine erfolgreiche Zukunft

Ein Jahr zwischen Corona-Frust und Hoffnung

Gesellschaftliches Engagement

Kennzahlen „Nachhaltiges Wirtschaften“

14 Klima und Umwelt



**„Beim Thema Wasserstoff sehen wir sehr großes Potenzial“ –
Gespräch mit Technikchef Udo Nuß**

Energiewende aktiv mitgestalten

Flughafen setzt auf Wasserstoff-Mobilität

Abfallmanagement und Wassermanagement

Wildlife-Management

Kennzahlen „Klima und Umwelt“

28 Mitarbeiter



**„Arbeiten, die umsonst getan werden, sind verschwendete Ressourcen“ –
Gespräch mit IT-Chef David Preuß**

Maßnahmen zur Zukunftssicherung

Umorganisation

AGG und Compliance

Tiertransporte

Kennzahlen „Mitarbeiter“

39 Nachhaltigkeitsprogramm

40 GRI-Inhaltsindex

46 Über diesen Bericht

U3 Impressum

Symbolerläuterungen

Vorwort



V.l.n.r.: Torsten Schrank CFO, Johan Vanneste CEO

Der vierte Nachhaltigkeitsbericht der Flughafengesellschaft informiert über das Ausnahmejahr 2020. Die weltweite Coronapandemie hat die Luftverkehrsbranche in schwere Turbulenzen gestürzt. Grenzschießungen, Reise- warnungen und mehrere Lockdowns haben den Passagierverkehr drastisch einbrechen lassen, der wirtschaftliche Schaden war und ist immens – alle Planungen mussten korrigiert werden. Einziger Rettungsanker war der Frachtverkehr, mit dem wir den Export und die Versorgung der heimischen Bevölkerung – auch mit medizinischer Schutzausrüstung – sicherstellen konnten.

Trotz dieser schwersten Krise in der Unternehmensgeschichte haben wir unsere Nachhaltigkeitsziele für die künftige Flughafenentwicklung weiterverfolgt, haben die Klima- und Lärmschutzthemen vorangetrieben und das Thema Gesundheitsschutz noch stärker priorisiert. Letzteres hat die Arbeitswelt bereits stark verändert. Das Mobile Arbeiten, das am Flughafen 2019 als Pilotprojekt startete, hat in der Pandemie eine wichtige Rolle gespielt. Dank vieler digitalisierter Prozesse hat es sich bestens bewährt und wird als Teil einer flexiblen Arbeitsplatzgestaltung auch künftig bestehen bleiben. Mit unserer Kampagne „Gesund ans Ziel“ wollen wir das Vertrauen unserer Fluggäste zurückgewinnen und die sichere Reise ab Köln/Bonn gewährleisten.

In unserem neuen, unternehmensweiten Sustainability Board bündeln wir unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten und entwickeln gemeinsam die besten Ideen für den Flughafen der Zukunft. Einige Erfolge haben wir bereits erzielt: Wir haben unser Klimaziel eines klimaneutralen Wachstums seit 2005 im Jahr 2020 erreicht und nehmen die nächsten Ziele schon ins Visier: 2030 wollen wir unsere CO₂-Emissionen halbiert

haben, 2035 sollen nur noch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben über das Flughafen-Vorfeld rollen, und zu den großen Solaranlagen auf den Frachtdächern kommen noch weitere hinzu. Damit sind wir Teil des Masterplans Klimaschutz, den die Unternehmen der deutschen Luftverkehrswirtschaft verabschiedet haben.

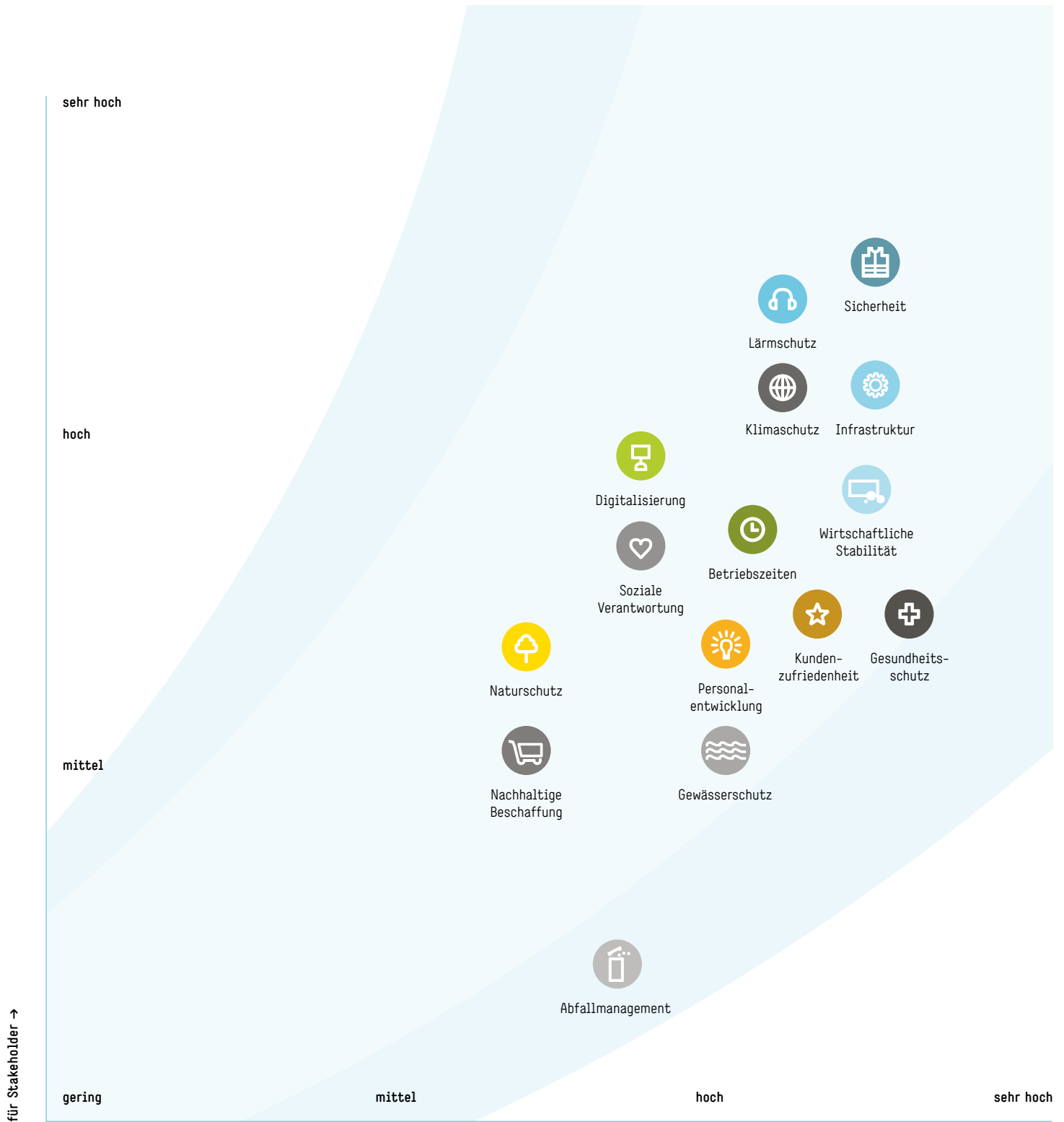
Auch beim Lärmschutz für die Menschen rund um unseren Flughafen haben wir erneut nachweisen können, dass wir leiser geworden sind. Die alle fünf Jahre vorgeschriebene Lärmüberprüfung hat eine deutliche Verringerung der von Fluglärm betroffenen Fläche ergeben. Moderne Flugzeuge, leisere An- und Abflugverfahren und unsere Entgeltordnung, die die Nacht stetig verteuert, leisten dazu einen großen Beitrag.

Wir haben das vergangene Jahr gut bewältigt. Unser Dank gilt hier sowohl unseren Beschäftigten als auch unseren Gesellschaftern und der nordrhein-westfälischen Landesregierung, die uns finanziell gestützt haben. Wir arbeiten weiterhin an dem Ziel des nachhaltigen Airports der Zukunft, der möglichst emissionsfrei die Anbindung der Region an die Welt sichert.

Johan Vanneste (CEO)

Torsten Schrank (CFO)

 Wichtigkeit relevanter Themen für Stakeholder und die Flughafen Köln/Bonn GmbH



für die Flughafen Köln/Bonn GmbH →

Die Anpassung der Wesentlichkeits-Matrix ist ein Spiegelbild des regen Austauschs der verschiedenen Interessengruppen mit den Fachabteilungen des Flughafens

A man in a dark suit, white shirt, and striped tie stands in front of a metal railing. In the background, several FedEx aircraft are parked on an airport tarmac under a clear sky. The man is looking towards the camera with a slight smile.

Invest in nachhaltige Projekte ist Invest in die Zukunft.

Flughafenchef Johan Vanneste unterstreicht im Gespräch mit dem Nachhaltigkeitsteam, dass Nachhaltigkeit in CGN ein wesentliches Unternehmensziel ist.

Johan Vanneste, 61, gebürtiger Belgier, ist seit Mai 2018 Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH.

Konnten Sie überhaupt noch schlafen angesichts dieser wirtschaftlichen Bedrohung des Flughafens durch die weltweite Krise im Luftverkehr?

Johan Vanneste: Ganz ehrlich, natürlich habe ich mir ganz am Anfang der Pandemie im März letzten Jahres große Sorgen gemacht, als es für die Wirtschaft sehr kräftig runterging und die Passagierzahlen wegbrachen, der internationale Luftverkehr so gut wie zum Erliegen gekommen ist. Doch dann haben wir angefangen, Maßnahmen in die Wege zu leiten. Und ich glaube, heute können wir zufrieden sein, weil die Entscheidungen, die wir getroffen haben, gut gegriffen haben. Wir haben 2020 sogar ein etwas besseres Ergebnis als geplant erreicht. Die Fracht hat uns dabei sehr stark geholfen, aber auch andere Maßnahmen wie Kurzarbeit, neue Verträge mit Kunden und neue Initiativen unseres gesamten Teams. Wir haben die Kapitalerhöhung von den Gesellschaftern bekommen und auch das 100-Millionen-Euro-Darlehen von Nordrhein-Westfalen. Das ist ein gutes Polster, mit dem wir das Unternehmen nachhaltig für die Zukunft aufstellen und ab 2023 wieder schwarze Zahlen schreiben werden.

Aus welchen Gründen befasst sich der Flughafen mit Nachhaltigkeit?

JV: Man könnte sagen, dass nachhaltiges Wirtschaften unsere ‚licence to operate‘, also Betriebserlaubnis, ist.

„Nachhaltiges Wirtschaften ist unsere ‚licence to operate“

Johan Vanneste, CEO

Ohne Klima- und Lärmschutz und ohne soziale und gesellschaftliche Verantwortung würden wir das Vertrauen und die Akzeptanz des Umlandes und unserer Beschäftigten verlieren. Das Thema Nachhaltigkeit ist tief in unserer DNA verankert und Teil der Unternehmensstrategie. Wir haben ein unternehmensweites Sustainability Board gegründet, das regelmäßig tagt und strukturiert die nächsten Schritte plant. Dazu gehört nicht nur das Management, sondern auch unsere Techniker, Lärmschutzbeauftragten oder Energie-Experten. Es geht um einen interdisziplinären Wissensaustausch, damit wir zusammen die besten Ideen entwickeln und gemeinsame Ziele verfolgen.

Sie sind in Europa viel herumgekommen – was ist aus Ihrer Sicht eine nachhaltige Unternehmensführung und was heißt das für den Flughafen Köln/Bonn?

JV: Mein Eindruck ist, dass der Flughafen im Bereich Nachhaltigkeit schon

lange sehr professionell unterwegs ist. Unsere Lage in der Wahner Heide verpflichtet uns besonders und bietet viele Möglichkeiten, unseren ökologischen Fußabdruck auszugleichen. Hier stehen wir im Vergleich mit anderen Flughäfen sehr gut da. Ein Beispiel ist unser ausgefeiltes Lärmmanagement, das wegen unseres 24-Stunden-Betriebs sehr wichtig ist. In unserer Fluglärmkommission sitzen viele Experten, die sehr gut informiert sind. Daraus hat sich vor vielen Jahren der Technische Arbeitskreis gegründet, in dem wir lärmsenkende Flugverfahren



24

Ein Beispiel ist unser ausgefeiltes Lärmmanagement, das wegen unseres 24-Stunden-Betriebs sehr wichtig ist

erforschen lassen und umsetzen. Beispiele sind hier der kontinuierliche Sinkflug, bei dem Piloten den Flughafen mit geringer Triebwerksleistung und damit deutlich leiser ansteuern. Für eine weitere Lärminderung beim Anflug auf den letzten Meilen beteiligt sich der Flughafen aktuell an einem Forschungsvorhaben zum Pilotenassistenzsystem LNAS. Und auch beim Abflug von Köln/Bonn haben wir das



Radius to Fix- Verfahren eingeführt, das die Kurvengenauigkeit erhöht und so den Lärm am Boden signifikant verringert. Außerdem verteuert unsere Entgeltregelung die Nacht und unterstützt so den Tagverkehr. Airlines können zudem viel Geld einsparen, wenn sie modernes Fluggerät in Köln/Bonn einsetzen.

So wie beim Lärmschutz steht der Nachhaltigkeitsgedanke vor jeder Entscheidung im Unternehmen.

Worauf sind Sie im Hinblick auf das Erreichte stolz?

JV: Ein wunderbares Beispiel für innovative Gebäudetechnik ist unser Eispeicher im DHL-Logistikzentrum. Das Prinzip funktioniert ganz hervorragend: Im Winter wird die Frachthalle beheizt und im Sommer gekühlt, ein völlig autarkes System im Zusammenspiel mit Solarabsorbern und Wärmepumpentechnologie. Damit sind wir ganz vorne. Wenn ich das bei externen Veranstaltungen vorstelle, sind alle immer begeistert von dieser nachhaltigen Speichertechnologie. Außerdem hatten wir die erste Wasserstofftankstelle in Köln bei uns am Flughafen. Das war schon damals zukunftsweisend. Weiterhin finden Sie am Flughafen keine Frachthalle ohne Solarzellen auf dem Dach. Und darauf, dass der Flughafen sich schon so lange mit Nachhaltigkeitsthemen in allen Facetten beschäftigt, bin ich wirklich stolz.

Die Pandemie hat den Flughafen und die gesamte Luftverkehrsbranche hart getroffen. Wie schaffen Sie es trotzdem, Ihre Nachhaltigkeitsziele zu erreichen?

JV: Ja, das stimmt, das letzte Jahr war natürlich sehr schwierig, und auch dieses Jahr spüren wir noch deutlich die Folgen der Coronakrise für uns. Da müssen wir auf jeden Euro schauen. Aber Investitionen in nachhaltige Projekte sind Investitionen in die Zukunft; die amortisieren sich über sechs, zehn oder 20 Jahre. Auf Dauer lässt sich sogar Geld einsparen. So planen wir ein Holzhackschnitzel-Kraftwerk, das aus nachwachsenden Rohstoffen Wärme erzeugt sowie den Kauf weiterer Geräte für das Vorfeld, die elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben werden. Wir machen also weiter, vielleicht etwas reduziert, aber ich glaube, dass wir ab 2022 wieder verstärkt investieren werden. Im Wirtschaftsplan haben wir für jedes Jahr Geld für die nachhaltige Modernisierung des Flughafens eingeplant. Das müssen wir auch, um unser erklärtes Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Wie nehmen Sie Beschäftigte und Kunden wie Passagiere und Airlines auf diesem Weg mit?

JV: Unsere Kunden, wie Passagiere und Airlines, brauche ich gar nicht mehr zu überzeugen. Sie kompensieren ihre CO₂-Emissionen schon seit vielen Jahren über das Europäische Handels-

system ETS. Außerdem investieren sie permanent in neue Flugzeugmodelle, um das teure Kerosin einzusparen. Diese modernen Flugzeuge sind auch viel leiser als die Vorgänger. Und über die Abfertigung hier bei uns haben wir einen guten Einfluss darauf, indem wir zum Beispiel elektrische Fahrzeuge und Geräte einsetzen. Bei Fremdanbietern achten wir künftig vermehrt auf nachhaltige Aspekte und wählen unsere Partner hier vor Ort entsprechend aus. Unsere Passagiere und das Umland wollen wir mit einem geplanten Nachbarschaftsportal künftig noch gezielter ansprechen und auf unsere Aktivitäten im Bereich Umwelt, Lärm- und Klimaschutz aufmerksam machen.



Wie würden Sie einem zehnjährigen Kind den nachhaltigen Airport der Zukunft beschreiben?

JV: Ich würde sagen, dass es an einem nachhaltigen Flughafen auch in Zukunft noch Gebäude geben muss, aber dass die gesamte Energieversorgung nachhaltig sein wird und dass alle ab Köln elektrisch, mit Wasserstoff oder mit synthetischen Kraftstoffen fliegen werden.

Nachhaltiges Wirtschaften

Die weltweite Pandemie hat den Flughafen Köln/Bonn im Berichtsjahr 2020 in eine tiefe Krise gestürzt, die immer noch anhält. Ein sofortiger Ausgabenstopp und die Einführung von Kurzarbeit haben die Folgen der Pandemie zwar abgemildert. Hohe Einnahmeverluste und eine ernsthafte Schieflage des Unternehmens ließen sich aber nicht verhindern.

Der historisch größte Einbruch der Passagierzahlen um 75 Prozent auf nur noch 3,1 Millionen Fluggäste hat 2020 zu einem massiven Umsatzrückgang geführt. Einnahmen in Höhe von 130 Millionen Euro fielen weg, der Umsatz ging auf 208 Millionen Euro zurück 📉. Um das Unternehmen auf Kurs zu halten, wurden unternehmensweit Maßnahmen zur Kostensenkung umgesetzt, etwa ein Einstellungsstopp, die Einführung von Kurzarbeit, die Verschiebung von Projekten, die für den operativen Flughafenbetrieb nicht zwingend notwendig waren, sowie strikte Ausgabenreduzierungen. Dank der bereits sehr früh eingeleiteten Schutzmaßnahmen für die Beschäftigten war der Flughafen Köln/Bonn während der gesamten Pandemielage betriebsbereit und geöffnet.

Fracht rettet den Flughafen

Wichtiger Rettungsanker für den Köln Bonn Airport war und ist der Frachtverkehr. Als bedeutende Logistik-Dreh-scheibe für Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus hat der Flughafen in der Pandemie seine Ausnahmestellung bei der Versorgung der Menschen und der heimischen Wirtschaft unter Beweis gestellt. Neben Industriegütern

und Waren des täglichen Bedarfs wurden am Airport vor allem medizinische Versorgungsgüter und Ausrüstung für Krankenhäuser umgeschlagen.

Die eingeleiteten Maßnahmen und das bereits 2019 gestartete Ergebnisverbesserungsprogramm, das Erlössteigerungen und Kostensenkungen beinhaltet, führten zur Einsparung von etwa 80 Millionen Euro und kompensierten die Einnahmeverluste zum Großteil. Unterm Strich verbuchte der Köln Bonn Airport allerdings einen Ergebnisverlust nach Steuern in Höhe von minus 31 Millionen Euro.

Unterstützung der Gesellschafter

Große Unterstützung erfuhr die Flughafengesellschaft von ihren Gesellschaftern Bund, Land NRW, den Städten Köln und Bonn sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis. Sie erhöhten die Eigenkapitalrücklage um fast 75 Millionen Euro und sicherten so die Zukunft des Flughafens und damit 15.000 Arbeitsplätze am Standort. Auch das Infrastrukturdarlehen des Landes NRW in Höhe von 100 Millionen Euro trägt dazu bei, die Verluste auszugleichen und wichtige Investitionen in Infra-

struktur und Zukunftsfähigkeit zu tätigen.

Die Einigung der Tarifpartner im Dezember 2020 auf einen Notlagentarifvertrag sichert die Arbeitsplätze der Beschäftigten. Betriebsbedingte Kündigungen sind bis Ende 2023 ausgeschlossen (weitere Infos im Kapitel Mitarbeiter).

Neue Geschäftsfelder für eine erfolgreiche Zukunft

Im Rahmen der Umorganisation (siehe Kapitel Mitarbeiter) ist der neue Geschäftsbereich Real Estate entstanden. Neben dem Zwei-Säulen-Geschäftsmodell des Passagier- und Frachtgeschäfts soll das neue Geschäftsfeld Erlösquellen außerhalb des eigentlichen Flugbetriebs erschließen. Das Flughafengelände bietet dafür großes Entwicklungspotenzial. Dazu zählt unter anderem der Neubau von Gebäuden auf der Landseite, eine „Airport City“, die gewinnbringend vermietet werden können. Die Erschließung von Immobilienflächen ist bei modernen und erfolgreichen Flughäfen ein essenzieller Baustein zur Erlössteigerung im Non-Aviation-Bereich.





*Blick auf
den Frachtbereich*

Website „Gesund ans Ziel“

Über die Homepage des Flughafens wurde die eigene Microsite gesund-ans-ziel.de verlinkt



Gesunde Reise ab Köln/Bonn

Der Flughafen hat sich schon früh auf die in der Pandemie veränderten Bedürfnisse der Reisenden eingestellt. Als erster deutscher Flughafen führte Köln/Bonn bereits ab dem 11. Mai 2020 die Maskenpflicht in den Terminals ein. Mit Desinfektionsständern, Maskenautomaten, Abstandsmarkierungen sowie einer umfassenden Informations- und Aufklärungskampagne vor Ort und über die sozialen Medien hat der Airport um das Vertrauen der Passagiere geworben. Über die Homepage des Flughafens wurde die eigene Microsite [gesund-ans-ziel.de](https://www.koeln-bonn-airport.de/fluege/gesund-ans-ziel.html)  verlinkt, auf der sich Reisende über die Schutz- und Hygienemaßnahmen am Flughafen und vieles Weitere informieren können.

Seit Juli 2020 können sich Passagiere und Gäste am Flughafen auf das Coronavirus testen lassen. Das zunächst von den Johannitern im Auftrag der

Stadt Köln betriebene Testzentrum wurde im Februar 2021 von dem Unternehmen CENTOGENE abgelöst. Das neue Testzentrum zur Durchführung von Covid 19-Tests befindet sich in zentraler Lage im Terminal 2 und ist täglich von 7 bis 21 Uhr geöffnet.

Mehrere Auszeichnungen für den Köln Bonn Airport

Der Flughafen Köln/Bonn zählt laut dem Magazin „stern“ zu den nachhaltigsten Unternehmen Deutschlands. Zusammen mit dem unabhängigen Markt- und Meinungsforschungsinstitut Statista hatte der „stern“ im Jahr 2020 über 2.000 Unternehmen analysiert und 13.000 Personen befragt. Rund 30 relevante Kennzahlen wurden ausgewertet und diejenigen Unternehmen ermittelt, die über die Bereiche „Umwelt“, „Soziales“ und „Ökonomie“ herausragend agieren.

Der Flughafen gehört außerdem zu den Unternehmen mit der höchsten Reputation in Deutschland. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Instituts für Management- und Wirtschaftsforschung (IMWF), das für den Deutschlandtest des Magazins „FOCUS“ die 7.000 größten Unternehmen hinsichtlich ihres Ansehens in der Öffentlichkeit untersucht hat. In der Kategorie „Flughäfen“ landete Köln/Bonn auf Platz 2 und wurde als einer von vier Airports mit dem Prädikat „herausragend“ ausgezeichnet.

Bei der Verleihung des „Skytrax World Airport Awards“ in London belegte Köln/Bonn 2019 zum vierten Mal den Spitzenplatz in der Kategorie „Best Regional Airport Europe“. Weltweit gesehen landete CGN auf dem 2. Rang. Für den renommierten „Branchen-Oscars“ wurden weltweit 13,5 Millionen Passagiere befragt.

Ein Jahr zwischen Corona-Frust und Hoffnung

2020 war für den Luftverkehr ein Jahr, wie es noch nie da gewesen ist. Die Pandemie traf auch den Köln Bonn Airport mit voller Wucht und wirkt bis heute. Trotzdem ist auch 2020 vieles passiert, was Hoffnung macht. Der Jahresrückblick zeigt einige Highlights.

Januar

Das Jahr startete gut für den Airport: Nach einem schwierigen 2019 sorgten verschiedene Maßnahmen im Rahmen des Ergebnisverbesserungsprogramms Takeoff und ein Umsatzplus dafür, dass er in den ersten zwei Monaten im Ergebnis besser unterwegs war als geplant. Mit **Heberer's Traditional Bakery** und der Modemarke **Napapijri** eröffneten im Januar gleich zwei neue Geschäfte in Terminal 1.

Februar

Im Februar erreichte das **Coronavirus** Deutschland. Der Flughafen setzte umgehend Schutzmaßnahmen für die Belegschaft und für Fluggäste um. Informationskampagnen wurden gestartet, Desinfektionsmittelstände aufgestellt, Meetings durch Telefonkonferenzen ersetzt und Dienstreisen reduziert.

März

Der **Lockdown** ab Mitte März führte dazu, dass Airlines radikale Streichungen vornahmen oder den Flugbetrieb einstellten. Die Mitarbeiter der Verwaltung wechselten, wenn möglich, ins Mobile Office. Ende März sackten die Verkehrszahlen erstmals um bis zu 99 Prozent ab. Veranstaltungen wurden abgesagt, Besucherführungen eingestellt, Besucherterrasse und Gebetsraum geschlossen. Am 6. März verabschiedete die Geschäftsführung ein erstes Maßnahmenpaket zur Ergebnissicherung.



April: Auf dem Frachtvorfeld

April

Die Fracht lief trotz Coronakrise auf Hochtouren, der Airport blieb **weltweite Drehscheibe**

für Lebensmittel und medizinische Güter. In der ersten Aprilwoche starteten und landeten 700 Frachtflüge in CGN.

An Ostersamstag, dem 11. April, verzeichnete der Airport erstmals keinen Flug und null Passagiere. Auf Vorfeldern und kleiner Startbahn wurden Flugzeuge geparkt. Terminal 2 wurde erstmals außer Betrieb genommen.

Ab dem 6. April wurde für einen Großteil der Belegschaft **Kurzarbeit** eingeführt.

Mai

Bei den „**Skytrax Awards**“ erzielte der Flughafen den 2. Platz in der Kategorie „Best Regional Airport Europe“, im weltweiten Vergleich den 3. Platz. Die Skytrax Awards basieren auf Befragungen von 12 Millionen Passagieren.

Ab Mai bereitete sich der Flughafen auf die **Wiederaufnahme des Passagierverkehrs** vor. Dazu zählte die Gesund-ans-Ziel-Kampagne mit mehrsprachigen Infoflyern, Plakaten, Durchsagen und eigener Homepage (www.gesund-ans-ziel.de).

Juni

Am ersten Juniwochenende wurde das leerstehende Parkhaus P1 zu einer **Drive-In-Kunstgalerie**. 2000 Besucher fuhren mit ihren Autos durch die Ausstellung, die Arbeiten aus den Bereichen Malerei, Zeichnung, Skulptur und Fotografie zeigte.

Corendon Airlines stationierte ihre zweite Boeing 737 am Flughafen und baute ihr Streckennetz auf neun türkische und sechs weitere Warmwasserziele aus. Der Airport wurde damit größter Corendon-Standort in Nordrhein-Westfalen.



Juli: Im Testzentrum

Juli

In den **Sommerferien** starteten und landeten rund 460.000 Passagiere am Köln Bonn Airport – 77 Prozent weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Am 18. Juli eröffnete die **Corona-Teststation** als erste entsprechende Einrichtung an einem NRW-Flughafen. Zu Beginn wurden rund um die Uhr kostenlos Reiserückkehrer aus Risikogebieten getestet.

Am 22. Juli stellte der Flughafen gemeinsam mit der RWTH Aachen und dem NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst MdL eine Machbarkeitsstudie zum Thema **Flugtaxis** in Köln/Bonn vor.

August

Auf einer Pressekonferenz präsentierte der Flughafen am 27. August mit Projektpartnern die Initiative „**H₂R Wasserstoff Rheinland**“. Die Städte Brühl, Hürth, Köln, Wesseling sowie der Rheinisch-Bergische und der Rhein-Sieg-Kreis hatten gemeinsam mit über 80 Partnern aus Wissenschaft, Politik und Wirtschaft eine „Roadmap“ zum Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft in der Region entwickelt.

September

Am 23. September feierten der Flughafen und der Investor Art-Invest gemeinsam und coronakonform Richtfest für das neue Lifestyle-Hotel **Moxy Köln Bonn Airport**, das neben Terminal 1 und ICE-Bahnhof entsteht.

Johan Vanneste wurde vom Aufsichtsrat für fünf weitere Jahre zum Vorsitzenden der Geschäftsführung bestellt (ab Mai 2021).

Ab September wurden die **Maßnahmen zum Infektionsschutz** der Belegschaft nochmals verschärft. So wurde eine Maskenpflicht in allen Gebäuden sowie in Fahrzeugen mit mehr als einem Insassen eingeführt und zusätzliche Masken zur Verfügung gestellt.

November

Da auch im Oktober das Passagieraufkommen nur bei 20 Prozent des Vorjahresniveaus lag, wurden Check-in und Sicherheitskontrolle in Terminal 2 erneut geschlossen; alle Passagiere nutzen ab Anfang November Check-in und Siko in Terminal 1.

Dezember

Am 1. Dezember einigten sich die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA), ver.di und dbb (Beamtenbund) auf einen **Not-lagentarifvertrag** für die Flughäfen.

Die Stadt Köln und die Gesellschafterversammlung stimmten einer **Kapitalerhöhung** um 75 Millionen Euro zu, um die Liquidität und den Betrieb des Flughafens sicherzustellen.



Dezember: Sanierung Rollweg Bravo



Bau in Pandemiezeiten: Neues Moxy Hotel im Zentrum des Flughafens

Edel, modern – und mit ganz viel Flughafen-Flair: Das fünfstöckige Flughafenhotel in Köln/Bonn sticht architektonisch mit seiner futuristischen, fünfeckigen Kubatur hervor. Das Gebäude fügt sich perfekt in die ursprüngliche Architektur des Flughafens ein. Der Bau des Hotels, das während des Coronajahrs 2020 neben dem Terminal 1 in die Höhe wuchs, war ein Lichtblick in dieser wirtschaftlich schwierigen Zeit.

Das Lifestyle-Hotel vom Bauherrn Art-Invest Real Estate verfügt über 250 modern ausgestattete Zimmer. Das Herzstück des Moxy Hotels ist die fünfte Etage, von welcher aus die Ho-

telgäste und Besucher des Flughafens einen beeindruckenden Rundumblick auf das Flughafengelände und das Vorfeld haben. Ein weiteres Highlight des Hotels ist das eigens für den Standort entwickelte Restaurant Seven Hills mit kulinarischer Auswahl an regionalen Gerichten. Mit 70 Sitzplätzen und der dazugehörigen Dachterrasse, auf der bis zu 200 Personen Platz finden, bietet das Moxy Hotel zudem auch eine exklusive Event-Location für Feiern und Veranstaltungen.

Dank der hervorragenden Anbindung an den ÖPNV ist die Kölner Innenstadt in nur 15 Minuten und Bonn in weniger als einer halben Stunde zu erreichen. Den Gästen, die mit dem Auto anreisen, stehen rund 6.000 Parkplätze in

*Moxy-Hotel
Oben links*

*Spendenaktion der Flughafenfeuerwehr
Oben rechts*

*Kulturprojekt „Nachtbrötchen“
Unten rechts*

den Parkhäusern P1 und P2 des Flughafens zur Verfügung.

Für den Flughafen Köln/Bonn ist das neue, außergewöhnliche Lifestyle-Hotel ein großer Gewinn und Teil der Vision einer zukünftig entstehenden Airport City.



Gesellschaftliches Engagement

Der Flughafen Köln/Bonn hat trotz der Coronakrise und der damit verbundenen Herausforderungen seine langjährige Partnerschaft mit den Vereinen in der Nachbarschaft fortgesetzt.

Vor allem der Breitensport, der während der Pandemie teilweise zum Stillstand kam, ist für Kinder und Jugendliche besonders wichtig. Ob Trainingsequipment für den SSV Kaldauen 1928 e.V. oder ein Trikotsatz für die Inklusionsmannschaft Germania Zündorf e.V.: Der Flughafen stand auch im Coronajahr zu seiner Verantwortung – wegen der wirtschaftlich schwierigen Lage in etwas reduzierter Form. Mitarbeiter der Flughafen-

sicherheit und des Zolls, die die Inklusionsmannschaft trainieren, erhielten 2020 sogar den Kölner Ehrenamtspreis aus der Hand der Oberbürgermeisterin.

Auch das Kinder- und Jugenddorf Stephansheide, die Rundschau-Altenhilfe, der Bürgerverein Porz und die Kölner Kulturhilfe erhielten Spenden aus der jährlichen Fundsachenversteigerung am Flughafen. Die erfolgreiche Kooperation zwischen Flughafen, Job-Werk Porz gGmbH und Grünem Punkt beim Projekt „Spende Dein Pfand“ besteht ebenfalls weiter.

Kulturprojekt „Nachtbrötchen“

Ungewöhnliche Maßnahmen in schwierigen Zeiten: Bereits zum zweiten Mal verwandelte das Kulturprojekt „Nachtbrötchen“ 2021 das Parkhaus 1 des Flughafens in eine Drive-in-Galerie. Von der Coronakrise existenziell bedrohte Künstler hatten hier die Möglichkeit, auf unkonventionelle Art und Weise ihre Kunst zugänglich machen, und ein breites Publikum konnte Kunst im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“.

Rund 2000 Besucherinnen und Besucher nutzten die Gelegenheit, an zwei Tagen mit dem Auto im Parkhaus P1 die Werke der Künstlerinnen und Künstler zu betrachten, ohne aus dem Wagen aussteigen zu müssen.

Ausgestellt wurden Arbeiten aus den Bereichen Malerei, Zeichnung, Skulptur und Fotografie mit dem Schwerpunkt auf Pop-Art und Street-Art. Musikalisch untermalt wurde die Veranstal-

tung von verschiedenen DJs, illuminiert von einem Team für audiovisuelle Erlebnisse.

Wärmflaschen für einen guten Zweck

Sowohl die Organisation SKM Köln als auch das Kinderkrankenhaus an der Amsterdamer Straße in Köln erhielten jeweils 100 Wärmflaschen aus dem Marketing-Bestand des Flughafens – getreu dem Motto „Weihnachtszeit ist Spendenzeit“.

Spendenaktion der Flughafenfeuerwehr

Die Flughafenfeuerwehr rief zur Spendenaktion auf, und viele Teilnehmer anderer Feuerwehren, der Polizei und des Technischen Hilfswerkes kamen.

Im Mittelpunkt der Aktion stand ein Traktorreifen, der quer durch einen Parkour gewuchtet werden musste. Für jedes „Flippen“ des Reifens wurde ein Euro gespendet.

Am Ende wurden 1900 Euro gesammelt – die eine Hälfte ging dabei an Feuerwehrleute, die unter posttraumatischen Belastungsstörungen leiden, die andere Hälfte ging an den Verein Paulinchen e.V., der sich um brandverletzte Kinder kümmert.

Flugtaxis – Science Fiction oder Realität?

Der Flughafen Köln/Bonn beschäftigt sich seit einiger Zeit mit der Frage, ob und wie ein Flugtaxi-Service in den Betrieb eines internationalen Verkehrsflughafens integriert werden kann. Elektrisch betriebene Flugtaxis (eVTOL) sollen dabei auf einem land-



Flughafen Köln/Bonn GmbH

ist Mobilitätsgarant,
Wirtschaftsfaktor und Jobmotor



seitig nahe dem Terminal errichteten sogenannten Vertiport ähnlich einem Helikopter senkrecht starten und landen, um bis zu sechs Passagiere zu Flugzielen in einem Umkreis von etwa 150 km zu befördern.

Dazu wurde in einem ersten Schritt im Rahmen eines Förderprogramms des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine technische Machbarkeitsstudie erstellt. Die Studie wurde in Zusammenarbeit mit dem Verkehrswissenschaftlichen Institut der RWTH Aachen (VIA) durchgeführt und Mitte 2020 in einer Pressekonferenz gemeinsam mit Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes NRW, der Öffentlichkeit vorgestellt.

In der Machbarkeitsstudie  wurden verfügbare Daten verschiedener eVTOL-Projekte erfasst, ein denkbares

Szenario für den Flugbetrieb definiert und verschiedene Standorte auf dem Gelände des Flughafens Köln/Bonn untersucht. Mögliche An- und Abflugverfahren, der Flächenbedarf für Fluggerät und Passagierabfertigung sowie erforderliche Infrastrukturen inkl. einer Ladestromversorgung wurden ermittelt und dargestellt. Um das Szenario für den Betrieb von Flugtaxis ganzheitlich bewerten zu können, wurden in einer Simulation die Abläufe im Luftraum, bei der Abfertigung am Boden und bei der Betreuung der Passagiere durchgespielt.

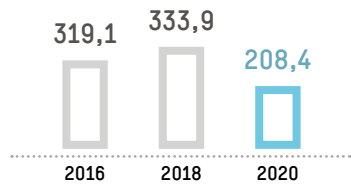
Auch wenn noch viele Fragen bezüglich technischer Details, gesetzlicher Rahmenbedingungen und Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu klären sind, so ist die Machbarkeit eines Flugtaxibetriebs am Flughafen Köln/Bonn technisch durchaus gegeben. Die innova-

Volocopter 2X

tiven Technologien der rein elektrisch oder hybrid-elektrisch betriebenen eVTOL-Fluggeräte eröffnen neuartige Möglichkeiten, nachhaltig angelegte Verkehrskonzepte zu entwickeln und in den öffentlichen Nahverkehr zu integrieren.

Der Flughafen Köln/Bonn verfolgt auch weiterhin die technologischen Fortschritte, die Entwicklungen bei den zwingend erforderlichen gesetzlichen Vorgaben sowie natürlich die öffentliche Diskussion und das Interesse an einem Flugtaxi-Service am Verkehrsknotenpunkt FKB.

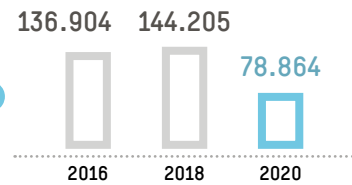
Umsatzerlöse



↘ **-37,5%**

Die Umsatzerlöse sind im Vergleich zu 2018 bedingt durch die Coronapandemie um 37,5% gesunken

Flugbewegungen



↘ **-45,3%**

Die Flugbewegungen sind im Vergleich zu 2018 um 45,3% gesunken

Passagiere



3,08 Mio.

Im Berichtsjahr nutzten 3,08 Mio. Passagiere den Köln Bonn Airport

Ziele



104 Ziele

2020 starteten 22 Airlines zu 104 nationalen und internationalen Zielen

Luftfracht



863.391 t

↗ **+0,5%** seit 2018

Trotz der Coronapandemie konnte die Luftfracht leicht gesteigert werden

Verkehrseinheiten



11.495.562

1 Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Fracht bzw. Post

A middle-aged man with short grey hair, smiling, wearing a white button-down shirt. He is holding a silver tablet in his hands. The background is a blurred control room with various screens and technical equipment.

Beim Thema Wasserstoff sehen wir sehr großes Potenzial.

Technikchef Udo Nuß rückt im Gespräch mit dem Nachhaltigkeitsteam vor allem den Energiemix der Zukunft in den Fokus.

Udo Nuß, 53, Leiter des Zentralbereiches Technik, arbeitet seit 1999 für die Flughafen-gesellschaft.

Zum nachhaltigen Wirtschaften kann der Energiesektor maßgeblich beitragen. Gibt es hier Geschäftsstrategien, technische Entwicklungen oder Ähnliches, über das Sie uns berichten können?

Udo Nuß: Der Energiesektor ist der Bereich mit dem größten direkten Hebel zur Reduzierung von CO₂-Emissionen. Deshalb haben wir in der Vergangenheit unseren Fokus hierauf gelegt und werden es auch in der Zukunft tun. In den Bereichen Strom, Wärme und Kälte gibt es die größten Potenziale, um CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren oder ganz zu vermeiden.

Unser Ziel ist es deshalb, den Energiesektor perspektivisch zu 100 Prozent regenerativ aufzustellen. Die Voraussetzungen hierfür sind gut, weil wir bereits mit der Entscheidung über den Bau eines Blockheizkraftwerkes (BHKW) und dessen Inbetriebnahme im Jahr 1999 sowie dem Ausbau eines Fernwärme- und -kältenetzes wichtige Investitionen in eine hocheffiziente Infrastruktur getätigt haben.

Worauf sind Sie im Hinblick auf das Erreichte am Airport stolz?

UN: Da fallen mir wirklich viele Beispiele ein: Neben dem erwähnten effizienten BHKW haben wir als erster Flughafen 2008 die Bauer-Klimatechnik in den Terminals eingebaut und damit viel CO₂ eingespart. Und vor gut zehn Jahren haben wir angefan-



12.000

Bau von großen PV-Anlagen auf den Dächern der Frachthallen, sodass heute mehr als 12.000 Module sauberen Sonnenstrom produzieren

gen, den Bau von großen PV-Anlagen auf den Dächern der Frachthallen voranzutreiben, sodass heute mehr als 12.000 Module sauberen Sonnenstrom produzieren. Außerdem setzen wir konsequent auf den Einsatz von LED-Technik in Gebäuden, auf Freiflächen und auch auf der großen Start- und Landebahn. Ich bin aber auch stolz auf Rückschläge, wie z. B. beim Thema Kleinwindkraft, denn sie zeigen,

„Wir werden künftig einen Mix aus Wasserstoff, Strom, synthetischen Kraftstoffen oder Biogasen im Mobilitätssektor haben.“

Udo Nuß, Leiter des Zentralbereiches Technik

dass wir mutig sind, auch neue Wege zu versuchen und unserer ökologischen Verantwortung als Infrastrukturbetreiber gerecht werden.

Zum Erreichen der angestrebten Klimaziele müssen weitergehende Maßnahmen geplant und umgesetzt werden. Welche sind das?

UN: Ein Projekt war, und hier werden hoffentlich weitere folgen, zum Beispiel der Bau der Eisspeicheranlage mit Kraftdach für die emissionsfreie Versorgung der neu gebauten DHL-Frachthalle. Bei diesem Projekt wurden bewährte Techniken wie die der Wärmepumpe mit Innovationen wie dem sogenannten Eisspeicher – einem großen Wassertank als Wärme- und Kältespeicher – und moderne PV-Technik mit integrierten Absorbern (dem Kraftdach) kombiniert. Die Anlage ist diesen Sommer seit zwei Jahren in Betrieb, und wir sind sehr zufrieden mit dem Ergebnis.

Im Entwicklungsstadium befindet sich ein Projekt zum Bau eines Holzhackschnitzel-Kraftwerkes. Dort soll künftig über 7.000 Stunden pro Jahr CO₂-neutral Wärme aus nachwachsenden Rohstoffen, den Holzhackschnitzeln, produziert werden. Bei unserer Grünflächeninstandhaltung fallen jährlich ca. 15 Prozent dieses potenziellen Brennstoffes an; der restliche Anteil wird zugekauft. Auf diese Weise könnten wir jährlich weitere 3.900 Tonnen CO₂ reduzieren.

Spielt der Einsatz von Wasserstoff eine große Rolle für Sie am Flughafen?

UN: Ja, dabei arbeiten wir mit Industriepartnern wie Toyota und Mulag sowie mit Forschungsinstituten wie der RWTH Aachen und der TU Köln an verschiedenen Förderprojekten. Diese befassen sich mit dem Thema Wasserstoff als zukunftsfähigem Energieträger. Wir sehen hier sehr großes Potenzial für die Anwendung bei uns am Airport und die Möglichkeit, unser Vorfeld bis 2035 emissionsfrei zu betreiben, etwa mit wasserstoffbetriebenen Kleinschleppern, Bussen oder Förderbändern.

Wir wissen heute noch nicht endgültig, wie die Energieproduktion, die Verteilung, die Speicherung oder die Mobilität der Zukunft aussehen werden. Klar ist aber, dass es nicht die eine Technologie sein wird. Wir werden vielmehr einen Mix aus Wasserstoff, Strom, synthetischen Kraftstoffen oder Biogasen im Mobilitätssektor haben. Darauf richtet sich auch unsere Strategie aus.

Können wir mit den bereits umgesetzten und noch geplanten Maßnahmen unsere selbst gesteckten Klimaziele erreichen?

UN: Ja, aber es ist für ein so komplexes und dynamisches Unternehmen wie den Flughafen eine große Herausforderung. Wir werden das nur gemeinsam mit unseren Partnern schaffen. Dabei

sind wir auf einem sehr guten Weg: So hat die Rheinenergie kürzlich in ihrem Klima 2030-Programm bekannt gegeben, dass ab 2030 alle Privat- und Gewerbekunden mit regenerativem Strom versorgt werden sollen. Da wir derzeit auch einen Teil des Stroms von außerhalb beziehen, ist das ein weiterer Schritt zur CO₂-Neutralität. Zusammen mit unseren eigenen Maßnahmen kommen wir damit schon sehr nahe an unser Ziel des CO₂-neutralen Airports.

Der Flughafen grenzt an ein einzigartiges Naturschutzgebiet, die Wahner Heide. Wie trägt der Flughafen zum Umwelt- und Naturschutz an seinem Standort bei?

UN: Der Flughafen ist die Pflegeversicherung des FFH- und Vogelschutzgebietes Wahner Heide, für die der

für Eingriffe auf dem Flughafengelände durchgeführt. Wasserbüffel, Glanrinder, Schafe, Ziegen und Esel halten das schützenswerte Offenland frei. Zusätzlich werden die Flächen noch maschinell gepflegt. Rund 700 gefährdete Tier- und Pflanzenarten konnten sich so dauerhaft ansiedeln. Eine hohe Dichte an seltenen Brutvogelarten zeigt den Erfolg dieser Biotop-Pflege an. Auch die Grünflächen auf dem Airport-Gelände werden nach natur- und artenschutzfachlichen Gesichtspunkten bearbeitet. Rund 16 Millionen Euro sind bereits in die Pflege der Heide geflossen.



700

Rund 700 gefährdete Tier- und Pflanzenarten konnten sich so dauerhaft ansiedeln.

Airport seit 1997 die Patenschaft übernommen hat. Auf über 600 Hektar werden dort Ausgleichsmaßnahmen



Wie würden Sie einem zehnjährigen Kind den nachhaltigen Airport der Zukunft beschreiben?

UN: Ich würde dem Kind gerne sagen, dass wir alles, was wir an unserem Airport verbrauchen, auch selber im Einklang mit der Umwelt erzeugen oder umweltfreundlich beziehen. Dass wir für das Licht im Terminal, die Versorgung unserer Gebäude bis zu den Antrieben der Vorfeldfahrzeuge die Umwelt nicht belasten, sondern behutsam mit ihr umgehen.

Klima und Umwelt

Die einzigartige geografische Lage des Flughafens inmitten des Natur- und Artenschutzgebietes Wahner Heide verpflichtet zu einem verantwortungsvollen Umgang mit Umwelt und Ressourcen. Umwelt- und Klimaschutz sind unabdingbar für ein nachhaltiges und zukunftsfähiges Wachstum des Flughafens.

Aktuell liegt die Flughafengesellschaft in ihrer Klimaschutzstrategie im Plan, da das Ziel eines CO₂-neutralen Wachstums bis 2020 (Bezugsjahr 2005) erreicht wurde. Das nächste Ziel ist die Halbierung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, gibt es unterschiedliche Ideen und verschiedene bereits getroffene Maßnahmen. Damit alle Ideen evaluiert und alle Maßnahmen effizient und schnell umgesetzt werden können, wurde das neue zentrale Sustainability Board geschaffen. Das Board arbeitet unternehmensweit unter Vorsitz von Flughafenchef Johan Vanneste und gewährleistet den regelmäßigen Austausch zwischen den Abteilungen und der Geschäftsführung zu allen Themen der Nachhaltigkeit. Ziel ist es, den Mobilitäts- und Logistikstandort Flughafen zu sichern und durch aktiven Klimaschutz zukunftsfähig zu machen. Auf diesem Weg soll eine regelmäßige Zertifizierung über das globale Airport Carbon Accreditation Programm für Transparenz und Einschätzung sorgen.

Energiewende aktiv mitgestalten

Besonders im Sektor Energie kann in den kommenden Jahren viel Potenzial genutzt werden. Bereits jetzt gehören die Solaranlagen auf den Dächern der Frachthallen mit 12.000 Modulen zu den größten an deutschen Flughäfen. Trotzdem sind weiterhin freie Dachflächen verfügbar und zusätzliche Photovoltaikanlagen sind in der Planung. Im flughafeneigenen Blockheizkraftwerk werden bis Ende 2021 vier Module ersetzt, wodurch der Wirkungsgrad der Anlage weiter erhöht wird. Ein weiteres innovatives Projekt zur Senkung der Emissionen ist der Bau eines Holzhackschnitzel-Kraftwerks, in dem nachwachsende Rohstoffe CO₂-neutral in Wärmeenergie umgewandelt werden. Dadurch wird das Blockheizkraftwerk entlastet und der Erdgasverbrauch sinkt. Die für den Bau erforderlichen Fördergelder wurden bereits beantragt und eine Inbetriebnahme ist für das Jahr 2025 geplant.

Effiziente Energienutzung

Am Flughafen ist seit 2008 die innovative Bauer-System-Technologie im Einsatz, die durch effiziente

Klimatisierung der Terminals jährlich 2.000 Tonnen CO₂-Emissionen einspart. Auf dem Flughafengelände wurde außerdem 2019 ein neues Logistikzentrum eröffnet, welches durch einen innovativen Eisspeicher im Erdreich und



-8,5%

Am Flughafen wurden zwischen 2018 und 2020 8,5% weniger CO₂ ausgestoßen

PV-Anlagen auf dem Dach emissionsfrei und autark versorgt wird. Auch bei weiteren Neubauten auf dem Gelände des Flughafens soll die Energieeffizienz der Gebäude im Fokus liegen. Bei Bestandsgebäuden wird die Energieeffizienz durch den konsequenten Einsatz von LED-Technologie optimiert. Doch nicht nur in Gebäuden, auch im Außenbereich und auf den Start- und Landebahnen sorgen LEDs für helleres Licht bei geringerem Stromverbrauch.

Energie und Emissionen

Für den Köln Bonn Airport sind Umweltschutz und die Vermeidung von

Emissionen tragende Säulen der Unternehmenspolitik.

Energieerzeugung

in kWh	2016	2018	2020
Strom BHKW	43.648.641,00	43.452.670,00	35.783.372,50
Strom Notstromdiesel FKB	60.949,28	72.538,04	63.395,68
Wärme (BHKW)	64.447.810,00	49.491.500,00	40.078.300,00
Kälteerzeugung Kraftwerk	11.095.550,00	13.553.300,00	40.078,30
gesamt	119.252.950,28	106.570.008,04	75.965.146,48

Energieverbräuche

in kWh	2016	2018	2020
Erdgasverbrauch BHKW	127.315.126,75	122.209.789,60	100.712.251,00
Erdgasverbrauch Heizkessel	35.560.759,25	30.134.259,00	32.676.732,00
Heizölverbrauch Heizkessel	172.484,00	1.935.309,00	438.914,00
Dieserverbrauch Notstrom FKB	197.415,00	251.236,00	212.930,00
Strombezug aus vorgelagertem Netzgebiet	45.322.027,00	44.763.525,52	44.817.149,16
gesamt	208.567.812,00	199.294.119,12	178.857.976,16

CO₂-Emissionen*

in t	2016	2018	2020
Direkte CO ₂ -Emissionen (Energieverbräuche)	46.196,69	42.091,25	39.834,21
Indirekte CO ₂ -Emissionen	19.128,78	21.083,62	17.971,68
gesamt	65.325,47	63.174,87	57.805,89

*Bei diesen Emissionen sind auch die auf dem FKB-Campus ansässigen Fremdunternehmen wie die großen Expressfrachtfirmen mitberücksichtigt. Bei der künftigen Bilanzierung und Minderung des CO₂-Ausstoßes werden ausschließlich die Emissionen der Flughafen Köln Bonn GmbH betrachtet, deren Anteil deutlich unter diesem „Gesamtausstoß“ liegt.

 GRI 302-1, GRI 302-2

 GRI 302-4

Flughafen setzt auf Wasserstoff-Mobilität 6

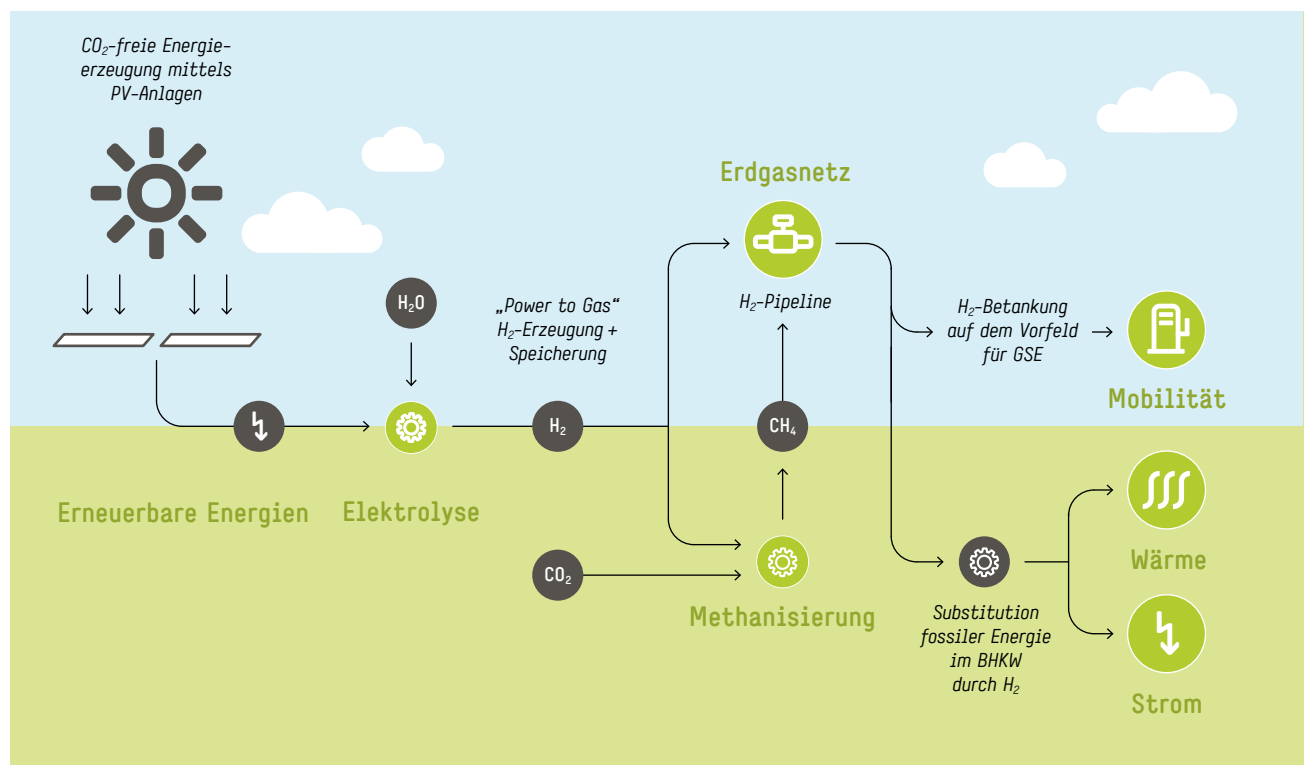
Das Thema Wasserstoff-Mobilität nimmt eine Schlüsselstellung bei der Energiewende ein und bietet für den Flughafen vielfältige Anwendungsmöglichkeiten. Bereits 2017 hat der Flughafen die erste Wasserstoff-tankstelle Kölns eröffnet; seit 2020 verbindet ein Brennstoffzellenbus den Köln Bonn Airport mit Bergisch Gladbach-Bensberg. Auch mit Blick auf das nachhaltige Ziel eines emissionsfreien Vorfeldes bis zum Jahr 2035 spielt Wasserstoff neben der Elektromobilität eine wichtige Rolle. Der Flughafen ist Partner bei drei Förderprojekten mit Herstellern und Forschungsinstituten.

Darüber hinaus haben die Städte Brühl, Hürth, Köln, Wesseling, der Rheinisch-Bergische und der Rhein-Sieg-Kreis im Sommer 2020 am Flughafen Köln/Bonn ihre gemeinsame Roadmap „H2R Wasserstoff Rheinland“ zum umfassenden Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft in der Region vorgestellt. Das Konzept beinhaltet rund 100 konkrete Maßnahmen und Projekte und trägt damit der Bedeutung von Wasserstofftechnologien als Schlüssel der Energiewende Rechnung. Ziel ist es, mit H₂-Technologien dem Klimawandel entgegenzuwirken, Verkehrsemissionen zu senken und die heimische Wirtschaft zukunftsfähig zu machen.

„H2R Wasserstoff Rheinland“ ist der gemeinsame Wettbewerbsbeitrag der sechs Städte und Kreise und ihrer Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft zum Fördercall „Modellkommune/-region Wasserstoff-Mobilität NRW“, den das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie (MWIDE) des Landes Nordrhein-Westfalen ausgelobt hat.

Gesucht wird eine Region, die eine Vorreiterrolle bei der Anwendung von Wasserstofftechnologien in Nordrhein-Westfalen einnehmen möchte. Ausgehend vom Wettbewerbsfokus „Mobilität“ sollen dabei ebenso die Bereiche Erzeugung, Verteilung und Speicherung einbezogen werden.

Alternativer Energiekreislauf Flughafen Köln/Bonn





Auto Fuel Cell

Pkw mit Brennstoffzellen-Antrieb in der Fahrzeugflotte des Flughafens

H2R Wasserstoff Rheinland

Vorstellung der gemeinsamen Roadmap der „H2R Wasserstoff Rheinland“-Initiative am Köln Bonn Airport



Dass die Region dank der ortsansässigen chemischen Industrie auch in Zukunft den dort anfallenden Nebenprodukt-Wasserstoff nutzen kann, ist ein Standortvorteil, den „H2R Wasserstoff

sen alle Wertschöpfungsstufen von der Wasserstoffproduktion bis zur Nutzung. Die geplanten Gesamtinvestitionen belaufen sich auf insgesamt 405 Millionen Euro. Das entwickelte Konzept weist den Weg zum weiteren Aufbau der Wasserstoffregion bis 2035 in den Kategorien Wasserstofferzeugung, -verteilung, -nutzung und -wissen.



370 kg

Die Tankstelle am Flughafen Köln/Bonn verfügt über einen Versorgungsspeicher mit einer Fassungsmenge von bis zu 370 Kilogramm Wasserstoff, was rund 90 Fahrzeugbetankungen entspricht.

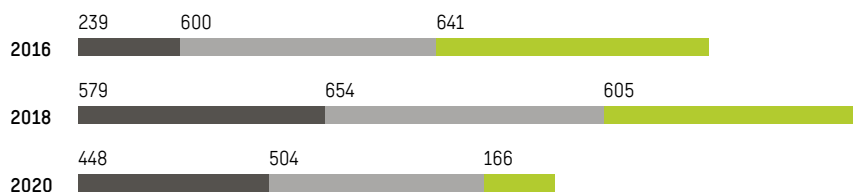
Zur gemeinsamen Arbeit von „H2R Wasserstoff Rheinland“ gehören auch zahlreiche Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung, zum Wissensmanagement sowie die Weiterentwicklung der H₂-Expertise an Hochschulen und Forschungseinrichtungen. „Know-how und langjährige Erfahrung mit Wasserstoff sind schon heute in unserer Region sehr ausgeprägt – sowohl bei den Unternehmen als auch in der breiten Forschungs- und Wissenschaftslandschaft vor Ort.

Mehr als 80 Unternehmen, Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Kammern, Netzwerke und andere Wasserstoff-Akteure beteiligen sich an „H2R Wasserstoff Rheinland“, darunter auch der Airport Köln/Bonn.

Rheinland“ für die zügige Realisierung der anstehenden Projekte nutzen möchte. Die insgesamt rund 100 Projekte und Maßnahmen der Roadmap umfas-



Umweltstation in t ⁶



● gefährliche Abfälle ● ungefährliche Abfälle ● Flugzeugabfall (ungefährlich)



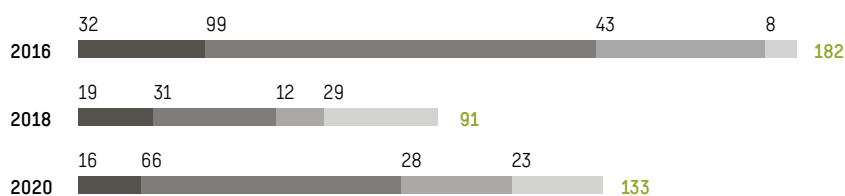
Gesamtabfallmengen in t



● Flugzeugabfall ● gesamt (ohne Flugzeugabfall)



Meldungen über den Austritt wassergefährdender Stoffe ⁶



● Kerosin ● Öle ● Kraftstoffe ● Sonstige ● gesamt

Die dargestellten Werte können berechnete Anteile beinhalten.



Abwassermengen Schmutzwasser/Enteisungsabwasser

Jahresmengen Schmutzwasser StEB AöR in m³	2016	2018	2020
GKW Köln-Stammheim [Enteisungswasser]	157.075	407.199	323.025
KA Köln-Porz [Schmutzwasser]	212.393	252.639	238.494



Wahner Heide

Der Flughafen übernimmt ökologische Verantwortung für die Wahner Heide und stellt rund 650.000 Euro jährlich für die Pflege der Heideflächen bereit. Neben Schafen und Ziegen tragen auch Wasserbüffel, Rinder und Esel dazu bei, den traditionellen Heidecharakter der Kulturlandschaft zu erhalten.

Wildlife-Management 6 ↘

Im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe auf dem Flughafengelände sorgt der Flughafen Köln/Bonn schon seit 1997 für die Pflege der Wahner Heide. Umfangreiche Beweidungsmaßnahmen und maschinelle

Pflege in einzelnen Bereichen sorgen dafür, das schützenswerte Offenland frei zu halten. Dadurch bleibt die heidetypische, besonders artenreiche Fauna und Flora erhalten. Ein Großteil dieser Flächen sind gesetzlich geschützte Biotope, die dank dieses

angepassten Biotop-Managements gepflegt und aufgewertet werden. Eine hohe Dichte an seltenen Brutvogelarten zeigt den Erfolg der Biotoppflege sehr deutlich.

Neben den regelmäßig weiterlaufenden Pflegemaßnahmen außerhalb des Flughafenzauns mussten die Vogelschlagbeauftragten auch auf dem Flughafengelände präventiv handeln, um die Sicherheit des Flugbetriebs zu gewährleisten.

Nilgänse vermehren sich seit Jahren extrem stark und stellen aufgrund ihrer Größe eine ernst zu nehmende Gefahr für den Flugbetrieb dar.

Wenige Wochen nach Beginn des Lock-downs versuchte eine ungewöhnlich hohe Zahl von Kanada- und Nilgänsen,



das Flughafengelände zu besiedeln. Nachdem die Gewässer in Flughafennähe bereits von Brutpaaren belegt waren, suchten Neuankömmlinge nach anderen Brutbiotopen und kreuzten immer wieder die Start-/Landebahnen.



Flughafen Köln/Bonn

ist die Pflegeversicherung für die Wahner Heide

In der Jagdzeit konnten bei dieser Gelegenheit einige Gänse erlegt werden. Im Frühjahr und Sommer kamen Jagdhunde zum Einsatz, um diese Neozoen (eingewanderte nicht heimische Tierarten) zu vergrämen.

Bedingt durch ein besonders gutes Nahrungsangebot (starke Eichelmast) bewegt sich das Vorkommen von Ringeltauben derzeit auf Rekordniveau. Eine intensive Vergrämung trug dazu bei, dass es zu keinem Vogelschlag mit diesen rund 500 Gramm schweren Vögeln kam.

Das Aufkommen an Wildkaninchen wurde zum wiederholten Male durch die sogenannte Chinaseuche (RHD) drastisch reduziert, sodass hier keine jagdlichen Maßnahmen mehr erforderlich wurden.

Im Gegensatz dazu haben die Feldhasen bundesweit von den trockenen Jahren profitiert. Ihre Population hat sich so stark erhöht, dass eine verstärkte Bejagung im Herbst erforderlich war, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken.

Beweidung
Links

Nilgänse
Mitte oben

Feldhase
Mitte unten

Weißbrückengeier
Oben rechts: am 15.08.2020 Zwischenlandung eines Weißbrückengeiers auf den Grünflächen des Airports in der Nähe der Querwindbahn.

Ringeltaube
Unten rechts



Lärmüberprüfung bestanden 6 ↘

Alle fünf Jahre findet aufgrund der für den Flughafen geltenden Nachtflugbetriebsbeschränkung eine Lärmüberprüfung statt.

Dabei wird die Größe einer für das Jahr 1997 rechnerisch ermittelten Referenzfläche mit den jeweils aktuellen Werten verglichen.

2020 hat der Flughafen die Lärmüberprüfung erneut bestanden. Die eigentlich zugrunde zu legenden Monate des Jahres 2020 hätten allerdings aufgrund des stark reduzierten Flugaufkommens durch Corona kein realistisches Bild der durchschnittlich üblichen Lärmbelastung geliefert. In Absprache mit dem Verkehrsministerium NRW und der Fluglärmkommission hatte man sich entschieden, die ver-

kehrsreichsten Monate 2019 als Basis zu nehmen. Im Vergleich zum Referenzjahr 1997 hat sich bei der gutachterlichen Untersuchung eine Lärmreduzierung um 28 Prozent ergeben.



-28%

Zugrunde gelegt werden dabei jeweils die Bereiche, die 6 oder mehr nächtliche Einzelschallereignisse über 75 dB(A) aufweisen.

Der Airport setzt sich kontinuierlich dafür ein, dass der nächtliche Fluglärm weiterhin reduziert wird, unter

Blick auf Terminal 1

Eine UPS-Maschine wird im Morgengrauen am Flughafen Köln/Bonn beladen.

Nachtlärmvergleich

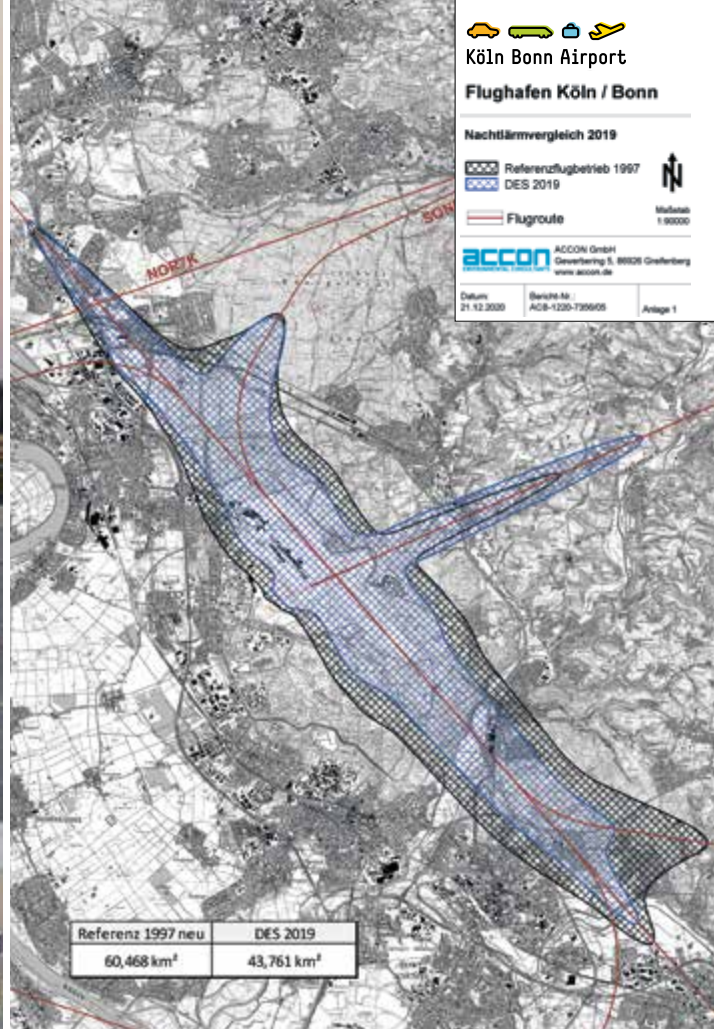
Konturflächen der letzten Nachtlärmüberprüfung: Referenzfläche 1997 in Schwarz, Fläche 2019 in Blau

anderem durch Entwicklung und Einführung lärmindernder Flugverfahren und seine Entgeltordnung.

Durch eine Staffelung der Entgelte und Gebühren werden Anreize geschaffen, moderne, lärmarme Flugzeuge einzusetzen und den Verkehr verstärkt in den Tag zu verlegen. Zuletzt ist im Mai 2020 ein Fördermodell in Kraft getreten, das ausschließlich Passage- und Frachtverkehr am Tag fördert und damit den Nachtflug unattraktiver macht.

6 AO: Lärm

↘ <https://www.koeln-bonn-airport.de/unternehmen/umwelt-und-laermschutz.html>.

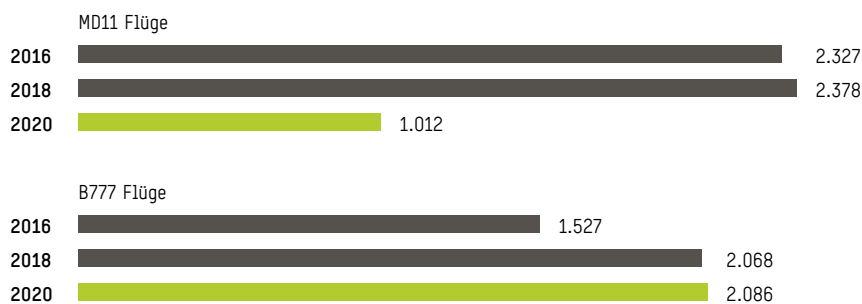


Die Modernisierung der eingesetzten Flugzeuge schreitet dabei ständig weiter voran. Bei den Frachtflugzeugen wurden beispielsweise viele ältere Maschinen vom Typ MD11 durch moderne Großraumflugzeuge vom Typ B 747-8

abgelöst, und die lärmarme B 777 wird zunehmend eingesetzt. Ältere Airbusse vom Typ A 300 werden durch deutlich modernere Airbusse A 330 ersetzt, die leiser sind und außerdem mehr Fracht aufnehmen können.



Modernisierung der Flotte



Zahl der MD11 Flüge deutlich rückläufig



*Airbus A 319
bei der Landung*

Wir optimieren den Landeanflug

Damit ein Flugzeug so lärmarm wie möglich und mit dem geringstmöglichen Treibstoffverbrauch zur Landung ansetzen kann, ist ein Anflug nötig, der mit einer idealen Fluggeschwindigkeit und aerodynamisch möglichst widerstandsarm stattfindet.

Lärm durch den Einsatz von Bremsklappen oder zu frühes Ausfahren des Fahrwerkes kann auf diese Weise vermieden werden. Auch bei bestmöglichen Verfahren seitens der Flugsicherung liegt es in der Praxis häufig beim Piloten, den Anflug so zu gestalten, dass das Flugzeug optimal konfiguriert wird. Berücksichtigung aller Sicherheitserfordernisse, wechselnde Wind- und Gewichtsverhältnisse sowie Vorgaben der Flugsicherung sind eine große Herausforderung. Hierbei kann ein Assistenzsystem den Piloten unterstützen.

Für diese aktive Lärminderung kann das am DLR entwickelte Pilotenassistenzsystem „Low Noise Augmentation System“ (LNAS) dem Piloten helfen, den Anflug energieoptimal ohne vermeidbaren Lärm auszuführen.

Gemeinsam mit dem DLR, der RWTH Aachen sowie Eurowings arbeitet der Flughafen Köln/Bonn an einem Forschungsvorhaben, um das LNAS-System bei dem häufig eingesetzten Flugzeugtyp Airbus A 319 einzusetzen.

Im hier vorliegenden Projekt soll das Pilotenassistenzsystem LNAS für am Flughafen Köln/Bonn geflogene Anflugverfahren weiterentwickelt und erprobt werden.

Durch die erwarteten Einsparungen von Kerosin und die Verringerung des Fluglärms entsteht sowohl für die

Anwohner in der Flughafenumgebung als auch für Airlines und die Umwelt ein Nutzen.

Dieses Projekt wird gefördert durch das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen





Regenerative Energien

12.110

Mit 12.110 Modulen gehören die
7 Solaranlagen zu den größten an
deutschen Flughäfen

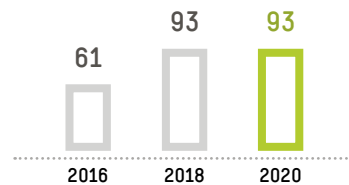
Jahresleistung

44.000 MWh

Etwa 44.000 MWh Strom werden so
jährlich erzeugt



Elektromobilität



Elektrifizierte
Fahrzeuge und Geräte



Wahner Heide

700

Rund 700 gefährdete
Tier- und Pflanzenarten
leben und wachsen in der
Wahner Heide



Insekten

100%

Schadstofffreier Honig wird
durch die Flughafenbienen
produziert

Wasserverbrauch



238.494 m³

Wasser zum Verbrauch 2020

Flughafengelände



960 ha

Das Flughafengelände
macht mit ca. 960 ha rund ein Fünftel
der Gesamtfläche der Heide aus

A man with short brown hair, wearing a light blue button-down shirt and dark trousers, stands in a server room. He is smiling and holding a tablet in his left hand. The background is filled with server racks and a dense network of colorful cables (yellow, green, blue, red) plugged into the racks. The lighting is bright, highlighting the man and the cables.

Arbeiten, die umsonst getan werden, sind verschwendete Ressourcen.

IT-Chef David Preuß beschreibt im Gespräch mit dem Nachhaltigkeitsteam die Veränderungskraft der Digitalisierung.

David Preuß, 49, leitet seit zwei Jahren den Zentralbereich Informationstechnologie.

Konnten Sie inzwischen schon mal durchatmen, nachdem Sie die Digitalisierung im Corona-jahr 2020 hier quasi im Zeitraffer organisieren und ermöglichen mussten?

David Preuß: Persönlich habe ich das nicht als Zeitraffer empfunden, vielleicht deshalb, weil bestimmte Verfahren oder auch organisatorische Vorgehensweisen anders sind, als ich sie gekannt habe. Eigentlich hätte ich erwartet, dass man mit einem Thema wie „Mobile Office“ in drei Wochen durch ist, aber es galt, auch Grundsatzzfragen wie Mitbestimmung und Tarifrecht zu klären, was doch etwas länger gedauert hat.

Im Hinblick auf die Methoden und die Technologien waren wir bereits sehr gut vorbereitet. Da musste nur einer den Stöpsel ziehen, und wir konnten loslegen. Das war eher ein kultureller Wandel als eine Digitalisierung. Digitalisierung hat nichts zu tun mit „Ich bringe die Papierform in die elektronische Form“, sondern tatsächlich ganz viel mit Prozessen und den Denkweisen der beteiligten Personen.

Was genau meinen Sie damit?

DP: Menschen meinen oftmals, Digitalisierung bedeutet: „Wir brauchen jetzt einfach nur ein System, und das System regelt unsere Probleme.“ Dazu braucht es aber vorher eine tiefgreifende Analyse der eigentlichen Prozesse und ein Verständnis der Kernprob-

leme. Was ist mein Ziel? Was möchte ich erreichen? Mit der Analyse der vorgelagerten Prozesse ist herauszuschälen, wo die Angriffspunkte sind und was zu tun ist.

Ist das Ausdrucken eines Dokuments oder eine physikalische Unterschrift überhaupt erforderlich? Ist das noch relevant für meinen Prozess? Wenn ich etwas tue, was am Ende nicht wertschöpfend ist, dann sollte ich es unterlassen. Arbeiten, die umsonst getan werden, sind verschwendete Ressourcen. Auch da geht es um Nachhaltigkeit.

Welche Erkenntnisse haben sich in Bezug auf das Mobile Arbeiten und die Veränderungen der digitalen Arbeitswelt im letzten Jahr ergeben?

DP: Das Gefühl für ganz viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter war es, einen Riesenschritt zu tun. Weil plötzlich eine neue Technologie kommt, mit der ich mich anfreunden und der ich vertrauen muss, die neue Möglichkeiten, aber eventuell auch neue Tücken bereithält. Man muss neue Vereinbarungen finden, wie wir gemeinsam arbeiten wollen. Was ist verlässliche Kommunikation? Das war ein Kraftakt für viele in der Organisation.

635 Beschäftigte verfügen mittlerweile über die technische Ausstattung für das Mobile Arbeiten.



635

635 Beschäftigte verfügen mittlerweile über die technische Ausstattung für das Mobile Arbeiten

Ich glaube, dass das Mobile Arbeiten für den Lebensalltag vieler Menschen eine große Erleichterung ist und ihnen die Flexibilität gibt, die sie heute brauchen. Das generelle Denken darüber, was Arbeit und Leistung bedeutet, verändert sich in diesem Zusammenhang. Das heißt, da ist Arbeitszeit Vertrauenszeit. Am Ende kommt es nicht darauf an, wann wer wo sitzt,

„Mobiles Arbeiten ist für den Lebensalltag vieler Menschen eine große Erleichterung und gibt ihnen die Flexibilität, die sie heute brauchen“

David Preuß, Leiter des Zentralbereichs Informationstechnologie



sondern dass wir Vereinbarungen haben und gesteckte Ziele erreichen.

Es geht um Ergebnisorientierung und nicht darum, zu verwalten oder irgendwas zu einer bestimmten Uhrzeit zu erledigen.

Gibt es Beispiele, wo Sie im Hinblick auf das Erreichte stolz sind?

DP: Ich bin insbesondere stolz auf ein Projekt, das aus einer Wette mit einem Kollegen entstanden ist. An unseren Personalkontrollstellen gibt es kleine Terminals zur Anzeige von Informationen unserer Mitarbeiterausweise. Wir haben gesehen, dass zur Peak-Zeit auf dem Parkplatz P5 viele Mitarbeiter zu stark gedrängt stehen und dringend zusätzliche Terminals erforderlich sind.

Also mussten kurzfristig zwei neue Geräte beschafft werden, für die der bisherige Lieferant einen sehr hohen Preis und lange Lieferzeiten von drei Monaten in Aussicht gestellt hat. Daraus entstand die Wette, dass wir selber komplett von null an etwas Eigenes bauen können. Dieses Projekt vereinte drei Komponenten. Erstens, neues Mindset: Ich gebe einem Team einen geschützten Raum, um mit allen Möglichkeiten von null auf neu zu denken. Das Ergebnis war ein eigenes Produkt; wie es erreicht wurde, war vollkommen egal.

Zweitens, Kontrolle über den eigenen Prozess gewinnen: Bei der externen Vergabe von Aufträgen kommt ein neues Produkt ins Haus und wir wissen nicht, wie es funktioniert. Wenn Änderungen erforderlich sind, müssen wir Externe fragen. Das Team hat diese Herausforderung angenommen und so die Kontrolle über das eigene Handeln zurückgewonnen. Und schließlich drittens, auch die Effizienz zu erlangen, sodass wir bei Änderungswünschen schnell reagieren können. Das ist kultureller Wandel. Das ist echte Digitalisierung.

Heute kann ich sagen: Der Vertrag mit dem externen Anbieter ist gekündigt. Unser eigenes Produkt kostet uns heute knapp ein Zehntel des extern eingekauften Gerätes. Wir haben Prozesstransparenz und Zukunftssicherheit geschaffen. Mittels 3D-Druck konnte dem neuen Gehäuse sogar etwas Flughafenbranding gegeben werden.

Das Ergebnis: Wir sind billiger, schneller und flexibler. Wette gewonnen!

Welchen Einfluss hat die Digitalisierung auf den gesamten Reiseprozess, z.B. auch in Bezug auf Effizienz, Steuerung und Barrierefreiheit?

DP: Ich denke, dass die Möglichkeiten und Mittel, die heute technologisch da sind, weitreichende positive Konsequenzen haben werden. Barrierefreiheit wird an vielen Stellen durch

kontaktlose Prozesse auf dem Weg durch ein Terminal, durch eine Sicherheitskontrolle et cetera möglich sein. Bei Tests für verschiedene kontaktlose Prozesse am Flughafen in Istanbul ergab sich beispielsweise eine 30 Prozent schnellere Bewegung der Passagiere bis zum Gate.



Eine letzte Frage: Wie erklären Sie einem 10-jährigen Kind den nachhaltigen Airport der Zukunft?

DP: Der digitale Flughafen der Zukunft hat für Dich bereits alles toll vorbereitet. Wir wissen, dass Du heute zu uns kommst und wohin Du reisen möchtest. Dabei passiert viel automatisch und ohne Dein Zutun. Damit hast Du neben dem Fliegen noch Zeit, andere tolle Dinge bei uns zu erleben. Und bei alledem entscheidest immer Du selbst, wie viel und ob Du es möchtest.

Mitarbeiter

Auch in der größten Krise der deutschen Luftfahrtgeschichte zeigt sich der Flughafen als sicherer und zuverlässiger Arbeitgeber. Um während und nach der Pandemie weiterhin gut ausgebildete, motivierte und zufriedene Mitarbeiter beschäftigen zu können, hat die Geschäftsführung verschiedenste Maßnahmen auf den Weg gebracht, die die wirtschaftliche Stabilität und die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens sichern und den Mitarbeitern in dieser herausfordernden Zeit Perspektiven aufzeigen sollen.

Maßnahmen zur Zukunftssicherung

Kurzarbeit

Da die Pandemie die Verkehrsflughäfen mit einer Krise unbekannten Ausmaßes konfrontierte, musste dem Einbruch der Verkehrszahlen und Einnahmen entgegengesteuert werden und zum ersten Mal in der Unternehmensgeschichte auf Grundlage einer Betriebsvereinbarung Kurzarbeit angeordnet werden. In der Spitze (Mai und Juni 2020) waren bis zu 1.221 Beschäftigte in Kurzarbeit. Anfang Mai 2021 waren es noch 890.

Der anfänglichen Ablehnung gegenüber dem Instrument der Kurzarbeit konnte mit Hilfe der hohen Aufstockungsbeträge für die in Kurzarbeit Beschäftigten begegnet werden. Auch wenn sich finanzielle Einbußen ergaben, so wurden diese nicht als existenzgefährdend empfunden. Ebenso sind während der Kurzarbeit betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen.

Die von Bundesregierung und EU verabschiedeten Maßnahmen zur Kurzarbeit werden am Flughafen Köln/Bonn

noch bis zum 31.12.2021 umgesetzt. Dann ist die Anordnung von Kurzarbeit bzw. die Inanspruchnahme des Kurzarbeitergeldes nicht mehr möglich – die besonderen gesetzlichen Privilegien für dieses staatliche Instrument enden.

Notlagentarifvertrag

Ab Januar 2022 beginnt die Laufzeit eines Notlagentarifvertrags, auf dessen Grundlage die Arbeitszeit aller tariflich Beschäftigten um sechs Prozent abgesenkt wird.

Die Tarifpartner haben sich angesichts der für die Flughäfen katastrophalen Pandemieauswirkungen auf diesen bis zum 31.12.2023 laufenden Tarifvertrag geeinigt.

Er enthält neben der Reduzierung der Arbeitszeit weitere kostenkompensierende Maßnahmen, wie zum Beispiel die zeitliche Verschiebung der Tariflohnsteigerungen im Vergleich zur Tarifeinigung für den öffentlichen Dienst von Bund und Kommunen vom 25.10.2020.

Mobiles Arbeiten

Im Jahr 2019 führte der Köln Bonn Airport erstmalig das „Mobile Office“ im Unternehmen ein, das den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für zunächst einen Wochenarbeitstag ermöglichte, flexibler und mobil, also außerhalb des üblichen Arbeitsumfeldes, zu arbeiten. Die zunächst nur als Pilotprojekt und befristet angelegte Regelung bewährte sich aber sehr schnell und stellte sich während der Pandemie als gute Möglichkeit heraus, kontaktlos – und damit Corona-konform – von zu Hause aus zu arbeiten. Zwischenzeitlich gab es eine Art „Pflicht zum Homeoffice“ sogar im Infektionsschutzgesetz (Bundesnotbremse). Da viele Beschäftigte mittlerweile über die technische Ausstattung für das Mobile Arbeiten verfügen (ca. 635 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer) und die erforderliche Software ebenso zuverlässig funktioniert, sind Mobiles Arbeiten, Telefon- und Videokonferenzen zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Die Kolleginnen und Kollegen der Servicehotline können sich jederzeit auf die Endgeräte aufschalten und helfen.

Vor dem Hintergrund der gewonnenen Erkenntnisse haben Geschäftsführung und Betriebsrat deshalb die unbefristet geltende Betriebsvereinbarung „Mobiles Arbeiten“ beschlossen; seit April 2021 ist das Mobile Arbeiten in Absprache mit den Vorgesetzten an bis zu vier Wochenarbeitstagen möglich.

Ausbildung

Zur Zukunftssicherung gehört ebenfalls – insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels – die Ausbildung von jungen Menschen, um das Angebot an und die Nachfrage nach qualifizierten Fachkräften befriedigen zu können. Da das dynamische Arbeitsumfeld ein großes Fachwissen und besondere Qualifikationen erfordert, bildet der Köln Bonn Airport deshalb auch in Krisenzeiten weiter aus:

Im August 2020 haben zehn junge Menschen ihre Ausbildung oder ihr Duales Studium am Flughafen aufgenommen, 2019 waren es zwölf Auszubildende bzw. Studenten.



10

Im August 2020 haben zehn junge Menschen ihre Ausbildung oder ihr Duales Studium am Flughafen aufgenommen

Alle Auszubildenden und dual Studierenden, die im Jahr 2020 ihre Ausbildung beendeten, haben erfolgreich abgeschlossen und einen auf ein Jahr befristeten Arbeitsvertrag erhalten.



Erwähnenswert ist, dass wieder sehr gute Ergebnisse erzielt wurden: Auszubildende, die in die „IHK-Bestenehrung“ gekommen sind, und Studierende, die ihre Bachelorprüfung mit „sehr gut“ bestanden haben. Bei einzelnen Absolventinnen und Absolventen wurde inzwischen der Arbeitsvertrag bereits verlängert bzw. entfristet. Es ist geplant, im Jahr 2021 16 Auszubildende / dual Studierende in 14 verschiedenen Berufen einzustellen.

Abfindungen und Vorruhestand

Auch Abfindungen und Vorruhestand zählen zu probaten Mitteln, Krisenzeiten ohne den Verlust von Arbeitsplätzen zu überstehen.

Deshalb hat der Flughafen 2020 beschlossen, arbeitgeberseitig erneut Möglichkeiten für Abfindungen und Vorruhestand anzubieten, um die betrieblichen Auswirkungen der Coro-

Mobiles Arbeiten

Ab April 2021 wird das mobile Arbeiten an bis zu vier Wochenarbeitstagen möglich sein

napandemie abzumildern. Wie schon in der Vergangenheit beruhen diese Angebote auf der sogenannten „doppelten Freiwilligkeit“: Es besteht für Beschäftigte keine Pflicht, diese zu nutzen. Gleichzeitig besteht auch kein Anspruch darauf, Abfindungen (das Programm richtet sich an Beschäftigte vor Vollendung des 60. Lebensjahres) oder Vorruhestandsmöglichkeiten (das Programm richtet sich an Beschäftigte nach Vollendung des 60. Lebensjahres) wahrnehmen zu können. Die FKB entscheidet im Einzelfall, welche Verträge abgeschlossen werden.

Die Angebote ähneln denen früherer Jahre. Im Einzelnen gibt es aber Abweichungen.



Neue Organisationsstruktur



* Bereich mit direkter Berichtslinie an die Geschäftsführung

Umorganisation

Um den Flughafen einerseits an Markterfordernissen und Bedürfnissen der Kunden auszurichten und andererseits klare Strukturen mit eindeutigen Verantwortlichkeiten zu schaffen, wurde eine neue Organisationsstruktur entwickelt.

Sie differenziert zukünftig nach Geschäftsbereichen einerseits und Zentralbereichen andererseits.

Das Unternehmen wurde dafür in Zentralbereiche, Geschäftsbereiche und Stabsstellen gegliedert:

- 1** Der Geschäftsbereich Immobilien wird aufgrund des sich vergrößernden Aufgabenumfangs aufgeteilt: Es wird zukünftig einen Geschäftsbereich Commercial Activities und einen Geschäftsbereich Real Estate geben.
- 2** Der Geschäftsbereich Commercial Activities befasst sich mit der Vermietung von Gewerbeflächen für das Retailgeschäft und die Gastronomie in den Terminals sowie mit der Werbung und kümmert sich um das Parken sowie um das neue Thema „Mobilität“.

- 3** Zudem wird ein Geschäftsbereich Real Estate etabliert, der sich mit der Entwicklung des Flughafengrundstücks als Ganzes befasst.
- 4** Die Zahl der Stabsstellen verringert sich von 8 auf 3.
- 5** Die abteilungsübergreifende Zusammenarbeit soll durch die Reduzierung von Nahtstellen verbessert werden.

Bodenverkehrsdienste

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH, der kommunale Arbeitgeberverband sowie die Tarifpartner haben sich im März 2021 auf eine Änderung des Tarifvertrages für BVD-Beschäftigte verständigt. Die Änderung beinhaltet eine neue Entgelttabelle mit geringeren Einstiegsgehältern für un- und angelernte Beschäftigte. Der neue Tarifvertrag gilt erstmalig auch für die Gepäckdienste. Laufzeit ist bis mindestens 2023 – so lange sind betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen.

Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) 6

Der Arbeitgeber trägt Sorge dafür, dass Benachteiligungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wegen ihrer ethnischen Herkunft, der Rasse, des Geschlechts, der Religion, der Weltanschauung, der sexuellen Identität, einer Behinderung oder des Alters verhindert oder beseitigt werden.



218

schwerbehinderte Menschen
bei der Flughafen Köln/Bonn GmbH

Was unter einer Benachteiligung wegen der oben genannten Gründe zu verstehen ist, unter welchen Voraussetzungen ungleiche Behandlungen ausnahmsweise zulässig sein können und was der Arbeitgeber tun muss, um Benachteiligungen zu verhindern oder zu beseitigen, ergibt sich aus

Vorfeldaufsicht

Ein Einweiser lotst eine Eurowings-Maschine in die Parkposition.

Wartebereich

Jeder zweite Sitz im Wartebereich ist aus Gründen des Infektionsschutzes gesperrt.

Frachtabfertigung

Mitarbeiter beladen eine Frachtmaschine der Cargojet.



dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG).

Wird eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter benachteiligt, so kann er sich an seinen Vorgesetzten, den Betriebsrat, die Personalabteilung oder an die AGG-Beauftragten der Flughafengesellschaft wenden. Es ist zusätzlich möglich, sich schriftlich zu beschweren. Hierfür stehen die AGG-Briefkästen an verschiedenen Standorten im Unternehmen zur Verfügung.

Schadenersatz und Entschädigung wegen eines Verstoßes gegen das Benachteiligungsverbot von Beschäftigten müssen innerhalb von sechs Monaten schriftlich gegenüber der Flughafengesellschaft geltend gemacht werden.

Für den Berichtszeitraum wurden keine Verstöße bekannt.

Compliance

Der Begriff „Compliance“ stammt aus dem Englischen und meint letztlich etwas Selbstverständliches: die Einhaltung von Gesetzen und Regeln. Die

Aufgabe von „Compliance“ im Unternehmen ist es daher, Gesetzesverstöße durch die Einführung bestimmter Regeln, Abläufe und Schulungen zu vermeiden. Für Mitarbeiter hat eine solche „gelebte Compliance“ den Vorteil, dass ihnen klare Regeln an die Hand gegeben werden, bei deren Befolgung sie keine Angst davor haben müssen, in Konflikt mit dem Gesetz zu geraten. Eine effektive Compliance-Struktur schützt somit nicht nur das Unternehmen, sondern auch die einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Sanktionen und Bußgeldern. Die Maßnahmen zur Prävention von Regelverstößen sind vielfältig. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat hier für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Richtlinie zur „Annahme und Vergabe von Geschenken, Einladungen und sonstigen Vorteilen“ ausgegeben, die anhand konkre-



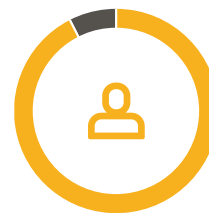
ter Beispiele aufzeigt, was erlaubt ist und was eben nicht. Zur Aufdeckung von Regelverstößen hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH ein sogenanntes Hinweisgebersystem eingerichtet. Dieses bietet Mitarbeitern die Möglichkeit, wahrgenommene Regelverstöße anonym einer externen Stelle, dem sogenannten Ombudsmann, anzuzeigen.

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat in den letzten Jahren ein umfassendes Compliance-Management-System (CMS) eingerichtet. Das System basiert auf sieben Säulen. Herzstück bildet das jährliche Risiko-Assessment, aus dem die notwendigen Maßnahmen des Compliance-Programms abgeleitet werden.

Arbeitsvertrag



● 1.638 unbefristet ● 128 befristet*



● 1.634 Vollzeit ● 132 Teilzeit

*inkl. Azubis, ATZ etc.;
Gesamtzahl 2020: 1.766 Mitarbeiter

Arbeits- und Gesundheits-schutz / Pandemiemanagement

Neben vielen anderen Bereichen war auch der Arbeits- und Gesundheitsschutz (SHS) maßgeblich durch das Pandemiegeschehen beeinflusst. Die Erarbeitung, Planung und Umsetzung von Schutzmaßnahmen waren dabei durch SHS zu koordinieren.

Im Detail waren das die Erarbeitung und Nachverfolgung von Schutzmaßnahmen in Abstimmung mit den jeweiligen Fachabteilungen. Auch die Auswahl, Beschaffung und Bereitstellung von Desinfektionsmitteln und

Spendern, Schutzausrüstung, zunächst Stoff- und später OP- und FFP2-Masken wurde von SHS mit den entsprechenden Fachabteilungen organisiert.

Die Unternehmenskommunikation hat die Beschäftigten über alle organisatorischen Maßnahmen im Flughafen-Intranet, in der Mitarbeiterzeitung „intern“ und über Aushänge informiert. Insbesondere Abstandsregelungen für Pausenräume und Fahrzeuge, das Verhalten in Gebäuden und auf dem Flughafengelände sowie die verstärkte Nutzung des „Mobile Office“ waren Bestandteile der Infektions-

schutzregeln. Auch bei der Kommunikation von Schutzmaßnahmen für Passagiere, Fremdfirmen und Kunden über entsprechende Verteiler, das Internet, Aushänge und Anzeigen vor Ort war SHS eingebunden.

Unterstützung leistete SHS beim Aufbau und Betrieb der Corona-Teststation der Stadt Köln im Juli 2020. Betrieben wurde die Station von der Johanniter-Unfall-Hilfe am Fernbusbahnhof. Im Februar 2021 löste das Unternehmen CENTOGENE die Johanniter ab und errichtete ein Testzentrum im Terminal 2.

Dank der professionellen Zusammenarbeit aller Beteiligten und der Summe aller genannten Maßnahmen haben Belegschaft und Kunden des Flughafens die Pandemie gut überstanden. Wichtig dafür war auch die Entscheidung der Stadt Köln im April 2021, den Flughafen bei der Impfpriorisierung als kritische Infrastruktur einzustufen. Seither konnte allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Impfangebot gemacht werden.

Die Verfolgung der jeweils aktuellen Rechtslage auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene gehörte ebenfalls zu den zentralen Aufgaben von SHS. Die dadurch sich ändernden Bestimmungen und Schutzmaßnahmen sind vom Flughafen Köln/Bonn umgesetzt worden.

+ Anzahl der Unfälle 1000-Mann-Quote



1000-Mann-Quote: Meldepflichtige* Arbeitsunfälle / 1000 Vollarbeiter
 (* Arbeitsunfälle mit > 3 Ausfalltagen)
 Durch die Umstellung der Berechnung liegt kein Wert für 2014 vor

+ Ausfalltage durch Unfälle 6



Tiertransportschutzbeauftragte

Der Köln Bonn Airport ist nicht nur Startpunkt für Fluggäste und Luftfracht, auch Tiere fliegen dank unseres motivierten Teams aus geschulten Tiertransportschutzbeauftragten (Abteilung Cargo Operations) sicher und gut versorgt.

Dabei kümmern sich die Kollegen nicht nur um gewerbliche Tiertransporte. Auch einreisende Haustiere werden beispielsweise zu Tierheimen weitertransportiert oder Fluggäste werden bezüglich der Mitreise ihrer Lieblinge in Urlaubsgebiete beraten. Bei der Zusammenarbeit mit dem Zoll sind unsere Experten ebenso gefragt.

Neben einer Reihe von gesetzlichen Vorgaben (beispielsweise die Tiertransportschutzverordnung) spielen

auch die vielfältigen Nachweise über die Qualifikation der Beauftragten eine wichtige Rolle.



500.000

Im Jahresdurchschnitt werden ca. 500.000 Tiere für den Transport über den Köln Bonn Airport betreut.

Die Ausrüstung der Tiertransportschutzbeauftragten deckt viele Eventualitäten ab. Neben der persönlichen Schutzausrüstung gibt es Transportboxen, Schlangenhaken, Pferdehalfter und Pfoten-Schutzschuhe sowie eine

Pferdeverladerampe und einen speziell ausgestatteten VW-Bus.

Im Jahresdurchschnitt werden ca. 500.000 Tiere für den Transport über den Köln Bonn Airport betreut. Hunde, Katzen, Mäuse, aber auch Delfine, Ameisenbären, Tiger, Löwen, Pferde, Rinder, Puten, Ziegen, Schafe, Paviane, Aale sowie Fische zählen dabei zu den tierischen Fluggästen.

Die Kollegen stehen, gewährleistet durch Rufbereitschaften, rund um die Uhr für die Tiere zur Verfügung.

Tiergesundheitsgesetz

Abteilungsleiter Gerit Thurm hält eine ungiftige, gelbe Anakonda während seiner Ausbildung bei der Berufsfeuerwehr Düsseldorf zum Reptilien-Fachkundigen.

Gesetzliche Vorgaben:

- ▷ Tierschutzgesetz, Tiergesundheitsgesetz
- ▷ Verordnung über anzeigepflichtige Tierseuchen und meldepflichtige Tierkrankheiten
- ▷ VERORDNUNG (EG) Nr. 1/2005 DES RATES vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97





Mitarbeiter

1.766

Stichtag 31.12.

↘ -8,5% seit 2018

Mehr Männer



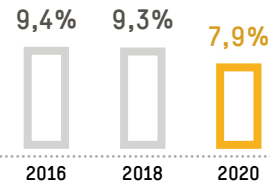
86%
Männer



14%
Frauen



Krankenquote



↘ -1,4% seit 2018

beträgt die durchschnittliche
Krankenquote 2020.



Fortbildung

487

487 Mal nutzten
die Mitarbeiter die Möglichkeit
zur externen Weiterbildung.



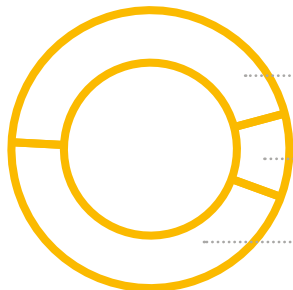
Beschäftigungsquote

218

Schwerbehinderte sind
bei der Flughafengesellschaft
beschäftigt.



Demografischer Wandel



41,0% über 50 Jahre

8,9% unter 30 Jahre

41,6% 30-50 Jahre

! Der demografische
Wandel gehört zu den
großen Herausforderungen
des Unternehmens.

Nachhaltigkeitsprogramm

Ökonomie

Handlungsfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status
wirtschaftliche Stabilität	Ausrichtung Expressfracht/ Low Cost	24-Stunden-Öffnung / Programm Ergebnissicherung, Kurzarbeit	
Infrastruktur	Erhalt der Infrastruktur	Bahnsanierung abgeschlossen, Roll- weg B Sanierung teilw. abgeschl.	
Digitalisierung	Erweiterung digitaler Angebote	Parken, Flughafen-App, Mobile Office	
Kundenzufriedenheit	ständige Optimierung	Zentrales Feedback / Beschwerde- management	
nachhaltige Beschaffung	Entwicklung von Nachhaltigkeitsrichtlinien	Festlegung von Kriterien NH Be- schaffung, Einführung RCL Papier, umweltfreundl. Büroprodukte	
Sicherheit	Optimierung der Zugangskontrolle	Wischprobe Körperscanner Verbesserung ZKS umgesetzt	

Umwelt

Handlungsfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status
Klimaschutz	Neuausrichtung der Klimastrategie Klimaziel 2030 Halbierung CO ₂ - Emissionen	E-Flotte, moderne Steuerungs- technik, CO ₂ -Kataster, ACA	
Naturschutz	Erhalt von Lebensräumen	Ökokonto	
Lärmschutz	Minderung der Lärmbetroffenheit	Lärminderungskonzept, For- schungsprojekte lärmarmes Fliegen	
Gewässerschutz	Wassermanagement	Entwässerungskonzept PFT Sanierung	
Abfall	Reduzierung der Abfallmenge	Ausweitung der Abfalltrennung	

Soziales

Handlungsfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status
Personalentwicklung	nachhaltige Personalpolitik	Aus- und Weiterbildung, Einführung Mobile Office, Förderung weiblicher Führungskräfte	
Gesundheitsschutz	Erhalt der Arbeitskraft	Optimierung der Arbeitssicherheit und Arbeitsbedingungen Hygienekonzept (Pandemie)	
soziale Verantwortung	Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung	Unterstützung karitativer und gemeinnütziger Einrichtungen	

● erfüllt ● noch nicht erfüllt

GRI-Inhaltsindex

 Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option „Kern“ erstellt.

GRI Standard	Angaben	Seite	Kommentar
	ALLGEMEINE STANDARDANGABEN		
GRI 101	Grundlagen 2016		
GRI 102	Allgemeine Angaben 2016		
	Organisationsprofil		
GRI 102-1	Name der Organisation	U3	
GRI 102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	2	vgl. GB 2020 S. 26–29
GRI 102-3	Hauptsitz der Organisation	U3	vgl. GB 2020 S. 52
GRI 102-4	Betriebsstätten	U3	vgl. GB 2020 S. 52
GRI 102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	7	vgl. GB 2020 S. 56
GRI 102-6	Belieferte Märkte	13	vgl. GB 2020 S. 26–29
GRI 102-7	Größe der Organisation	13	
GRI 102-8	Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern	38	
GRI 102-9	Lieferkette	39	
GRI 102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	39	keine
GRI 102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	7	vgl. GB 2020 S. 37–41
GRI 102-12	Externe Initiativen	10, 11	
GRI 102-13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	7	
	Strategie		
GRI 102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	2, 5, 6	
GRI 102-15	Wichtige Auswirkungen, Risiken, Chancen	2, 7	vgl. GB 2020 S. 28–30, 42–45
	Ethik und Integrität		
GRI 102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	33, 34	vgl. GB 2020 S. 63
GRI 102-17	Verfahren zu Beratung und Bedenken in Bezug auf die Ethik	46	
	Unternehmensführung		
GRI 102-18	Führungsstruktur	33	vgl. GB 2020 S. 8

GB: Geschäftsbericht NHB: Nachhaltigkeitsbericht U: Umschlagseite

GRI Standard	Angaben	Seite	Kommentar
Einbindung von Stakeholdern			
GRI 102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen		s. NHB 2018
GRI 102-42	Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	5	
GRI 102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	5	
GRI 102-44	Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	7, 8–12	
Vorgehensweise bei der Berichterstattung			
GRI 102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	7	vgl. GB 2018, S. 51
GRI 102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen		
GRI 102-47	Liste der wesentlichen Themen	5, 6, 7	
GRI 102-48	Neudarstellung von Informationen	39	
GRI 102-49	Änderung bei der Berichterstattung	46	
GRI 102-50	Berichtszeitraum	46	
GRI 102-51	Datum des letzten Berichts	46	Der Nachhaltigkeitsbericht 2018 wurde im August 2019 veröffentlicht.
GRI 102-52	Berichtszyklus	46	
GRI 102-53	Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht	U3	
GRI 102-54	Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	40	
GRI 102-55	GRI-Inhaltsindex	40–45	
GRI 102-56	Externe Prüfung	46	keine



THEMENSPEZIFISCHE ANGABEN – ÖKONOMIE

GRI 201	Wirtschaftliche Leistung 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	2	vgl. GB 2020 S. 26–42
GRI 201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	7	vgl. GB 2020 S. 76
GRI 201-3	Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne		
GRI 201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand		vgl. GB 2020 S. 75

GB: Geschäftsbericht NHB: Nachhaltigkeitsbericht U: Umschlagseite

GRI Standard	Angaben	Seite	Kommentar
GRI 202	Marktpräsenz 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	2, 5, 6	
A01	Passagiere	13	
A02	Flugbewegungen	13	
A03	Cargovolumen	13	
GRI 203	Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	2	
GRI 203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	7, 10	www.koeln-bonn-airport.de/unternehmen/planfeststellung.html
GRI 205	Korruptionsbekämpfung 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	34	
GRI 205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	34	
	THEMENSPEZIFISCHE ANGABEN – ÖKOLOGIE		
GRI 302	ENERGIE 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	15, 16	
GRI 302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	18	
GRI 302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation	18	
GRI 302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	18, 19	
GRI 303	Wasser 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	15, 16	
GRI 303-1	Wasserentnahme	21	s. NHB 2018
A04	Qualität des Niederschlagswassers	21	s. NHB 2018

GB: Geschäftsbericht NHB: Nachhaltigkeitsbericht U: Umschlagseite

GRI Standard	Angaben	Seite	Kommentar
GRI 304	Biodiversität 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	17	
GRI 304-1	Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden	16, 22, 23	https://www.koeln-bonn-airport.de/uploads/tx_download/WahnerHeide_2019_SCREEN.pdf
GRI 304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	23	https://www.koeln-bonn-airport.de/uploads/tx_download/WahnerHeide_2019_SCREEN.pdf
GRI 304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	23	https://www.koeln-bonn-airport.de/uploads/tx_download/WahnerHeide_2019_SCREEN.pdf
A09	Vorfälle Vogelschlag pro 10.000 Flugbewegungen	22	https://www.koeln-bonn-airport.de/uploads/tx_download/WahnerHeide_2019_SCREEN.pdf
GRI 305	Emissionen 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	15, 16	
GRI 305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	18	
GRI 305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	18	
GRI 305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	18	
GRI 305-5	Senkung der THG-Emissionen	15, 17	
A05	Luftqualität	17, 19	
GRI 306	Abwasser und Abfall 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	15, 16	
GRI 306-1	Abwassereinleitungen nach Qualität und Einleitungsort	21	
GRI 306-2	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	20	
GRI 306-3	Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen	21	
A06	Enteisungsmittel nach Art und Menge	21	
GRI 307	Umwelt-Compliance 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	39	vgl. NHB 2018
GRI 307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	39	vgl. NHB 2018
A0	Intermodaler Verkehr		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	2	
A0	Lärm		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	2	
A07	Anzahl/Veränderung der Anwohner in Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind		Es liegen keine zuverlässigen Daten vor.

GRI Standard	Angaben	Seite	Kommentar
	THEMENSPEZIFISCHE ANGABEN – SOZIALES		
GRI 401	Beschäftigung 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	31	
GRI 401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	38	vgl. GB 2020 S. 36
GRI 401-2	Betriebliche Leistungen	31, 32	s. NHB 2016
GRI 401-3	Elternzeit	31	s. NHB 2016
GRI 402	Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	31	
GRI 402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	31	https://oeffentlicher-dienst.info/tvoed/f/
GRI 403	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	36	
GRI 403-1	Repräsentation von Mitarbeitern in formellen Arbeitgeber-Mitarbeiter-Ausschüssen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	36	s. NHB 2016
GRI 403-2	Art und Rate der Verletzung, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage, Abwesenheit und Zahl der arbeitsbedingten Todesfälle	36	
GRI 403-3	Mitarbeiter mit einem hohen Auftreten von oder Risiko für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit in Verbindung stehen	36	s. NHB 2016
GRI 403-4	Gesundheits- und Sicherheitsthemen, die in formellen Vereinbarungen mit Gewerkschaften behandelt werden	36	s. NHB 2016
GRI 404	Aus- und Weiterbildung 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	32, 34	
GRI 404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	31, 32	s. NHB 2016
GRI 405	Diversität und Chancengleichheit 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	31	
GRI 405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten		vgl. GB 2020 S. 8, 9, 42

GB: Geschäftsbericht NHB: Nachhaltigkeitsbericht U: Umschlagseite

GRI Standard	Angaben	Seite	Kommentar
GRI 406	Diskriminierungsfreiheit 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	33	
GRI 406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	33	Keine Vorfälle
GRI 413	Lokale Gemeinschaften 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	2, 11	
GRI 413-1	Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	2	
A08	Anzahl zu entschädigender Personen in unmittelbarer Flughafennähe		Keine Umsiedlung im Berichtszeitraum
GRI 417	Marketing und Kennzeichnung 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	7	
GRI 417-3	Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation	7	Keine
GRI 418	Schutz der Kundendaten 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	29	
GRI 419	Sozioökonomische Compliance 2016		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	2	
GRI 419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	2	Keine
A0	Notfallvorbereitung und Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	2	s. NHB 2016
A0	Servicequalität		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	8	
A0	Dienstleistungen und weitere Angebote für Personen mit speziellen Bedürfnissen		
GRI 103	Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	8	https://www.koeln-bonn-airport.de/fluege/barrierefrei-reisen.html

GB: Geschäftsbericht NHB: Nachhaltigkeitsbericht U: Umschlagseite

Über diesen Bericht

Gegenstand dieses Berichts sind die wesentlichen ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Auswirkungen, die sich aus dem Wirtschaften der Flughafen Köln/Bonn GmbH im Berichtsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 ergeben haben. Wichtige Veränderungen bezüglich Größe, Struktur und Eigentumsverhältnissen waren im Berichtszeitraum nicht zu verzeichnen. 

Soweit nicht anders angegeben, beziehen sich alle Zahlen und Daten auf die Betreibergesellschaft des Flughafens Köln/Bonn. Die Daten, Fakten und Inhalte aus dem vorangegangenen Nachhaltigkeitsbericht wurden aktualisiert beziehungsweise angepasst. Für den Berichtszyklus wurde ein zweijährlicher Turnus gewählt. Die Berichtsinhalte wurden keiner externen Prüfung unterzogen. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht in der Regel das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechtsidentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist. 

Als Arbeitgeber mit öffentlichen Anteilseignern achtet die Flughafen Köln/Bonn GmbH das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland – dazu gehören auch die elementaren Menschenrechte. Aufgrund seiner stark auf die Region fokussierten Wertschöpfungskette ist von Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit des Flughafens nicht auszugehen.

Impressum

Herausgeber

Zentralbereich Recht & Politik,
Abteilung Nachhaltigkeit
und Umlandkommunikation,
Flughafen Köln/Bonn GmbH
Postfach 98 01 20
51129 Köln

Verantwortlich

Martin Partsch
(Leiter Abteilung Nachhaltigkeit
und Umlandkommunikation)

Redaktion

Anja van Melis,
Monika Schmidt,
Dr. Ralf Peter Michel,
Lennart Kehl

Fotos

Peter Boettcher,
Josef Farwick,
Heinekamp,
Achim Hopp,
Hartwig Mertens,
Ulf Muuß,
Olaf-Wull Nickel,
Holger Ostwald, UPS
Birgitta Petershagen,
Rebekka Rülcker,
Klaus Schinzel,
Oliver Steinebach,
VOLOCOPTER: Dieses Bild ist urheber-
rechtlich geschützt. Alle Rechte sind
vorbehalten, einschließlich der Ver-
vielfältigung, Verbreitung und sonsti-
gen Nutzung.

Konzept/Gestaltung und Illustration

Kammann Rossi GmbH

PrePress und Produktion

Kammann Rossi GmbH

Druck

DCM Druck Center Meckenheim GmbH

Papier

BERBERICH PAPIER, Vivus 89

Stand

August 2021

Zertifizierung



Symbolerläuterungen

-  Verweis auf GRI-Angaben
-  Verweis auf eine Tabelle im Bericht
-  Verweis auf eine Grafik im Bericht
-  Verweis auf einen Weblink

