INNS' BRUCK AIRPORT

# Nachhaltigkeitsbericht 2019

mit aktualisierter integrierter Umwelterklärung gemäß EMAS-III-Verordnung (Daten 2018)

# Werte Leserinnen und Leser,

102-14 die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m. b. H. blickt erneut auf ein sehr erfolgreiches Jahr zurück. Erstmals in der Geschichte des Flughafens Innsbruck konnten knapp über 1,1 Millionen Fluggäste in Innsbruck begrüßt werden.

Dieser Nachhaltigkeitsbericht gibt einen detaillierten Einblick, wie wir unserer Verantwortung in den Bereichen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt nachkommen. Besonders stolz sind wir, dass es uns gelungen ist, auch 2018 unter schwierigen Vorzeichen infolge der Insolvenz der Air Berlin-Gruppe sowie unseres englischen Airline-Kunden Monarch wieder ein hervorragendes wirtschaftliches Ergebnis zu erzielen. Seit 2009 haben wir von unseren Gewinnen rund EUR 20 Mio. an unsere drei öffentlichen Eigentümer Innsbrucker Kommunalbetriebe AG, Stadt Innsbruck und Land Tirol ausgeschüttet. Wir sind daneben ein bedeutender Auftraggeber für die heimische Wirtschaft und sichern mehr als 1000 Arbeitsplätze am Flughafen direkt und ca. 2500 Arbeitsplätze (mittelbar und unmittelbar) in der Region. Nachdem bereits im Vorjahr rechtzeitig vor der Wintersaison die erweiterte Check-In Halle und die zusätzliche Abflugwartefläche mit der neuen Business- und VIP-Lounge in Betrieb genommen werden konnten, stand das Frühjahr 2018 ganz im Zeichen des Umzugs aller nicht-operativen Abteilungen in den neuen Verwaltungsbereich im 2. OG des Neubaus. Erstmals sind damit alle Verwaltungseinheiten in einem modernen, zentralen Bereich untergebracht.

Auf Grund der Lage des Flughafens inmitten eines dichten Siedlungsraumes am Westrand der Landeshauptstadt Innsbruck sind wir uns aber bewusst, dass wir trotz aller wirtschaftlichen Erfolge auch auf Umweltbelange größtmögliche Rücksicht nehmen müssen und Auswirkungen auf die Umwelt, die unvermeidbar in Verbindung mit dem Betrieb eines Flughafens entstehen, möglichst gering zu halten sind. Dies stellt deshalb neben dem ökonomischen Erfolg eines unserer wichtigsten Unternehmensziele dar. In diesem Sinne haben wir auch den Wunsch seitens der Stadtpolitik aufgegriffen, und das vor vier Jahren erstmals eingeführte freiwillige Lärmschutzfensterförderprogramm überarbeitet. Durch die Absenkung der Grenzwerte für die Inanspruchnahme der Förderungen wurde der Kreis der berechtigten Anrainerinnen und Anrainer nochmals erheblich ausgeweitet und gegenüber dem Status quo mehr als verdoppelt. Der Flughafen Innsbruck erfüllt damit freiwillig auch strengste internationale Anforderungen an den passiven Lärmschutz.

Unser oberstes Gebot ist allerdings ein sicherer Flugbetrieb. Die regelmäßig durch Externe durchgeführten Audits und Inspektionen bestätigen die hohen Standards am Flughafen. Der Absturz eines Kleinstflugzeugs kurz nach dem Start, bei dem die beiden Insassen im Frühjahr 2018 auf einem Feld in der Nachbarschaft des Flughafens ums Leben kamen, hat uns deshalb sehr betroffen gemacht.

Um den Betrieb des Flughafens in seiner bisherigen Form auch in Zukunft garantieren zu können, müssen wir in den kommenden Jahren erheblich am Standort in die Infrastruktur investieren. Einerseits muss die Start- und Landebahn dringend erneuert werden, andererseits hat das zentrale Terminal nach knapp 60 Jahren trotz aller Pflege einen Zustand erreicht, der einen Neubau nach modernsten Anforderungen unumgänglich macht. Die für beide Projekte notwendigen Planungen laufen bereits auf Hochtouren.

Es werden also auch in Zukunft schwierige Aufgaben zu bewältigen sein. Wir freuen uns aber auch darauf und sind sicher, damit unser Qualitätsniveau und unsere Umweltleistung weiter verbessern zu können.

Dipl.-Ing. Marco Pernetta
Geschäftsführer


## Impressum

Eigentümer, Verleger & Herausgeber:
Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H., Fürstenweg 180, A-6020 Innsbruck

Inhalt: Dipl.-Ing. Marco Pernetta – TFG, Mag. Birgit Katholnigg, Mag. Christian Katholnigg - The CSR Company GmbH, Innsbruck

Konzeption & Umsetzung: schloss**marketing**, Marketing & Media Services GmbH – www.schloss-marketing.at

Fotos: Flughafen Innsbruck, Land Tirol, Gerhard Berger, Peter Norz, Daniel Rinner, Christian Schöpf, Pixabay

Der Nachhaltigkeitsbericht 2019 wurde mit dem Datenmaterial von 2018 erstellt. Link zu den Umweltaktivitäten und zum Download „Nachhaltigkeitsbericht mit aktualisierter integrierter Umwelterklärung gemäß EMAS-III-Verordnung": www.innsbruck-airport.com/de/zahlen-fakten/umwelt

# Inhaltsverzeichnis


Vorwort 3

Verzeichnis der Abbildungen 6

GRI-Bericht 9

mit integrierter Umwelterklärung gemäß EMAS-III-Verordnung 9
- Über diesen Bericht 9
- Berichtszeitraum und -Grenzen 9
- Redaktionelle Hinweise 9

Strategie 10

„Unsere Strategie ist ein kontinuierliches und zugleich gesundes Wachstum." 10
Umwelt 10
Wirtschaftlicher Erfolg 11
Interessen der Anspruchsgruppen 12
- Passagiere 12
- Mitarbeiter 13
- Anrainer 13
- Behörden 13
- Verbände 14
- Airlines 14

Ein Flughafen stellt sich vor 15

Management und Führungsstruktur 15
Organigramm der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. 16
Wirtschaftsfaktor Flughafen 17
Aviation 18
Non Aviation 19

Der Innsbrucker Flughafen bewegt 20

Der Innsbrucker Flughafen als Arbeitgeber – ein sicherer Arbeitsplatz 24

Wirtschaftlicher Erfolg als Grundlage für einen sicheren Arbeitsplatz 24
Eine sichere Arbeitsumgebung zum Schutz unserer Mitarbeiter 24
Die Gesundheit unserer Mitarbeiter ist uns ein großes Anliegen 25
Daten und Fakten Personal 26

Tätigkeiten am Flughafen 27

Nichtbehördliche Abfertigung und Verkehrsabfertigung 27
Winterdienst 27
Betreuung und Adaptierung der Infrastruktur 30

Dialog und gesellschaftliche Verantwortung 31

Verfahren zur Festlegung der Berichtsinhalte und Abgrenzung von Aspekten 31
Erwartungen und Interessen der Stakeholder 31





Aspekte und Handlungsfelder der Berichterstattung 34

Wirtschaftliche Leistung 34
Compliance – im Einklang mit den Gesetzen 35
Sicherheit und Gesundheit 36
- Airport Security 36
- Airport Safety 36
- Sicherheitsrelevante Vorkommnisse 37
- Services für Passagiere mit besonderen Bedürfnissen 37

Der Flughafen und seine Umwelt (Umweltbericht gem. EMAS-III-Verordnung) 38

Umwelt- und Energiepolitik 38
Unser Managementsystem 39
Das Umwelt-/Energiemanagementsystem 39
Der Flughafen und seine Umweltauswirkungen 41
Fluglärm 42
Bodenlärm 47
Energieverbrauch 48
Klimagase 55
Luftschadstoffe 58
Wassernutzung 61
Verunreinigung Boden- und Grundwasser 63
Abfall 65
Auswirkungen auf die Biodiversität 69

Nachhaltigkeitsziele 70

Tabellarische Darstellung der Unternehmensdaten 71

Eigentümerstruktur 71
Größe der Organisation 71
Mitarbeiterzahlen 71
- Gesamtanzahl 71
- Mitarbeiter nach Arbeitsvertrag 72
- Mitarbeiter nach Beschäftigungsart 72
- Saisonale Arbeitskräfte 72
- Anzahl der Mitarbeiter unter Kollektivvertrag 72

Zahlen und Fakten 73

Glossar 75

ISO 14001 Zertifikat 82

ISO 50001 Zertifikat 83

Gültigkeitserklärung 84

Externe Prüfung der Nachhaltigkeitsangaben im Geschäftsbericht 2018 85

Anhang: GRI-Index 86

Berichtete Standardangaben 86
Berichtete Leistungsindikatoren 87

# Verzeichnis der Abbildungen




Abbildung 1: Effekte wirtschaftlicher Erfolg und Gewinnerzielung 11

Abbildung 2: Ausgeschüttete Gewinne 12

Abbildung 3: Mitgliedschaft in Verbänden 14

Abbildung 4: Gesellschaftsbeteiligungen 15

Abbildung 5: Organigramm der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. 16

Abbildung 6: Wirtschaftliche Unternehmensdaten 17

Abbildung 7: Erlöse Aviation 18

Abbildung 8: Erlöse Non Aviation 19

Abbildung 9: Verteilung der Umsätze auf Aviation und Non Aviation 19

Abbildung 10: Destinationen 20

Abbildung 11: Flugbewegungen 22

Abbildung 12: Passagiere 22

Abbildung 13: Passagiere und Flugbewegungen 23

Abbildung 14: Transportleistung in Verkehrseinheiten (VE) 23

Abbildung 15: Verkehrseinheiten je Bewegung 23

Abbildung 16: Personalaufwand und Personalstand 26

Abbildung 17: Verbrauch an Enteisungsmitteln fest 28

Abbildung 18: Verbrauch an Enteisungsmitteln flüssig 29

Abbildung 19: Identifizierte Stakeholder im Rahmen der Ermittlung des Kontextes der Organisation 31

Abbildung 20: Wesentlichkeitsmatrix 32

Abbildung 21: Wesentliche Themen 33

Abbildung 22: Bilanz in TEUR 34

Abbildung 23: Verteilter wirtschaftlicher Wert 35

Abbildung 24: Unterstützte Nachhaltigkeitschartas 36

Abbildung 25 : Art und Anzahl der Betriebszeitenverlängerungen (BZV) 43

Abbildung 26: Genehmigte Betriebszeitenverlängerungen 44

Abbildung 27: Militärischer Jet-Flugverkehr 45

Abbildung 28: $L_{den}$ und Flugbewegungen, Messstelle Allerheiligen 45

Abbildung 29: Energieträger 48

Abbildung 30: Verbrauch von Energieträgern gesamt und je VE 49

Abbildung 31: Energieträger 49

Abbildung 32: Stromverbrauch in kWh gesamt und je VE 50

Abbildung 33: Erdgasverbrauch 51

Abbildung 34: Kraftstoffverbrauch in kWh/a 53

Abbildung 35: Kraftstoffverbrauch in Liter 53

Abbildung 36: Kraftstoffe (Diesel Vorfeld, Diesel Notstrom, Benzin) in kWh/a 53

Abbildung 37: Energiebedarf Diesel 54

Abbildung 38: Energiebedarf Diesel für Flugzeugabfertigung 54

Abbildung 39: $CO_2$-Emissionen am Flughafen Innsbruck 56

Abbildung 40: $CO_2$-Emissionen aus Flugzeugquellen am Flughafen Innsbruck 57

Abbildung 41: Emissionen $NO_X$, CO, $PM_{10}$, $SO_X$ 60

Abbildung 42: Gesamtwasserentnahme aufgeschlüsselt nach Quellen (in $m^3$) 62

Abbildung 43: Gesamtvolumen des wieder zugeführten und wiederverwendeten Wassers nach Wasserquellen und Art der Wiederverwendung 62

Abbildung 44: Wasserverbrauch gesamt und je VE 62

Abbildung 45 : Abwassereinleitung 64

Abbildung 46: Abwassereinleitungen nach Abwasserarten 64

Abbildung 47: Nicht gefährliche Abfälle 66

Abbildung 48: Gefährliche Abfälle 67

Abbildung 49: Daten und Fakten Abfall 68

# GRI-Bericht

## mit integrierter Umwelterklärung gemäß EMAS-III-Verordnung



### Über diesen Bericht

Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. (TFG) dokumentiert mit dem vorliegenden Bericht ihre Leistungen im Bereich unternehmerische Nachhaltigkeit. Der seit 2000 veröffentlichte Umweltbericht wird um die Bereiche „Gesellschaftliche Verantwortung“ und „Wirtschaftliche Aspekte“ erweitert.
102-51 Der vorhergehende Nachhaltigkeitsbericht wurde 2018 veröffentlicht.

Um den Anforderungen des Energie-Effizienz-Gesetzes (EEffG) in der aktuellen Form Genüge zu tun, werden die Aktivitäten im energetischen Bereich detaillierter dargestellt.

Der Bericht beschreibt die Nachhaltigkeitsstrategie und -organisation der TFG sowie Entwicklungen, Aktivitäten und Kennzahlen in den Bereichen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt.

Das Kapitel Umwelt (Seite 38 – 69), die Nachhaltigkeitsziele (Seite 70) und die Umweltdaten (ab Seite 42) entsprechen den Anforderungen für die Umwelterklärung 2019 gemäß den Anforderungen des Eco Management and Audit Scheme (EMAS). Dieser Teil wurde im Sinne der EMAS-Verordnung validiert.

Zur Berichterstellung wurden die Vorgaben der aktuellen Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI) einschließlich der branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber angewendet. Der Bericht entspricht dem Umfang nach dem „Core“ Bereich und wurde durch den TÜV Süd Landesgesellschaft Österreich verifiziert. Eine Übersicht aller behandelten GRI-Indikatoren findet sich ab der Seite 86. Buchstaben-Zahlenkombinationen in blauer Schrift neben dem Text weisen auf die entsprechenden Indikatoren hin. Die in grau hinterlegten Kästchen (W 1 - 20) stellen den Bezug zu den Themen der Wesentlichkeitsmtatrix (siehe Seite 32) dar.

### Berichtszeitraum und -Grenzen

102-50

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht bezieht sich grundsätzlich auf die TFG mit Standort Innsbruck. Sämtliche Kennzahlen beziehen sich, sofern nicht anders angegeben, auf das Geschäftsjahr 2018. Es gab im Berichtsjahr keine wesentlichen Änderungen bei Berichtsumfang und -grenzen im Vergleich zum Vorjahresbericht. Die Betriebsdaten und die daraus errechneten Indikatoren basieren auf präzisen Erhebungen und Messungen. Die Lärmmessung und Aufzeichnung der Daten erfolgte durch das Amt der Tiroler Landesregierung, die Berechnung gemäß $L_{den}$ wurde durch das spezialisierte Ingenieurbüro Neukirchen durchgeführt.

Die Auswertung der Emissionsdaten erfolgte durch das Laboratorium für Umweltanalytik GmbH.

### Redaktionelle Hinweise

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wurde im Bericht bei geschlechtsspezifischen Bezeichnungen durchgängig die männliche Form verwendet. 102-52
Redaktionsschluss war der 30.05.2019.

Der Nachhaltigkeitsbericht der TFG erscheint in einem dreijährigen Rhythmus. Dazwischen werden jährliche Aktualisierungen durchgeführt.

**Ansprechpartner:**

102-53

| Anrede | Vor- und Nachname | Abteilung | E-Mail |
|---|---|---|---|
| Herr | Dipl.-Ing. Marco Pernetta | Geschäftsführer | marco.pernetta@innsbruck-airport.com |

# Strategie

102-14 | „Unsere Strategie ist ein kontinuierliches und zugleich gesundes Wachstum."

Diese Strategie wird vor allem, aber nicht nur, in nachfolgenden Handlungsfeldern konsequent umgesetzt:

**Umwelt:**
- Lärmreduktion
- Schadstoffreduktion
- Ressourceneffizienz
- Erhaltung der Biodiversität

**Wirtschaftlicher Erfolg:**
- Steuerliche Leistungen
- Gewinnausschüttung
- Rücklagenbildung
- Erhalt von Arbeitsplätzen
- Zukünftige Investitionen

**Anspruchsgruppen:** [1)]
- Passagiere
- Mitarbeiter
- Anrainer
- Behörden
- Verbände
- Airlines
- Eigentümer

## Umwelt

W 8

Unsere Mitmenschen und unsere Umwelt so wenig wie möglich zu belasten, ist uns ein besonderes Anliegen. Darum haben wir bereits in der Vergangenheit Maßnahmen gesetzt, um diese Strategie zu verwirklichen:

- Seit 2004 werden am Flughafen Innsbruck als erstem Flughafen Österreichs zur Pönalisierung lauter Flugzeugtypen **lärmabhängige Landegebühren** verrechnet. Damit schuf die TFG einen Anreiz, Innsbruck vorzugsweise mit leisen Flugzeugen anzufliegen.
- Zudem hat Innsbruck die strengste und restriktivste **Betriebszeitenregelung** aller österreichischen Verkehrsflughäfen.
- Ergänzend werden die **Nachtflugbeschränkungen** sehr strikt beachtet. Es werden nur lebensrettende Transplantations- und Ambulanzflüge gestattet sowie Flüge, für die eine entsprechende Verlängerung gemäß gesetzlicher Verpflichtung besteht.
- Gemeinsam mit der Austro Control wurden **lärmmindernde An- und Abflugverfahren** entwickelt und so die Lärmbelastung der Umgebung erheblich reduziert.
- Die **Triebwerksprobeläufe** wurden auf ein notwendiges Minimum reduziert.

Neben diesen **operativen Maßnahmen** tragen wir auch im **technisch-infrastrukturellen Bereich** zur Verminderung der Umweltbelastung bei:

Seit 2013 gibt es eine Gesetzesgrundlage für die Lärmschutzförderung für Objekte, die in die 65-dB-Lärmschutzzone fallen. Der Flughafen ist freiwillig einen Schritt weiter gegangen und hat sich dazu entschieden, den Schwellenwert auf 60 dB zu senken, um spürbare Verbesserungen für die Anrainer zu erreichen und die Zielgruppe der Förderungsnehmer somit deutlich zu erhöhen. 2014 konnte eine diesbezügliche Vereinbarung erreicht werden und seit 1. Januar 2015 wird allen Anspruchsberechtigten eine **Lärmschutzförderung für Fenstertausch und Schalldämmlüfter** gewährt. Mit Ende Dezember 2018 wurde mit der Stadt Innsbruck die Ausweitung der freiwilligen Lärmschutzfensterförderung auf den Bereich mit einem durchschnittlichen Fluglärmpegel von 55 dB vereinbart.

[1] *Vgl. auch Seite 31 ff*



Durch den Einsatz moderner Umwelttechnologien

- wie die laufende Umstellung des Geräteparks auf **emissions- und lärmarme Antriebe** (z. B. Elektromotoren) oder
- mit der LED-Beleuchtung für das Vorfeld

setzen wir wichtige Maßnahmen, die zur Umsetzung unserer Strategie beitragen.

Der Flughafen war schon immer technischen Innovationen gegenüber aufgeschlossen, so zum Beispiel mit dem **Projekt der Tageslichtumlenkung**, das gemeinsam mit der Firma Bartenbach schon seit 1995 im Rahmen von Neu- und Umbauten umgesetzt wird. Spezielle Spiegel leiten das Umgebungslicht in das Innere des Gebäudes und ermöglichen dadurch Stromeinsparungen im Bereich der Beleuchtung.

Als europaweit erster Flughafen wurde die Umrüstung der Vorfeldbeleuchtung auf LED-Lampen vorgenommen. Dadurch konnten nicht nur Energieeinsparungen von fast 60 % erreicht werden, sondern es wurde auch das Streulicht außerhalb der zu beleuchtenden Flächen des Vorfelds drastisch reduziert. Im Gegensatz zu früher liegt nun die Fläche zwischen dem Vorfeld und der Kranebitter Allee im Dunkeln.

Auch die Natur in Verbindung mit entsprechender Technik ermöglicht eine Reduktion der eingesetzten Energie. Eine **solarunterstützte Warmwasser-Aufbereitung** sorgt für eine ressourcenschonende Energiegewinnung.

Bereits seit 1996 wird die Kühlung der meisten Gebäude über eine Grundwasseranlage durchgeführt. Eine Wärmepumpe zur Beheizung der Enteisungstanks leistet ebenfalls einen Beitrag zur Energieeinsparung.

## Wirtschaftlicher Erfolg

201-1
W 19

Um unsere zahlreichen Aufgaben wahrnehmen zu können und unserer Verantwortung gerecht zu werden, benötigen wir Kapital. Daher ist der wirtschaftliche Erfolg und die Gewinnerzielung unsere oberste ökonomische Prämisse für zielorientiertes Handeln:

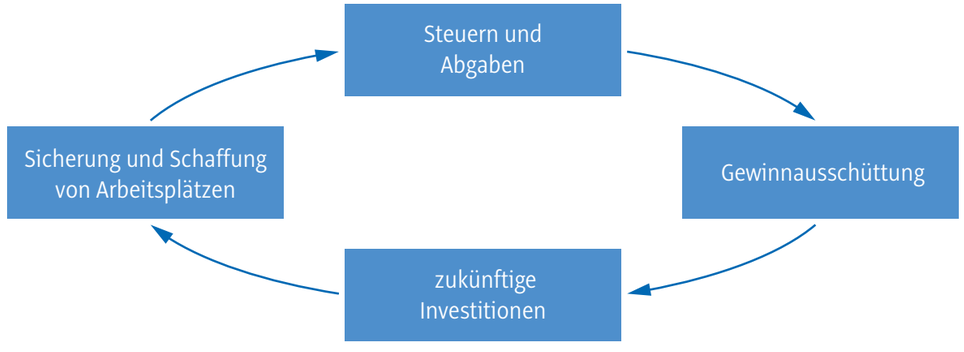



*Abbildung 1: Effekte wirtschaftlicher Erfolg und Gewinnerzielung*

Ein Teil unseres finanziellen Erfolges

- fließt als **Steuerleistung an die öffentliche Hand** zurück und kommt so der Allgemeinheit und damit uns allen zugute;
- dient der **Schaffung und der Erhaltung von Arbeitsplätzen**. Dies kommt nicht nur in erster Linie unserem eigenen Unternehmen zugute, sondern auch denjenigen Betrieben, die indirekt als Zulieferer oder in unserem ökonomischen Umfeld an unserem finanziellen Erfolg beteiligt sind;
- wird als Rücklage einbehalten, so dass wir unsere strategischen Ziele Schritt für Schritt umsetzen können und geplante **Investitionen bzw. notwendige Erneuerungen** auch in Zukunft gesichert sind; Im Jahr 2018 belief sich das Investitionsvolumen auf rund 2,6 Mio. Euro.
- fließt als **Gewinnausschüttung** unseren Anteilseignern zu, die diese Geldmittel wiederum in der Region investieren.

| Ausgeschüttete Gewinne in EUR | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Kumuliert 2015 - 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| IKB | 1.020.000,00 | 1.275.000,00 | 1.683.000,00 | 1.250.000,00 | 5.228.000,00 |
| Stadt Innsbruck | 490.000,00 | 612.500,00 | 808.500,00 | 625.000,00 | 2.536.000,00 |
| Land Tirol | 490.000,00 | 612.500,00 | 808.500,00 | 625.000,00 | 2.536.000,00 |
| Gesamt | 2.000.000,00 | 2.500.000,00 | 3.300.000,00 | 2.500.000,00 | 10.300.000,00 |

*Abbildung 2: Ausgeschüttete Gewinne*

## W 11 Interessen der Anspruchsgruppen

### 102-40 102-44 Passagiere

Um unseren Kunden einen möglichst angenehmen und komfortablen Beginn ihrer Reise zu ermöglichen, haben wir seit 2014

W 17

- den Parkhaus Erweiterungs-Neubau begonnen und im November 2015 abgeschlossen,
- zwei zusätzliche Sicherheitskontrollstraßen zur rascheren Passagierabfertigung eröffnet,
- einen neuen Abflugwarteraum mit direktem Zugang zu den Gates geschaffen,
- eine umfangreiche Gebäudeerweiterung im Bereich Check-In durchgeführt mit einer Vielfliegerlounge, einer Event-Lounge und einem exklusiven VIP-Raum,
- eine Filiale einer Supermarktkette eröffnet,
- die schon vorhandenen sechs Stromtankstellen für das unentgeltliche Aufladen von E-Fahrzeugen auf 12 erweitert,
- von 4 Passkontrollstellen auf 10 Passkontrollstellen im Ankunftsbereich, sowie um 2 Passkontrollstellen im Abflugbereich erweitert und darüber hinaus
- neue Destinationen für unsere Kunden angeboten.





### 102-40 Mitarbeiter

*„Unsere Mitarbeiter sind unser höchstes Kapital."*

103-2 W 4

Wir sind uns unserer Aufgabe und Verantwortung als Arbeitgeber gegenüber unseren Angestellten bewusst. Für uns heißt das, dass wir auf die **Gesundheit und die Motivation unserer Mitarbeiter** achten und ihre individuellen Bedürfnisse respektieren und ernst nehmen.

Die Übersiedlung im März 2018 in einen komplett neu errichteten Verwaltungstrakt trägt dazu bei, dass unsere Mitarbeiter in entsprechend angepassten Räumlichkeiten, gemäß ihren Bedürfnissen, arbeiten können.

103-2 W 3

So finden laufend **Arbeitsplatzevaluierungen** zur **Erhöhung der Arbeitssicherheit** statt. Dies führt zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen und zur Beseitigung von erkannten Gefährdungen. Erreicht wird dies z. B. mit technischen und organisatorischen Maßnahmensetzungen sowie durch die Bereitstellung persönlicher Schutzkleidung.

103-2 W 1

Unsere Mitarbeiter werden regelmäßig geschult und erhalten die Möglichkeit, an **Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen** auch außerhalb des Unternehmens teilzunehmen, wobei auch eine teilweise finanzielle Unterstützung erfolgt.

103-2 W 9

In Abstimmung mit den Erfordernissen des Betriebes bieten wir auch eine Anzahl von individuell angepassten **Arbeitszeitmodellen** für unsere Mitarbeiter an. Wir ermöglichen unseren Beschäftigten flexible Arbeitszeiten, attraktive Karenzlösungen für Männer und Frauen oder Diensttauschmöglichkeiten, um die Bereiche Familie und Beruf bestmöglich zu verbinden.

103-2

Gut informierte und geschulte Mitarbeiter sind ein wesentlicher Bestandteil unseres Erfolgs. Deshalb ist die **Schaffung von Transparenz** ein wichtiger Teil unserer Unternehmenskultur. Diese Transparenz zeigt sich bei den Löhnen und Gehältern, in dem wir für gleiche Arbeit gleiche Bezahlung bieten. Etwaige Gehaltsunterschiede ergeben sich auf Grund des Dienstalters, der Erfahrung und der Position im Unternehmen. Auch informieren wir unsere Mitarbeiter taggleich über alle Presseinformationen und wichtige Ereignisse im Zusammenhang mit unserem Unternehmen.

Wir unterstützen E-Mobilität, so stehen unseren Mitarbeitern vier Stromtankstellen für das unentgeltliche Aufladen von E-Fahrzeugen zur Verfügung, das Vorankommen am Vorfeld erleichtert ein E-Roller, der von den Mitarbeitern genützt werden kann.

### Anrainer

102-40 103-2

Durch unsere stadtnahe Lage steht der Flughafen Innsbruck besonders im öffentlichen Interesse. Deshalb nehmen wir Anregungen der Anrainer ernst und behandeln diese im Rahmen unseres Managementsystems.

Neben betrieblichen Maßnahmen wie z. B. der Verlagerung von Flügen weg von den Randzeiten der Betriebszeiten, kam es 2014 zu einem erfolgreichen Abschluss über die Förderung von Lärmschutzfenstern für betroffene Anrainer. Der Förderanspruch wird auch Anrainern gewährt, die auf Grund der gesetzlichen Vorgaben keinen Anspruch darauf hätten. „Wir bieten freiwillig noch bessere Förderungsvoraussetzungen als per Gesetz vorgesehen – schließlich geht es darum, den Lebensraum der Menschen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen zu attraktivieren", so TFG-Geschäftsführer Dipl.-Ing. Marco Pernetta.

### Behörden

Für die Behörden sind wir ein **verlässlicher und transparenter Partner** in der Umsetzung der rechtlichen Auflagen. Deshalb existiert in unserem Unternehmen schon seit mehreren Jahren ein IT-gestütztes Rechts- und Bescheidmanagementsystem zur Identifizierung, Umsetzung und Überwachung der rechtlichen Vorgaben. Mit unserem Safety Management System (SMS) wird die betriebliche Sicherheit am Flughafen überwacht und gesteuert. Die Vorgaben für die festgelegten gemeinsamen Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, sind im Flughafensicherheitsprogramm (FSP) verankert.

102-40
102-13

## Verbände

Über den Arbeitskreis Österreichischer Verkehrsflughäfen (AÖV) und Arbeitskreis Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) bringen wir auch aktiv unser Fachwissen und unsere Erfahrung ein.

Dies ermöglicht uns einen regelmäßigen Austausch über für uns so wichtige Themen wie Umweltschutz, Energieeffizienz oder den Umgang mit Flugverkehrsbelastungen.

Es werden laufend Informationen über behördliche Anforderungen oder Änderungen im Bereich der Umweltgesetzgebung, Raumordnung und Vergabeverfahren sowie Projekterfahrungen ausgetauscht und Lösungsansätze für den Dialog mit den Nachbarregionen diskutiert.

| Name des Verbandes | |
|---|---|
| AÖV | Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen:<br>Unternehmensübergreifender Austausch und Zusammenarbeit sowie<br>Vertretung von gemeinsamen Zielen |
| ADV | Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen:<br>Flughafen Innsbruck als korrespondierendes Mitglied |
| SCA | Schedule Coordination Austria GmbH:<br>Koordinierung und Optimierung der Slots<br>Flughafen Innsbruck mit 3 % beteiligt |
| ACI Europe | Airports Council International Europe:<br>Aktiver Verband – Vertretung der Mitglieder und Zusammenarbeit mit<br>Behörden, Wirtschaft, Technik und sonstiger Interessenten<br>Flughafen Innsbruck Mitglied bei ACI Europe Regional Airports |
| ERA | European Regions Airline Association:<br>Mitglieder bestehen aus Airlines,<br>Airports, Lieferanten, Dienstleistungsunternehmen, etc.<br>Informationsaustausch innerhalb des Verbandes und<br>Interessensvertretung gegenüber der Europäischen Regulierungsbehörde |
| WK Österreich | Wirtschaftskammer Österreich:<br>Berufsgruppenausschuss Luftfahrt |
| WK Tirol | Wirtschaftskammer Tirol, Sparte Transport und Verkehr:<br>Fachgruppe Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtsunternehmen |
| TVB I | Tourismusverband Innsbruck und seine Feriendörfer:<br>Geschäftsführer als kooptiertes Aufsichtsrats-Mitglied |
| KAT | Koordinierungsausschuss Tourismus für Tirol:<br>Sparte Tourismus und Freizeitwirtschaft/WK Tirol |

*Abbildung 3: Mitgliedschaft in Verbänden*

## Airlines

Als Dienstleister für rund 42 Airlines im abgelaufenen Jahr, ist es Teil unserer Strategie, ihnen einen umfassenden Service zu fairen, konkurrenzfähigen Preisen zu bieten.

# Ein Flughafen stellt sich vor

102-1
102-3
102-7

Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. wird seit 1964 am heutigen Standort im Westen Innsbrucks auf einer Fläche von 133 ha betrieben.

## Management und Führungsstruktur

102-18

Geleitet wird das Unternehmen seit 01.04.2014 von Geschäftsführer Dipl.-Ing. Marco Pernetta gemeinsam mit den beiden Prokuristen Mag. (FH) Patrick Dierich und Helmut Wurm. Das Nachhaltigkeitsmanagement liegt im Verantwortungsbereich von Geschäftsführer Dipl.-Ing. Marco Pernetta.

W 9

405-1

Dem zehn-köpfigen Führungsteam gehörten im Geschäftsjahr 2018 zwei Frauen an.

102-5

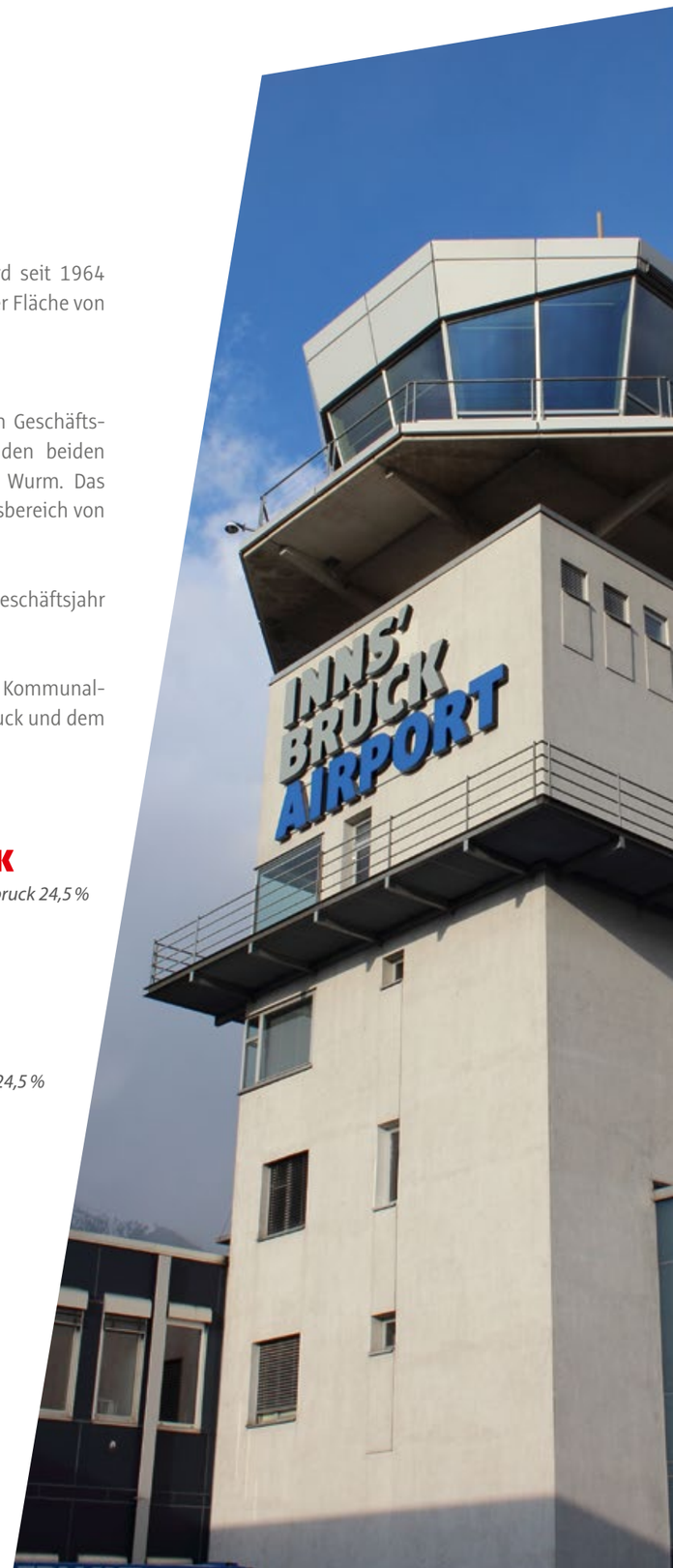
Eigentümer der TFG sind mit 51 % die Innsbrucker Kommunalbetriebe, jeweils 24,5 % werden von der Stadt Innsbruck und dem Land Tirol gehalten.

*Stadt Innsbruck 24,5 %*

*Land Tirol 24,5 %*

*Innsbrucker Kommunalbetriebe AG 51 %*

*Abbildung 4: Gesellschaftsbeteiligungen*



102-18 Organigramm der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft

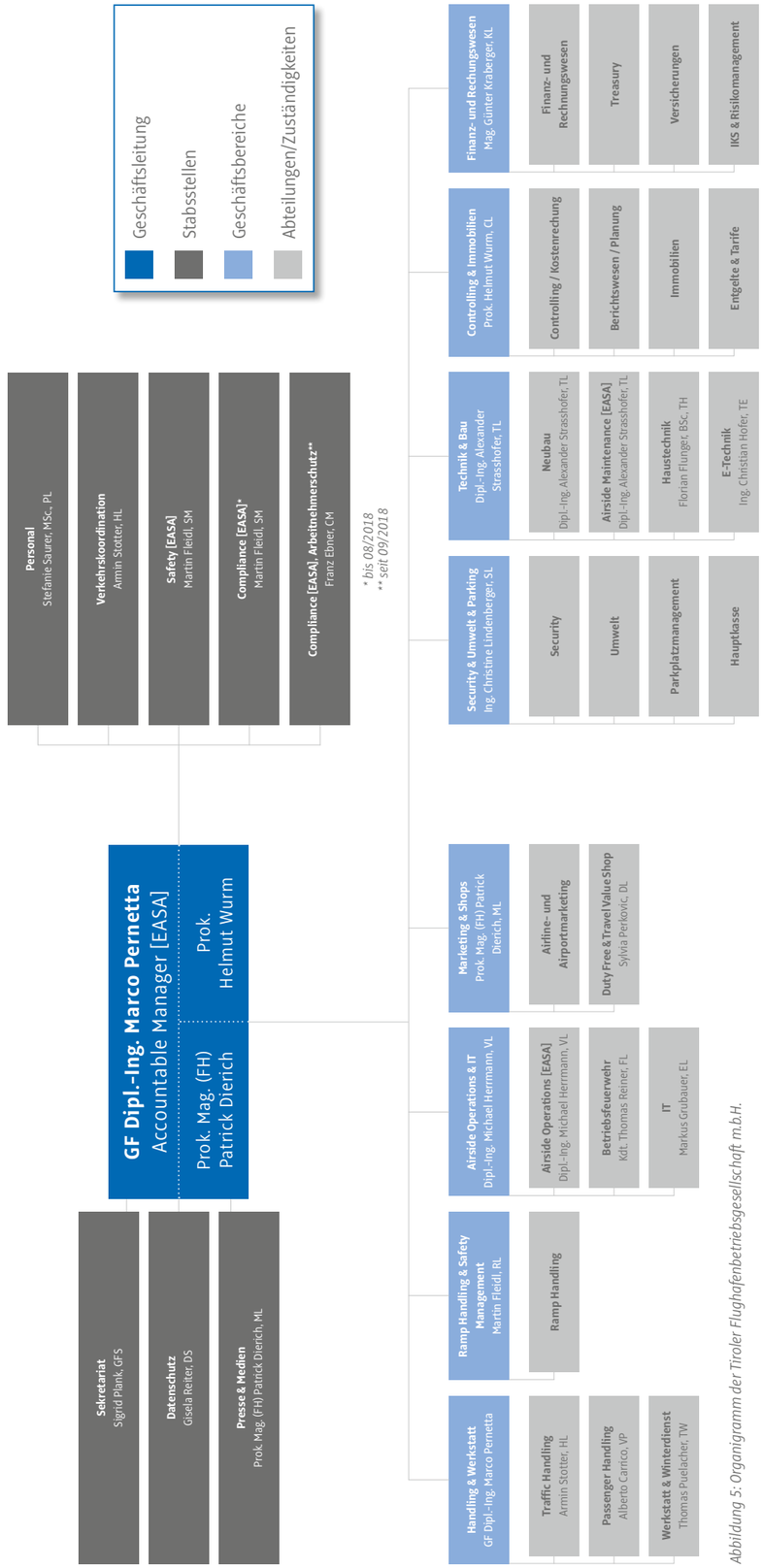



*Abbildung 5: Organigramm der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.*

*von links: Prok. Mag. (FH) Patrick Dierich, Prok. Helmut Wurm, Mag. Hermann Meysel, Mag. Lucas Krackl, Vorstandsdirektor Dipl.-Ing. Thomas Gasser, MBA, Vorstandsvorsitzender Dipl.-Ing. Helmuth Müller, Sebastian Köll, Aufsichtsratsvorsitzende Mag. Dr. Paula Stecher, Direktor Dipl.-Ing. Marco Pernetta, BH Dr. Michael Brandl, Wörister Jürgen, Mag. Fiona Arnold, Gottlieb Schwaiger, Ing. Florian Flunger, BSc. Nicht am Bild: Mag. Sybille Regensberger, Markus Hechenblaickner*

102-18
403-1
405-1
W 18

Die Gesellschafter bestellen acht Mitglieder in den Aufsichtsrat, der durch vier von den Arbeitnehmervertretern entsandte Mitglieder vervollständigt wird. Den Vorsitz führt Frau Mag. Dr. Paula Stecher gemeinsam mit ihren Stellvertretern Herrn Dipl.-Ing. Helmuth Müller und Frau Mag. Sybille Regensberger. Durch unsere Eigentümer stehen wir in ständigem Kontakt mit Politik und Behörden. Dabei unterstützen wir jedoch keine politischen Organisationen mit Geld-, Sach- oder sonstigen Spenden.

Die TFG selbst hält 3 % an der SCA, der Schedule Coordination Austria Gesellschaft m.b.H., welcher die Zuweisung von Airport-Slots (Zeitnischen) auf den österreichischen Verkehrsflughäfen obliegt.

## Wirtschaftsfaktor Flughafen

102-7
102-8
W 19

Mit insgesamt bis zu 288 Beschäftigten (Stammpersonal und saisonale Aushilfen) konnte der Flughafen Innsbruck im Berichtsjahr rd. 37,9 Mio. Euro erwirtschaften. Durch die Aufstockung der Gewinnrücklage erhöhte sich auch das Eigenkapital von rd. 64,4 Mio. Euro auf rd. 66,8 Mio. Euro, was einer Steigerung von ca. 3,7 % entspricht.

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Veränderung 2017 – 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| Anzahl der Beschäftigten per 31.12. | 266 | 266 | 271 | 288 | 6 % |
| **Gesamtzahl der Geschäftsstandorte** | **1** | **1** | **1** | **1** | **0** |
| Umsatzerlöse (in TEUR) | 34.485 | 35.061 | 37.330 | 37.925 | 1,59 % |
| Eigenkapital (in TEUR) | 56.925 | 60.215 | 64.382 | 66.760 | 3,69 % |
| Fremdkapital (in TEUR) | 16.250 | 15.668 | 17.908 | 16.703 | -6,73 % |

*Abbildung 6: Wirtschaftliche Unternehmensdaten (die Anzahl der Beschäftigten entspricht 175 beschäftigten Personen auf Basis von Vollzeitäquivalenten (siehe auch S. 26).*

Der Flughafen Innsbruck ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region – neben der Bereitstellung von Arbeitsplätzen, sowohl in der TFG als auch bei den am Flughafen Innsbruck ansässigen Unternehmen, fließen Ausgaben in die regionale Wirtschaft.[1]

203-1 Die Investitionen der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. in immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf rd. 2,6 Mio. Euro.

203-2 Von diesen Investitionen profitieren nicht nur unsere Kunden, sondern auch regionale Lieferanten und Auftragnehmer sowie die öffentliche Hand.

102-6 Für Wirtschaft und Tourismus in Tirol und teilweise Südtirol bietet der Flughafen Innsbruck eine wichtige Anbindung an die internationalen Drehkreuze Wien und Frankfurt. Da der Flughafen sehr zentral in Stadt- und Autobahnnähe liegt, ist er sowohl mit dem Auto (nächste Autobahnanbindung ca. 2,5 km vom Flughafen entfernt) als auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (mit der Buslinie F benötigt man ca. 16 Minuten vom Bahnhof zum Flughafen) gut zu erreichen. Den Tirolern und ihren Gästen ermöglicht der Flughafen Innsbruck, rasch und sicher an ihr Reiseziel zu gelangen.

102-2 102-4 Im Rahmen der Tätigkeiten, die die TFG ausschließlich in Österreich anbietet, wird nicht nur die benötigte Infrastruktur bereitgestellt, sondern auch Serviceleistungen, die für den reibungslosen und sicheren Transport von Passagieren und Frachtgut nötig sind, werden zur Verfügung gestellt.

## Aviation

102-2 Im Bereich der Aviation übernimmt der Flughafen Innsbruck die Planung des Flugverkehrs sowie die Überwachung und Sicherung des Vorfeldes, der Rollwege sowie der Start- und Landebahn, teilweise die Abfertigung der Passagiere und Vorbereitung der Luftfracht für den Transport.

Hier erzielte die TFG 2018 rd. 80 % ihres Umsatzes. Darunter fallen Entgelte für Fluggäste, Sicherheitsentgelte sowie Entgelte für nicht behördliche Abfertigung.

201-1

| Umsatzerlöse Aviation (in TEUR) | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Summe (in TEUR)** | **27.451** | **27.104** | **27.601** | **30.063** | **30.258** |

*Abbildung 7: Erlöse Aviation*

[1] *Vgl. hierzu auch S. 10 "Strategie" im Bericht*





## Non Aviation

Der Bereich der Non Aviation beinhaltet die Bereiche Parkplätze, Vermietung von Werbe- und Verkaufsflächen, Gastronomie und Geschäfte. Da der Wettbewerb im Aviation-Bereich immer stärker wird, kommt dem Bereich Non Aviation auch auf Regionalflughäfen eine immer größere Bedeutung zu.

201-1

| Umsatzerlöse Non Aviation (in TEUR) | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Summe (in TEUR)** | **7.493** | **7.381** | **7.460** | **7.267** | **7.667** |

*Abbildung 8: Erlöse Non Aviation*

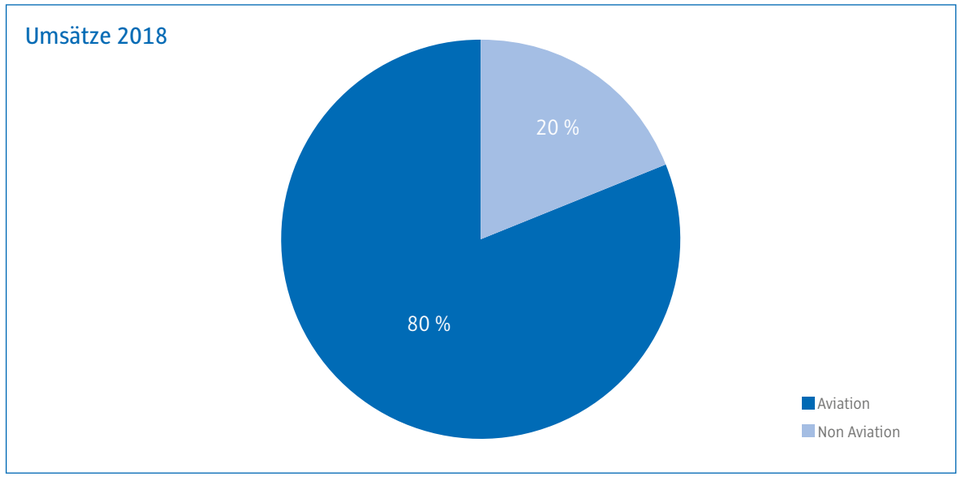



*Abbildung 9: Verteilung der Umsätze auf Aviation und Non Aviation*

Die Voraussetzung für die nicht behördliche Abfertigung ist die Bereitstellung einer umfangreichen Infrastruktur. Dazu zählen nicht nur Immobilien, sondern auch Dienstleistungen, die das fliegerische Angebot am Flughafen Innsbruck ergänzen. Diese Infrastruktur wird laufend verbessert und modernisiert, um sie den geänderten Gegebenheiten anzupassen.

# Der Innsbrucker Flughafen bewegt

102-7 | W 12 | W 13 Im Berichtszeitraum wurde der Flughafen von 42 internationalen Airlines angeflogen.

102-6 Das aktuelle Streckennetz umfasste 2018 47 Destinationen in vielen Teilen Europas, Nordafrikas und dem Nahen Osten, die im regelmäßigen Linien- und Charterbetrieb angeflogen wurden. Im Einzelchartersegment wurden noch einige Dutzend Ziele mehr bedient.

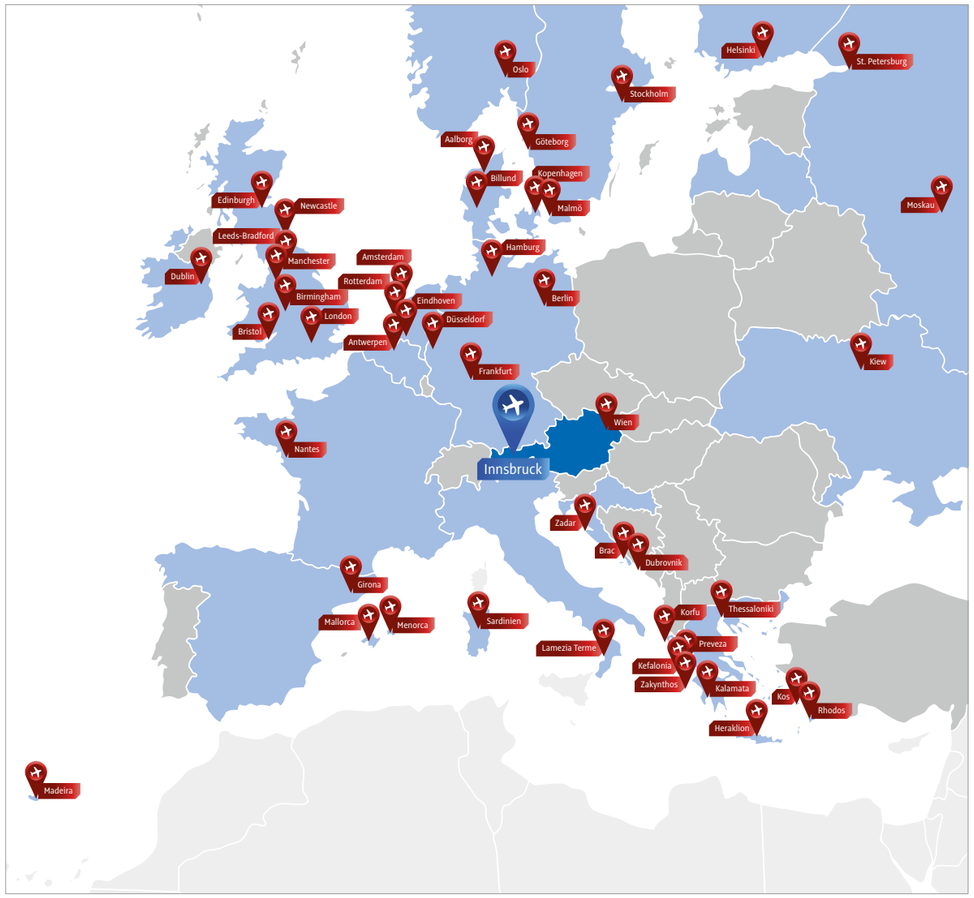



*Abbildung 10: Destinationen*



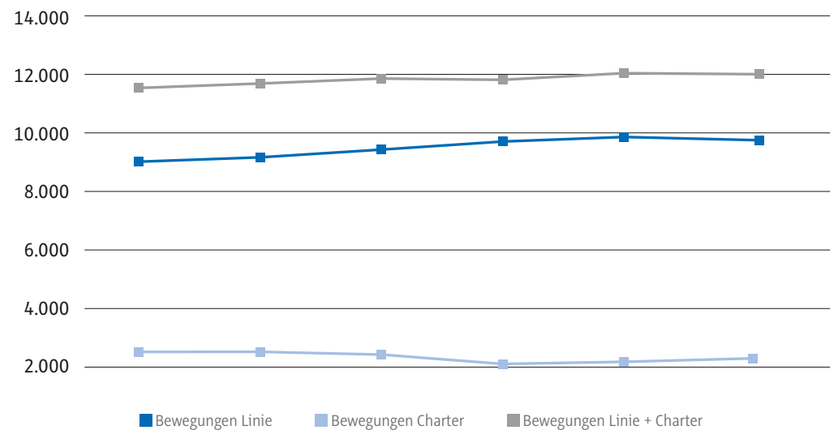
G4-A01 Im Berichtsjahr wurden am Flughafen erneut insgesamt über eine Million (1.119.347) Passagiere im Linien- und Charterverkehr abgefertigt, was einer Zunahme von 2,45 % gegenüber 2017 entspricht. Davon entfielen 904.552 auf den Linienverkehr (+1,62 %) und 214.795 auf den Charterverkehr (+6,14 %).

G4-A02 Im Linien- und Charterverkehr verzeichnete der Flughafen 2018 12.023 Flugbewegungen, bei einem Minus von 17 Bewegungen (-0,14 %). Insgesamt fanden 51.597 Flugbewegungen (inkl. Bedarfsflugbewegungen und allgemeine Luftfahrt) statt, was einer Steigerung von 11,79 % entspricht. Im Bereich der Luftfracht setzte sich der Rückgang aus dem Jahr 2017 fort. G4-A03

Der Flugverkehr wird über eine Start- und Landebahn abgewickelt, die in Ost-West Ausrichtung (08/26) verläuft. Die Asphaltpiste mit einer Länge von 2.000 Metern und einer Breite von 45 Metern wird beidseitig durch die 7,5 Meter breiten Schultern begrenzt. G4-A04

G4-A02

## Flugbewegungen (Linie + Charter)

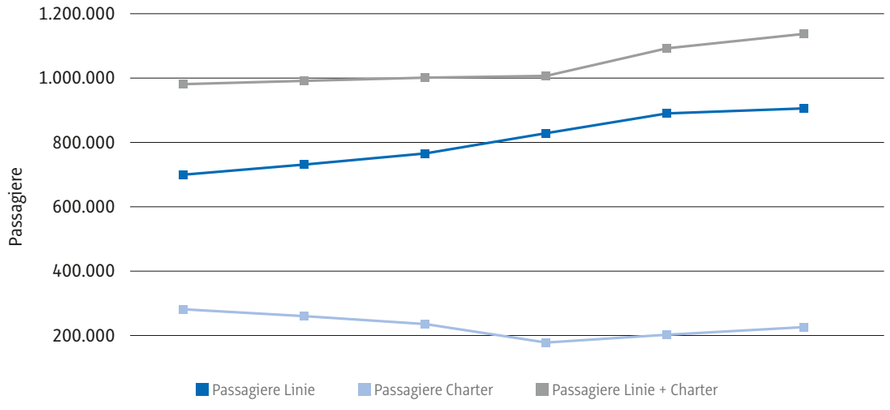



| Bewegungen | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bewegungen Linie | AOSS2 | 9.016 | 9.165 | 9.429 | 9.705 | 9.860 | 9.803 |
| Bewegungen Charter | AOSS2 | 2.519 | 2.522 | 2.427 | 2.108 | 2.180 | 2.220 |
| Bewegungen Linie + Charter | AOSS2 | 11.535 | 11.687 | 11.856 | 11.813 | 12.040 | 12.023 |

*Abbildung 11: Flugbewegungen*

G4-A01

## Passagiere (Linie + Charter)




| Passagiere | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Passagiere Linie | AOSS1 | 699.678 | 731.198 | 765.717 | 828.653 | 890.174 | 904.552 |
| Passagiere Charter | AOSS1 | 281.440 | 260.158 | 235.538 | 178.085 | 202.373 | 214.795 |
| Passagiere Linie + Charter | AOSS1 | 981.118 | 991.356 | 1.001.255 | 1.006.738 | 1.092.547 | 1.119.347 |

*Abbildung 12: Passagiere*





G4-A01
G4-A02

## Passagiere und Bewegungen (Linie + Charter)

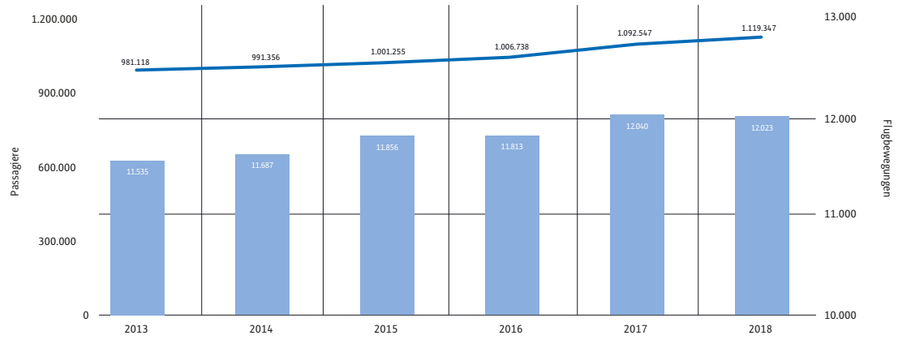
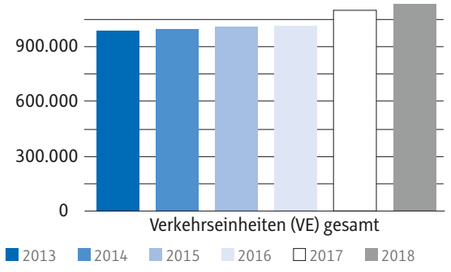



*Abbildung 13: Passagiere und Flugbewegungen*

**VE = Verkehrseinheit**
Eine Verkehrseinheit (1 VE) entspricht je einem Passagier mit Gepäck oder je 100 kg per Flugzeug transportierter Fracht oder Post.

G4-A01
G4-A03

## Transportleistung in Verkehrseinheiten (Linie + Charter)

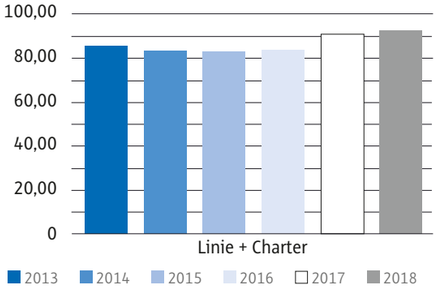



| Verkehrseinheiten (VE) | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Verkehrseinheiten (VE) Passagiere | 981.118 | 991.356 | 1.001.255 | 1.006.738 | 1.092.547 | 1.119.347 |
| Verkehrseinheiten (VE) Fracht | 2.382 | 1.843 | 1.385 | 983 | 888 | 732 |
| Verkehrseinheiten (VE) gesamt | 983.500 | 993.199 | 1.002.640 | 1.007.721 | 1.093.435 | 1.120.079 |

*Abbildung 14: Transportleistung in Verkehrseinheiten (VE)*

G4-A02

## Verkehrseinheiten je Bewegung (Linie + Charter)




| VE / Bewegung | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Linie + Charter | 85,26 | 84,98 | 84,57 | 85,31 | 90,82 | 93,16 |

*Abbildung 15: Verkehrseinheiten je Bewegung*

# Der Innsbrucker Flughafen als Arbeitgeber – ein sicherer Arbeitsplatz

## Wirtschaftlicher Erfolg als Grundlage für einen sicheren Arbeitsplatz

102-8
203-2
W 3

Der Flughafen Innsbruck ist mit seinen insgesamt 288 Mitarbeitern ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region. Studien belegen, dass jede Stelle an einem Verkehrsflughafen bis zu zwei zusätzliche Arbeitsplätze in der näheren Umgebung schafft[1].

Der wesentliche Teil der Tätigkeiten der TFG wird von fest angestellten Mitarbeitern durchgeführt. Bei den Beschäftigungszahlen gibt es allerdings signifikante Schwankungen aufgrund saisonaler Arbeitsspitzen, verursacht durch das stark erhöhte Passagieraufkommen bei Charterflügen im Zeitraum zwischen Dezember und März bzw. in der Sommersaison von Juni bis September. Bis zu 136 saisonale Aushilfen werden zusätzlich zur Bewältigung dieser Spitzen beschäftigt.

405-2
202-1
W 9

Die gezahlten Löhne und Gehälter richten sich nach dem Kollektivvertrag, sie werden unabhängig vom Geschlecht ohne eine Überzahlung des Kollektivvertrags bezahlt, wobei sich die Höhe nach der jeweiligen Einstufung und der Berufserfahrung im eingesetzten Tätigkeitsbereich richtet.

## Eine sichere Arbeitsumgebung zum Schutz unserer Mitarbeiter

403-2
W 3

Als Arbeitgeber sieht sich der Flughafen aber auch in der Verpflichtung, über die gesetzlichen Mindestmaßnahmen hinaus Aktivitäten durchzuführen, um die Sicherheit und Gesundheit seiner Mitarbeiter zu schützen. Trotz dieser Bemühungen mussten 2018 vier Unfälle, davon drei meldepflichtige, verzeichnet werden. Neben umfangreichen und regelmäßigen Sicherheitsunterweisungen und Schulungsmaßnahmen tragen die laufende Sensibilisierung der Mitarbeiter für das Thema Arbeitssicherheit und die enge Zusammenarbeit mit einer extern bestellten Sicherheitsfachkraft (vom TÜV Austria) zu dieser Entwicklung bei.

Darüber hinaus vermindert die Beistellung einer qualitativ hochwertigen persönlichen Schutzausrüstung und vor allem deren Verwendung das Verletzungs- und Unfallrisiko erheblich, ebenso wie die strikt geregelten und immer wieder überprüften Abläufe im Aviation-Bereich. Diese und das tatsächliche Tragen der Schutzausrüstung werden laufend überprüft.

Unsichere Arbeitsbedingungen, Beinahe-Unfälle und tatsächliche Vorkommnisse werden im Sicherheits-Management-System (SMS) erfasst, ausgewertet und gegebenenfalls durch Korrekturmaßnahmen in Form robusterer Sicherheitsnetze verbessert.

[1] *Siehe Nachhaltigkeitsbericht Stuttgart 2013, S. 20*





## Die Gesundheit unserer Mitarbeiter ist uns ein großes Anliegen

W 3

Die TFG ist sich ihrer Verantwortung als Arbeitgeber bewusst, wie es Geschäftsführer Dipl.-Ing. Marco Pernetta formuliert: "Unsere Mitarbeiter sind das wichtigste Kapital des Unternehmens. Eine offene Kommunikation und ein vertrauensvoller Umgang miteinander sind essentiell für die Motivation und Zufriedenheit unserer insgesamt 288 Mitarbeiter."

103-2
401-2

Am Flughafen Innsbruck besteht zudem eine fixe Sanitätsstelle, die während der Dienstzeiten in Betrieb ist. Ihre Aufgabe ist es, im Fall eines medizinischen Notfalls oder anderer medizinischer Bedürfnisse unter ärztlicher Leitung und Anweisung den Betroffenen durch fachgerechte und kompetente Hilfe beizustehen. Diese Einrichtung steht nicht nur Passagieren, sondern auch unseren Mitarbeitern zur Verfügung.

404-1

Für unsere Mitarbeiter werden auch regelmäßig Vorträge und Schulungen zu unterschiedlichen gesundheitlichen Themen angeboten sowie regelmäßige Impfaktionen durchgeführt.

403-3

Bei medizinischen Problemen erweisen sich die Kontakte des Flughafenarztes zur Universitätsklinik Innsbruck mit all ihren Disziplinen als Vorteil: So kann die Behandlung vom Flughafenarzt direkt in der Klinik durchgeführt oder aber der Kontakt zu entsprechenden Fachkollegen hergestellt werden.

In regelmäßigen Safety-Sitzungen werden sämtliche für die Sicherheit der Mitarbeiter relevanten Vorfälle eingehend besprochen und Strategien zur Verbesserung entwickelt.

Dass diese Ansätze erfolgreich sind, zeigt sich nicht zuletzt in einer sehr niedrigen Fluktuationsrate von nur 1,96 % bei den fest angestellten Mitarbeitern, im Vergleich zum Branchenschnitt von 7 % in Österreich.

401-3
404-2

Durch das Angebot unterschiedlicher Arbeitszeitmodelle ermöglichen wir eine Abstimmung zwischen betrieblichen Notwendigkeiten und persönlichen Bedürfnissen. Dadurch wird auch der Wiedereinstieg nach der Karenz lt. Mutterschutzgesetz erleichtert oder überhaupt erst ermöglicht. Die fast 100 %ige Wiedereinstiegsquote in Teilzeit nach der gesetzlichen Karenz zeigt die Zufriedenheit unserer Angestellten mit den angebotenen Arbeitszeitmodellen.

405-1
W 14

Der Flughafen Innsbruck nimmt seine gesellschaftliche Verantwortung auch dahingehend wahr, dass er Menschen mit besonderen Bedürfnissen einen Arbeitsplatz bietet. Seit dem Jahr 2014 wurden zwei Arbeitsstellen bewusst für Menschen mit besonderen Bedürfnissen ausgeschrieben und dadurch konnte auch eine Stelle zusätzlich besetzt werden.

Seit Ende 2018 zählt ein Stamm-Mitarbeiter zum Kreis der "Begünstigten Behinderten".

## Daten und Fakten Personal

| Personalaufwand | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|
| Löhne (in TEUR) | 1.965 | 1.991 | 2.116 |
| Gehälter (in TEUR) | 6.068 | 6.518 | 6.830 |
| Abfertigungen (in TEUR) | 594 | 611 | 836 |
| Aufwendungen für Altersversorgung (in TEUR) | 8 | 8 | 8 |
| Sozialabgaben (in TEUR) | 2.298 | 2.345 | 2.401 |
| Sonst. Sozialaufwendungen (in TEUR) | 227 | 222 | 210 |
| **Summe Personalaufwand (in TEUR)** | **11.160** | **11.695** | **12.401** |

401-1
405-1
102-8

| Stamm - Personalstand in Personen | 31.12.2016 | 31.12.2017 | 31.12.2018 |
|---|---|---|---|
| Angestellte männlich | 61 | 61 | 65 |
| Angestellte weiblich | 48 | 49 | 48 |
| Arbeiter männlich | 34 | 32 | 35 |
| Arbeiter weiblich | 2 | 2 | 1 |
| Lehrlinge weiblich | 1 | 1 | 3 |
| **Personalstand Gesamt** | **146** | **145** | **152** |

| Aushilfen - Personalstand in Personen | 31.12.2016 | 31.12.2017 | 31.12.2018 |
|---|---|---|---|
| Aushilfen Angestellte männlich | 9 | 10 | 11 |
| Aushilfen Angestellte weiblich | 26 | 32 | 41 |
| Aushilfen Arbeiter männlich | 84 | 82 | 84 |
| Aushilfen Arbeiter weiblich | 1 | 2 | 0 |
| **Personalstand Gesamt** | **120** | **126** | **136** |
| | | | |
| **Personalstand Vollzeitäquivalente (Stamm und Aushilfen)** | **167** | **166** | **175** |

*Abbildung 16: Personalaufwand und Personalstand*





# Tätigkeiten am Flughafen

## Nichtbehördliche Abfertigung und Verkehrsabfertigung

102-2 Die TFG übernimmt die nichtbehördliche Abfertigung und die Verkehrsabfertigung der Flüge. Das Ramp Handling umfasst die so genannten Vorfelddienste im Rahmen der Bodenabfertigung von Luftfahrzeugen.

Nachdem das Flugzeug die Landebahn über die Rollwege verlassen hat und somit in den Verantwortungsbereich der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. gekommen ist, wird es durch das Follow-Me Fahrzeug zu seiner bestimmten Parkposition gelotst und abgestellt. Die Rampmannschaft fährt, falls erforderlich, Treppen zum Luftfahrzeug. Das Flugzeug wird mit Strom durch eine sogenannte Ground Power Unit versorgt, da die Hilfstriebwerke der gelandeten Flugzeuge nur in dem dafür vorgesehenen Zeitraum in Betrieb sein dürfen. Wenn notwendig, wird für das Anlassen der Triebwerke ein Airstarter und/oder ein Bodenstromaggregat beigestellt. Das Gepäck der angekommenen Passagiere wird durch die Crew des Ramp Service den Laderäumen entnommen und auf die in die Ankunftshalle führenden Förderbänder gelegt.

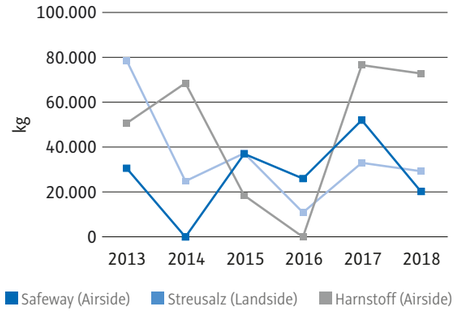
Der Flugzeuginnenraum wird durch eine Reinigungsfirma gesäubert. Der im Flugzeug anfallende Abfall wird durch das externe Reinigungspersonal gesammelt, entfernt und in die jeweiligen Abfallbehälter entsorgt bzw. retourniert. Die Entsorgung wird den jeweiligen Airlines von der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. in Rechnung gestellt. Die Fäkalientanks des Luftfahrzeugs werden entleert, gespült und die Wassertanks mit Frischwasser gefüllt. Die Entsorgung dieser Abfallart erfolgt über die dafür ausgelegten Anschlüsse in das kommunale Abwassersystem. Die Betankung der Flugzeuge erfolgt durch die Air BP und wird mit höchster Sorgfalt durchgeführt, um Umweltbeeinträchtigungen zu verhindern. Das Catering für die Passagiere wird von Fremdfirmen angeliefert und von der Rampmannschaft in das Flugzeug verladen. Das im Check-In aufgegebene Gepäck der abfliegenden Passagiere wird nach dem Durchlaufen der vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen in die dafür vorgesehenen Positionen in den Laderäumen des Flugzeugs aufgeteilt.

## Winterdienst

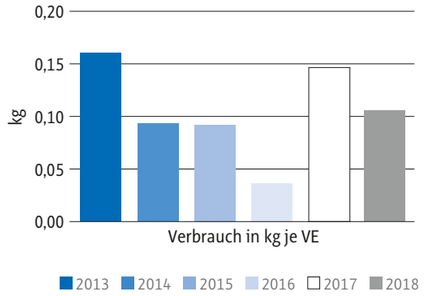
Während der Wintermonate garantiert nur ein professioneller Winterdienst die Einhaltung der Flugpläne. W 6
Je nach Wettersituation erfolgt die Schnee- und Eisfreimachung der Piste und Rollwege durch Pflüge, Fräsen und Kehrblasgeräte, während das Vorfeld hauptsächlich mechanisch geräumt wird. Sollte es notwendig sein, kommen zusätzlich noch Streumittel zum Einsatz. Der Winterdienst wird solange durchgeführt, bis der Flughafenbetriebsleiter mit der Skiddometermessung eine für die nächsten Flugbewegungen ausreichende Bremswirkung misst.

G4-A06

## Verbrauch Enteisungsmittel fest in kg




## Verbrauch Enteisungsmittel fest in kg / VE




| Enteisungsmittel | EH | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Safeway (Airside) | kg | 30.600 | 0 | 37.000 | 26.000 | 52.000 | 20.000 |
| Harnstoff (Airside) | kg | 50.640 | 68.500 | 18.500 | 0 | 76.500 | 73.500 |
| Streusalz (Landside) | kg | 78.566 | 24.840 | 37.285 | 10.900 | 33.000 | 25.150 |
| Summe fest | kg | 159.806 | 93.340 | 92.785 | 36.900 | 161.500 | 118.650 |
| Verbrauch in kg / VE | kg/VE | 0,162 | 0,094 | 0,093 | 0,037 | 0,148 | 0,106 |

*Abbildung 17: Verbrauch an Enteisungsmitteln fest*

W 6

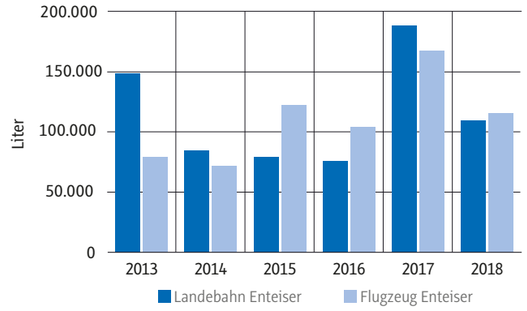
Der Winter 2017/18 war für den Winterdienst des Flughafens Innsbruck ein Winter mit mehr als doppelt so vielen Räumeinsätzen als im Vorjahr. Zum ersten Räumeinsatz der Saison kam es am 13.11.2017. Danach mussten die Räumtrupps noch an weiteren 21 (2016/2017 - 10) Tagen zu Räumeinsätzen ausrücken, wobei eine aufsummierte Schneehöhe von insgesamt 1,68 m (2016/2017 - 0,80 m) von den Bewegungs- und Abstellflächen entfernt werden musste. Um nach der mechanischen Räumung ein Vereisen der Flächen zu verhindern, wurden Streueinsätze im Gelände durchgeführt.

Neben der Flächenräumung gilt der Flugzeugenteisung ein besonderes Augenmerk. In Innsbruck wird die Flugzeugenteisung von einem besonders geschulten Teil der Winterdienst-Crew mit drei Spezialfahrzeugen durchgeführt. Bei den regelmäßigen Audits der Fluggesellschaften wird immer deren hohes Niveau bescheinigt.

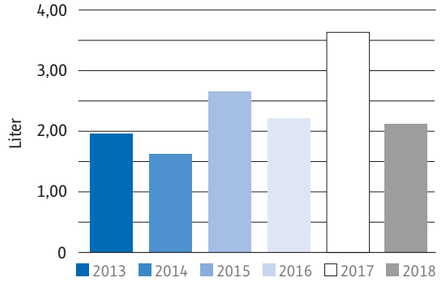


G4-A06

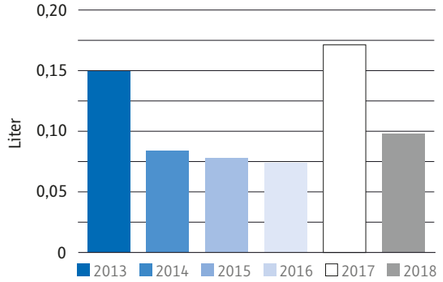
## Verbrauch Enteisungsmittel flüssig in l




## Verbrauch Flugzeug-Enteiser in l / Bewegung




## Verbrauch Landebahn-Enteiser in l / VE




| Enteisungsmittel | EH | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Landebahn-Enteiser | l | 148.893 | 84.775 | 79.191 | 76.077 | 189.163 | 107.839 |
| Flugzeug-Enteiser | l | 79.736 | 72.263 | 122.654 | 104.767 | 168.262 | 112.258 |
| Verbrauch Flugzeug-Enteiser in l / Bewegung | l | 1,97 | 1,64 | 2,67 | 2,22 | 3,65 | 2,18 |
| Verbrauch Landebahn-Enteiser in l / Verkehrseinheit | l | 0,151 | 0,085 | 0,079 | 0,075 | 0,173 | 0,096 |

*Abbildung 18: Verbrauch an Enteisungsmitteln flüssig*

## Betreuung und Adaptierung der Infrastruktur

W 17 Das Zurverfügungstellen der Infrastruktur für einen geordneten und sicheren Flugverkehr erfordert auch Investitionen in diesen Bereich. Dazu zählen die Landschaftspflege, die Wartung der Gerätschaften, aber auch mehr oder weniger umfangreiche Baumaßnahmen.

Bei der Betreuung von Grünflächen südlich des Abfertigungs- und Verwaltungsgebäudes werden Aufträge teilweise an befugte Fremdfirmen vergeben oder mit Eigenpersonal durchgeführt. Die Grünflächen im Pistenbereich werden durch Landwirte aus der Region regelmäßig gemäht. Die außerhalb der eigentlichen Flughafenumzäunung liegenden Grünflächen werden durch eine Drittfirma betreut.

W 6 Die Mitarbeiter der betriebseigenen Werkstätten führen Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten an Fahrzeugen, Geräten und Gebäuden durch. Die technische Planung von Um- und Neubauten erfolgt in Zusammenarbeit mit technischen Büros durch die Technikabteilung, die Errichtungsarbeiten werden von Fremdfirmen durchgeführt. Diese haben die Auflage, den anfallenden Bauschutt nach den gesetzlichen Vorgaben zu trennen und zu entsorgen. Bei Bauarbeiten werden die ausführenden Unternehmen zu einer lärm- und emissionsarmen Arbeitsweise sowie zur Einhaltung der geltenden Gesetze, Sicherheitsvorschriften und Umweltnormen schriftlich verpflichtet. Die genaue Einhaltung dieser Vorgaben wird regelmäßig überprüft.

# Dialog und gesellschaftliche Verantwortung

## Verfahren zur Festlegung der Berichtsinhalte und Abgrenzung von Aspekten

102-46 Die Global Reporting Initiative (GRI) legt einen besonderen Fokus auf die Identifikation der Anspruchsgruppen (Stakeholder) sowie der wesentlichen Themen. Unternehmen sollen demnach nur über die für sie und ihre Anspruchsgruppen wesentlichen Aspekte berichten.

102-40 102-42 102-43 Die 2014 durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse wurde 2017 im Rahmen der Ermittlung des Kontextes der Organisation überarbeitet. Dabei wurde ein elektronisches Abfragetool eingesetzt, welches eine anonymisierte Einschätzung der wesentlichen Themen ermöglicht.

Die einzelnen Abstimmungsergebnisse werden aggregiert und geben so wiederum ein Gesamtbild.

102-40

| Identifizierte Stakeholder | | |
|---|---|---|
| Passagiere | Mitarbeiter | Geschäftsführung |
| Austro Control (ACG) | Eigentümer | Airlines |
| Anrainer | Politik | Medien |
| Veranstalter | Lieferanten | Ext. Dienstleister |
| Behörden | Tourismusverband (TVB) | Mieter, Pächter |

*Abbildung 19: Identifizierte Stakeholder im Rahmen der Ermittlung des Kontextes der Organisation*

## 102-44 Erwartungen und Interessen der Stakeholder

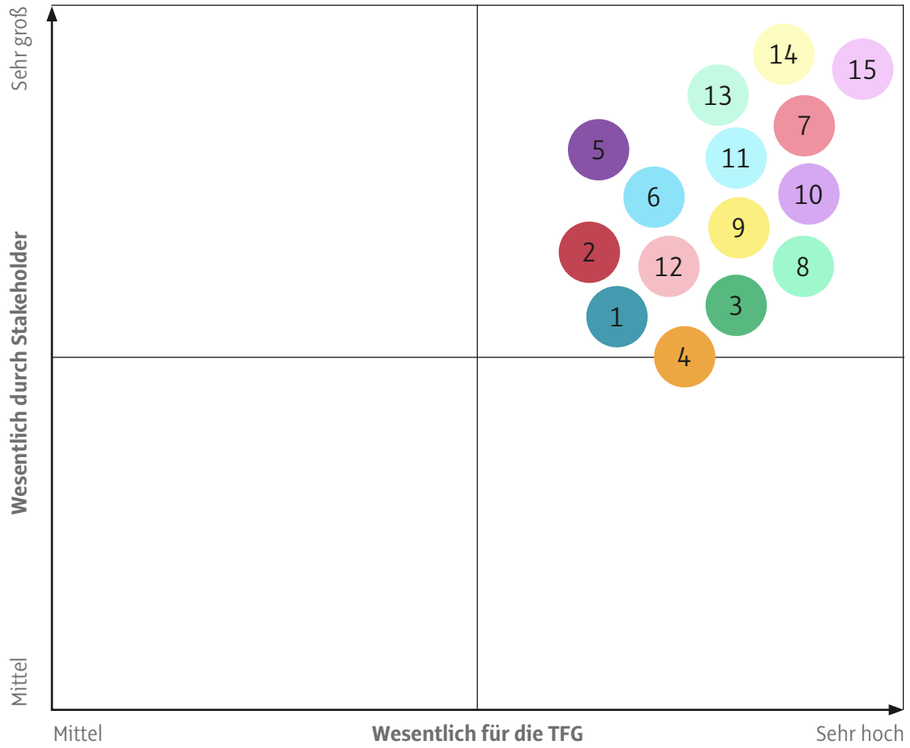
Als Quellen dafür dienten Informationen aus zahlreichen, regelmäßig abgehaltenen persönlichen Meetings und Gesprächen mit den Anspruchsgruppen, aber auch Anregungen im Rahmen des Beschwerde-Managements.

102-47
103-1

Die Ergebnisse werden in der Wesentlichkeitsmatrix wie folgt abgebildet:



Bedeutung der **wirtschaftlichen**, **ökologischen** und **gesellschaftlichen** Auswirkungen der Organisation.




1. Aus-/Weiterbildung
2. Arbeitgeber Arbeitnehmer Verhältnis
3. Arbeitsplatzsicherheit
4. Beschaffung
5. Compliance
6. Emissionen
7. Kundengesundheit/ Sicherheit
8. Marktpräsenz
9. Natur- und Ressourcen-schutz
10. Organisationsführung
11. Produktverantwortung
12. Risiko & Reputation
13. Servicequalität
14. Wettbewerbskonformes Verhalten
15. Wirtschaftl. Leistung

*Abbildung 20: Wesentlichkeitsmatrix*

Zusätzlich zu den identifizierten Themen werden im Bericht die durch die EMAS-III-Verordnung vorgegebenen Indikatoren eingearbeitet.



| Themen der Wesentlichkeitsmatrix | Wesentlich für die TFG | Wesentlich außerhalb der Organisation | Bezeichnung |
|---|---|---|---|
| Aus-/Weiterbildung | x | | W1 |
| Arbeitgeber Arbeitnehmer Verhältnis | x | | W2 |
| Arbeitsplatzsicherheit | x | | W3 |
| Arbeitspraktiken | x | | W4 |
| Beschaffung | x | x | W5 |
| Business Continuity + Emergency Response | x | x | W6 |
| Compliance | x | | W7 |
| Emissionen | x | x | W8 |
| Gleichbehandlung | x | | W9 |
| Kundengesundheit/Sicherheit | x | x | W10 |
| Licence to operate | x | | W11 |
| Marketing | x | x | W12 |
| Marktpräsenz | x | x | W13 |
| Menschen mit bes. Bedürfnissen | x | x | W14 |
| Produktverantwortung | x | x | W15 |
| Risiko & Reputation | x | x | W16 |
| Servicequalität | x | x | W17 |
| Wettbewerbkonformes Verhalten | x | x | W18 |
| Wirtschaftl. Leistung | x | x | W19 |
| Natur- und Ressourcenschutz | x | x | W20 |

*Abbildung 21: Wesentliche Themen*

# Aspekte und Handlungsfelder der Berichterstattung

## Wirtschaftliche Leistung

201-1 | W 19

2018 konnte ein Ergebnis nach Steuern von EUR 5,7 Mio. erwirtschaftet werden. (EUR 6,7 Mio. 2017)

Das Unternehmen bestätigt somit nachhaltig seine Fähigkeit, mit seinem Geschäftsmodell im schwierigen Markt bestehen zu können.

Dies ist insofern bemerkenswert, als gerade Regionalflughäfen in den letzten Jahren zunehmend unter starken wirtschaftlichen Druck kamen. Neben Kapazitätsausweitungen von Nicht-EU-Airlines an den größeren Flughäfen sind es vor allem die Aktivitäten der Low-Cost Carrier, die inzwischen den eigentlichen Regionalflugverkehr mit kleineren Fluggeräten fast völlig vom Markt verdrängt haben.

| Bilanz in TEUR | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|
| **Aktiva** | | | | |
| Anlagevermögen | 57.637 | 59.620 | 63.930 | 61.734 |
| Umlaufvermögen | 15.479 | 14.660 | 16.683 | 19.753 |
| Aktive Rechnungsabgrenzung | 59 | 140 | 87 | 61 |
| Aktive latente Steuern | | 1.463 | 1.590 | 1.915 |
| **Summe** | **73.175** | **75.883** | **82.290** | **83.463** |
| | | | | |
| **Passiva** | | | | |
| Stammkapital | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 |
| Rücklagen | 45.115 | 47.640 | 51.040 | 52.740 |
| Rückstellungen | 9.305 | 8.466 | 9.425 | 9.727 |
| Verbindlichkeiten | 6.502 | 5.782 | 7.399 | 6.224 |
| Passive Rechnungsabgrenzung | 169 | 1.421 | 1.084 | 752 |
| Bilanzgewinn | 2.084 | 2.574 | 3.342 | 4.020 |
| **Summe** | **73.175** | **75.883** | **82.290** | **83.463** |

*Abbildung 22: Bilanz in TEUR*





| Verteilter wirtschaftlicher Wert | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|
| Löhne / Gehälter (in TEUR) | 8.300 | 8.033 | 8.509 | 8.947 |
| Bruttoinvestitionen in Sachanlagen (in TEUR) | 9.670 | 7.703 | 8.923 | 2.471 |
| Materialaufwand / bezogene Leistungen (in TEUR) | 2.988 | 2.483 | 2.640 | 7.084* |
| Gewinnausschüttungen (in TEUR) | 2.000 | 2.500 | 3.300 | 2.500 |
| Sonstige betriebl. Aufwendungen (in TEUR) | 9.849 | 10.707 | 10.175 | 6.656* |
| Erhaltene Subventionen und Fördergelder (in TEUR) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zinsaufwendungen und Aufwendungen aus Finanzanlagen (in TEUR) | 0 | 0 | 28 | 133 |
| Anteil regionaler Lieferanten u. Dienstleister im Bundesland Tirol (in %) | 51 | 54 | 51 | 52 |

*Abbildung 23: Verteilter wirtschaftlicher Wert*
** Aufgrund von Umgliederungen im Bereich des Aufwandes ergeben sich andere Zuordnungen für "Materialaufwand" und den "Sonstigen betrieblichen Aufwendungen".*

204-1 | Der Aufgabenbereich des Flughafens umfasst unter anderem die Bereitstellung von Infrastruktur für den Incoming- sowie den Outgoing-Verkehr. Dies erfordert eine durchdachte Logistik, um die benötigten Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Dienstleistungen und Waren rechtzeitig und ausreichend zur Verfügung zu stellen. Von unseren ca. 270 Lieferanten und Dienstleistern kommen rund die Hälfte aus Tirol. Mit diesen werden rund 52 % (2017/2018 - 51 %) des Einkaufsvolumens getätigt.

203-1 | Der im Jahr 2016 gestartete Ausbau des Gebäudetrakts Check-In konnte Ende des Jahres 2017 vollendet und der Regelbetrieb mit Beginn 2018 aufgenommen werden.

Die Tätigkeit des Flughafens Innsbruck ist durch eine starke Saisonalität der Nachfrage geprägt. Ungefähr die Hälfte des Verkehrsvolumens – und damit auch der finanziellen Umsätze – wird im Zeitraum zwischen Weihnachten und Ostern generiert. Dieses stark vom Incoming geprägte Aufkommen bildet die Grundvoraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens.

## Compliance – im Einklang mit den Gesetzen

W 7

103-2 | Schon 2006 wurde in der TFG ein elektronisches Bescheidmanagementsystem eingeführt. Im Zuge dieses Systems werden in regelmäßigen Abständen die verlautbarten Gesetze und Verordnungen ebenso wie bestehende oder aktuell ausgestellte Bescheide oder Branchenlösungen auf deren Relevanz überprüft. Identifizierte Vorschriften werden in einem elektronischen Verzeichnis erfasst, den verantwortlichen Personen zugeordnet und, falls vorgeschrieben, mit Zielen und Terminen versehen.

Betriebsvorschriften und arbeitsrechtliche Vorschriften werden durch entsprechend ausgebildete Mitarbeiter kontinuierlich mit den gesetzlichen Vorgaben abgeglichen. Für die Bereiche der luftfahrtseitigen Sicherheit ist ein eigens dafür vorgesehener Safety Manager im Einsatz. Das gegenwärtig in mehreren Unternehmensbereichen angesiedelte Risikomanagement wird in Richtung eines unternehmensweiten Risikomanagementsystems weiterentwickelt. Zusätzlich unterstützen die Abteilungen Compliance und die DSGVO Beauftragte das Unternehmen bei der Einhaltung bindender Verpflichtungen.

102-16
205-1
205-2

Der TFG-Verhaltenskodex, der sich aus allgemeinen Verhaltensgrundsätzen und konkreten Handlungsanweisungen für bestimmte Situationen aus dem Unternehmensalltag zusammensetzt, wurde 2012 eingeführt und die Information aller Mitarbeiter erfolgte im gleichen Jahr.

Bei der Einstellung neuer Mitarbeiter wird der Verhaltenskodex ausgehändigt und besonders darauf hingewiesen, diesen zu beachten.

Weitere Veranstaltungen im internen Aus- und Weiterbildungsprogramm sind geplant. Damit wird den Anforderungen an ein besonders im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehendes Unternehmen hinsichtlich der Verhaltensweise der handelnden Personen Rechnung getragen.

102-12

| Unterstützte Nachhaltigkeitschartas, -prinzipien oder -initiativen | |
|---|---|
| Universal Declaration of Human Rights | Core Labour Standards of the International Labour Organisation |
| UN Guiding Principles on Business and Human Rights | |

*Abbildung 24: Unterstützte Nachhaltigkeitschartas*

W 10

## Sicherheit und Gesundheit

Die TFG gewährleistet die Gesundheit und Sicherheit der Tätigkeiten am Flughafen in zweierlei Hinsicht:

### Airport Security

Sicherheit hat auf Flughäfen oberste Priorität. Die TFG wurde mit Stichtag 01.01.2011 verpflichtet, alle gesetzlichen Vorgaben für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, gemäß den vorgegebenen Prozessabläufen zu erfüllen.

Von der TFG „beauftragte Unternehmen" werden für die Durchführung dieser gesetzlich vorgegebenen Sicherheitsaufgaben herangezogen. Berichtspflichtig ist die TFG an das Bundesministerium für Inneres (BM.I) und an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit).

Die erforderlichen Grenzkontrollmaßnahmen (Passkontrolle) wird von Beamten der Polizeiinspektion Flughafen durchgeführt. Die behördliche Durchführung von Zollkontrollen erfolgt durch Beamte des Zolls.

### Airport Safety

W 6

Eine große Anzahl weiterer Tätigkeiten, von den Passagieren und der Öffentlichkeit meist nicht wahrgenommen, wird unter dem Begriff „Airport Safety" – sicherer Flughafenbetrieb – zusammengefasst.

Ein eigener mit diesen Agenden beauftragter Mitarbeiter, der Safety Manager, setzt in Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern die Vorgaben der International Civil Aviation Organization (ICAO) mit Hilfe eines eigenen SMS (Safety Management System) um, welches systematisch und quantitativ die operationellen Risiken aller Vorfälle am Flughafen Innsbruck aufarbeitet.

Ein SMS besteht aus mehreren Modulen, wobei das zentrale Element das Meldewesen mit adäquater Datensammlung ist. Aus dem einlangenden Feedback zu Gefahren, Risiken, Wagnissen oder problematischen Abläufen werden nach erfolgter Untersuchung (Investigation) dann Verbesserungsmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit abgeleitet. Alle einlangenden Informationen und Meldungen werden in einer Datenbank zusammengefasst, dann kategorisiert und mittels Zuordnung eines Safety Index bewertet. Dieser Safety Index über eine Betrachtungsperiode ermöglicht die Safety Performance messbar zu machen und daraus Safety Targets bzw. näherungsweise auch ein Gesamtrisiko darzustellen.

Unabdingbar in einem SMS ist das Modul Risiko Management. Es dient dazu Sicherheitsbemühungen auf jene Gebiete zu konzentrieren, wo das höchste Risiko erkannt oder erwartet wird.

Menschliches Fehlverhalten ist bis zu 80 % Ursache für Vorfälle (Quelle Prof. James Reason/UK), daher ist ein Error-Management ein ebenso unverzichtbares Modul eines SMS. Der Flughafen Innsbruck baut seine Safety-Kultur auf Basis Offenheit und Vertrauen. Alle in sicherheitskritischen Abläufen handelnden Menschen am Flughafen werden eingebunden, denn diese Personen sind in der Sicherheitskette ein enorm wichtiger Baustein, die durch ihre selbstbewusste Sicherheitsorientierung im harten Tagesgeschäft den sicheren Ablauf ermöglichen.

Die Auswertung aller SMS Module erfolgt in den periodischen Safety Committees am Flughafen Innsbruck. So wurden im Jahr 2018 416 (2017 - 405) Hinweismeldungen in diesem System erfasst und kategorisiert, was eine Steigerung von 2,7 % im Vergleich zum Vorjahr bedeutet. Die Schwere der einzelnen Vorkommnisse wurde durch Zuordnung eines Safety Index bewertet.

G4-A09
W 10

### Sicherheitsrelevante Vorkommnisse

2018 wurden fünf Vogelschläge am Flughafen Innsbruck registriert, 31 Feuerwehreinsätze mit 121 Mann-Einsatzstunden und das Rote Kreuz zu 46 medizinischen Notfällen gerufen. Es wurden fünf Personenschäden gemeldet, 20 Sachschäden und 10 Schäden zwischen Fahrzeugen und stehenden Objekten (Air- und Landside). Ebenso kam es zu zwei Schäden an einem Luftfahrzeug und keiner Runway Incursion. 2018 wurden zwei Beinahe-Unfälle von Fahrzeugen bzw. Personen erfasst.

Der Flughafen Innsbruck warnt auch bei Blitztätigkeiten in einem Radius kleiner als 8 km um den Flughafenbezugspunkt (ALERT-Phase). Sollten Blitztätigkeiten in einem Umkreis kleiner 5 km durch die Wetterstelle der Flugsicherung festgestellt werden, so wird die Abfertigung während der Shutdown-Phase komplett eingestellt und alle Personen begeben sich in Sicherheit. Im Jahr 2018 wurden 11 Shutdown-Ereignisse dokumentiert. Eine weitere mögliche Gefahrenquelle an Verkehrsflughäfen stellen Triebwerksabgasstrahlen dar, die sich ergeben, wenn Flugzeuge mittels Antrieb der Triebwerke aus der Parkposition in Richtung Taxiway drehen. Dadurch entsteht die Gefahr, dass Passagiere, die sich am Vorfeld befinden, vom Abgasstrahl verletzt werden könnten. Der Flughafen Innsbruck vermeidet diese Gefahr, indem nur kleinere Flugzeuge selbst aus der Parkposition drehen dürfen. Größere Luftfahrzeuge werden mittels Push-Back-Fahrzeugen aus der Parkposition hinausgeschoben.

W 14

### Services für Passagiere mit besonderen Bedürfnissen

Der Flughafen Innsbruck ist rollstuhlgerecht ausgebaut und erleichtert auch mobilitätseingeschränkten Passagieren die Reise. Neben besonders gekennzeichneten Parkplätzen in unmittelbarer Terminalnähe stehen auch entsprechende Lifte und Sanitäreinrichtungen zur Verfügung.

Für einen entsprechenden Boarding-Service beim Ein- und Aussteigen gibt es unterschiedliche Hilfestellungen.

Je nach Einschränkungsgrad der Mobilität des Passagiers werden Hilfeleistungen erbracht, die von der Begleitung des Passagiers bis hin zum Transport im Rettungswagen bis zum oder vom Flugzeug reichen.

# 103-2 | Der Flughafen und seine Umwelt[1]



102-11 NA | Als stadtnaher Flughafen tragen wir eine besondere Verantwortung, was unsere Auswirkungen auf die Umwelt betrifft. Unser Managementansatz zum Thema Umwelt spiegelt sich insbesonders in unserer Umwelt- und Energiepolitik wider.

## Umwelt- und Energiepolitik

Der Flughafen Innsbruck wird unter Berücksichtigung aller sicherheitsrelevanten Aspekte mit größtmöglicher Rücksichtnahme auf die Bevölkerung und Umwelt betrieben. Die Verantwortung für den Umweltschutz wurde und wird immer ernst genommen und daher bekennt sich die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. ausdrücklich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und seinen Ressourcen.

**Umweltschutz und –vorsorge sind für uns vorrangige Unternehmensziele.**
Die Verpflichtung zur Schonung der Umwelt und dem sparsamen Energieeinsatz ist Ausdruck unserer unternehmerischen Verantwortung. Deshalb bildet der vorsorgende Umweltschutz einen wesentlichen Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Gerade durch die besondere Lage des Innsbrucker Flughafens besteht eine große Verantwortung und Verpflichtung gegenüber den Anspruchsgruppen.

**Nachhaltiges umweltbewusstes Wirtschaften leitet unsere Handlungen.**
Dies bedeutet für uns Energie, Wasser, Rohstoffe und sonstige Güter so sparsam wie möglich einzusetzen und erneuerbare Ressourcen sinnvoll zu nutzen. Wir reduzieren bewusst Umweltbelastungen wie Emissionen, Lärm, Abfall und Abwasser. Wo immer möglich, nehmen wir im Sinne dieser Zielsetzung auch Einfluss auf unsere Kunden und Vertragspartner.

**Kontinuierliche Verbesserung der Umwelt- und Energieleistung sowie die Optimierung umweltschonender Maßnahmen ist uns ein großes Anliegen.**
Wir verpflichten uns zur Einhaltung der einschlägigen Umweltvorschriften und zu einer angemessenen kontinuierlichen Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes, wobei wir im Rahmen unserer wirtschaftlichen Möglichkeiten die beste verfügbare Technik einsetzen, um negative Auswirkungen unserer Tätigkeit auf die Umwelt zu verringern. Die Auswirkungen unseres Handelns auf die Umwelt werden erfasst und bewertet. Dabei berücksichtigen wir bereits in der Planungsphase, wie wir den Energieeinsatz und die Belastungen der Umwelt minimieren können.

**Umweltschutz ist Aufgabe für alle am Standort Flughafen.**
Wir fördern das Verantwortungsbewusstsein für Umwelt- und Energiebelange an unserem Standort. Deshalb motivieren wir unsere Mitarbeiter, Kunden, Lieferanten und Vertragspartner zu umwelt- und energiebewusstem Verhalten. Bei Beschaffungsvorgängen berücksichtigen wir umwelt- und energierelevante Kriterien. Wir informieren und schulen unsere Mitarbeiter über das Thema betrieblicher Umweltschutz. Diese können über Managementbeauftragte Verbesserungsvorschläge zum Umweltschutz einreichen.

**Kommunikation mit der Öffentlichkeit.**
Wir führen einen offenen Dialog mit der Öffentlichkeit und stellen dieser umweltrelevante Informationen zur Verfügung. Wir arbeiten mit Behörden, Verbänden und anderen Institutionen vertrauensvoll zusammen.

Beschwerden und Anregungen werden an die zuständige Abteilung weitergeleitet und dort direkt bearbeitet.

[1] *Umweltbericht gem. EMAS-III-Verordnung*



## Unser Managementsystem

Jede unternehmerische Tätigkeit hat grundsätzlich direkte und indirekte Auswirkungen auf die Umwelt. Dabei beeinflusst die Größe des Betriebs lediglich die Quantität dieser Effekte. Direkte Auswirkungen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb. Dazu gehören bekannte Größen wie etwa Emissionen, Lärm, Abfall und Abwasser.

Weitaus komplexer sind die indirekten Umweltauswirkungen zu definieren. So kommt z. B. der sorgfältigen Auswahl der zu kaufenden Roh- und Hilfsstoffe und der dazugehörigen Lieferkette eine immer wichtigere Rolle zu. Im Mittelpunkt der Umweltprüfung steht somit eine gesamtheitliche Sichtweise in Form einer regelrechten Umweltbilanz, die nicht am eigenen Firmentor endet. Deshalb führte die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. bereits 1999, als erster Flughafen in Österreich, ein Umweltmanagementsystem gemäß EMAS ein, welches 2012 um eine ISO 14001 Zertifizierung erweitert wurde. Mit 2015 wurde ein Energiemanagementsystem nach ISO 50001 implementiert.

Kern unseres Umweltmanagementsystems ist das Integrierte Management-Systemhandbuch (IMSH), welches seit nunmehr einigen Jahren den Mitarbeitern in elektronischer Form tagesaktuell zur Verfügung steht.

Durch Prozessbeschreibungen und Arbeitsanweisungen wird gewährleistet, dass jene technischen, kaufmännischen und organisatorischen Tätigkeiten, die energetische oder umweltrelevante Auswirkungen haben, geplant, gesteuert und überwacht werden.

Unsere Mitarbeiter wurden dementsprechend geschult und durch die Unternehmensleitung verpflichtet, ihre Tätigkeiten an den Anweisungen des Integrierten Management-Systemhandbuchs auszurichten, um sicherzustellen, dass laufend ein Beitrag zum Schutz der Umwelt geleistet wird.

### Das Umwelt-/Energiemanagementsystem

W 15

Das Umwelt-/Energiemanagementsystem am Standort setzt sich aus mehreren Elementen zusammen:

- Ist-Aufnahme der Auswirkungen auf die Umwelt und der Bestimmung der energetischen Ausgangslagen
  - Im Rahmen der ersten Umweltprüfung wurden die Tätigkeiten der TFG entsprechend ihrer Auswirkungen auf die Umwelt bewertet und gereiht. Als Beispiele hierfür sind $CO_2$-Emissionen, Feinstaub oder der Stromverbrauch, aber auch der notwendige Einsatz von Enteisungsmitteln oder anderen Chemikalien zu erwähnen. Zusätzlich wurden auch die relevanten gesetzlichen Regelungen auf deren Identifizierung und Umsetzung im Unternehmen überprüft.
- dem Integrierten Umwelt-/Energiemanagement-Systemhandbuch (IMSH)
  - In Kombination mit den entsprechenden Verfahrens- und Arbeitsanweisungen gibt es den Mitarbeitern Hilfestellung in der Bewältigung ihrer Tätigkeiten.
- dem Umwelt-/Energieprogramm, den Umwelt-/Energieaspekten und den Umweltzielen
  - Jährlich werden diese von der obersten Leitung in Zusammenarbeit mit der Umweltabteilung und den Führungskräften neu definiert und den Beschäftigten kommuniziert.
- jährlichen internen und externen Audits
  - Durch diese wird festgestellt, ob die existierenden Regelungen und Vorgaben eingehalten werden, ob diese Regelungen und Vorgaben sinnvoll, adäquat, umsetzbar und geeignet sind, um das grundlegende Ziel – die Umweltbelastungen und den Energieverbrauch zu verringern – auch tatsächlich zu erreichen.

- dem jährlichen Managementreview
  - Im Zuge dessen überprüft die Geschäftsführung anhand der Ergebnisse der internen und externen Audits, der Zielerreichung und anderer besonderer Vorkommnisse, ob die gesteckten Ziele erreicht wurden bzw. eine Korrektur bestehender oder die Neuformulierung von zusätzlichen Zielen und Maßnahmen beschlossen werden muss.
- der jährlichen Erstellung/Aktualisierung des Nachhaltigkeitsberichts
  - Dieser beinhaltet die aktuellen Zahlen und wichtige Änderungen und richtet sich sowohl an die internen, als auch externen Anspruchsgruppen und interessierte Kreise. Der Bericht steht auf unserer Homepage unter www.innsbruck-airport.com/de/zahlen-fakten/umwelt zum Download zur Verfügung.

## Der Flughafen und seine Umweltauswirkungen

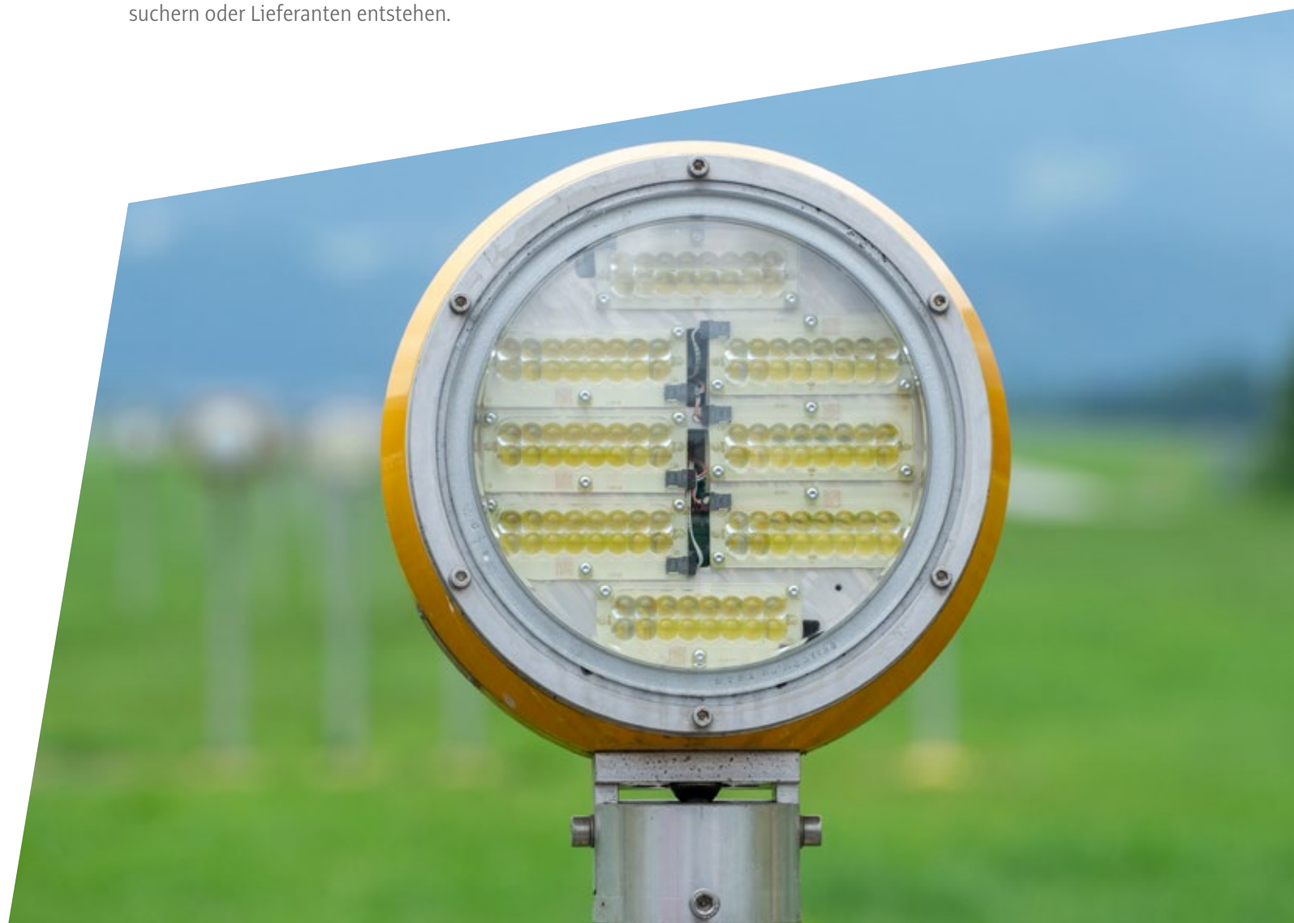
Der Begriff "Umweltauswirkung" beschreibt eine positive oder negative Veränderung der Umwelt, die ganz oder teilweise auf Tätigkeiten und Dienstleistungen der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. zurückzuführen ist.

Grundsätzlich unterscheidet man direkte und indirekte Umweltaspekte. Bei direkten Umweltaspekten handelt es sich z. B. um Energieverbrauch, Abfallaufkommen oder Wasserverbrauch als unmittelbare Folge der Tätigkeit des Unternehmens und können von diesem beeinflusst werden.

Indirekte Umweltaspekte können nicht oder nur sehr eingeschränkt durch die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. beeinflusst werden, z. B. der durch den Flugverkehr entstehende Fluglärm oder Belastungen, die durch das Verhalten von Besuchern oder Lieferanten entstehen.

Eine exakte Unterscheidung aller Umweltaspekte in direkte oder indirekte Umweltaspekte ist nicht immer möglich. Entscheidend ist vielmehr, dass alle wesentlichen Umweltaspekte erfasst und bewertet werden. In diesem Zusammenhang werden kontinuierliche Ziele und Maßnahmen entwickelt, um die Umweltauswirkungen zu reduzieren. Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. hat im Rahmen der Umweltprüfung die nachfolgend angeführten Umweltaspekte erfasst und bewertet.





G4-A07
413-2

W 8

| **Handlungsfeld:** | **Lärmschutz** |
|---|---|
| **Umweltaspekt:** | **Fluglärm** |
| Art des Umweltaspekts: | Indirekt |
| Umweltwirkung(en): | Lärmbelästigung der Bevölkerung im Inntal |
| Quelle(n): | Strahl- und Propellerflugzeuge |
| Verantwortlich(e): | Airlines, Piloten: Einsatz und Betrieb der Flugzeuge<br>Austro Control: Steuerung des Flugverkehrs<br>Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.: Betrieb von Start- und Landebahn, Rollwege, Vorfeld, Einhaltung der Betriebszeiten |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Anzahl der Bewegungen<br>Lärmindikatoren $L_{dn}$, $L_{den}$<br>Anzahl der Betriebszeitenverlängerungen |

Fluglärm ist, wie Verkehrslärm, im Allgemeinen sicher die am stärksten wahrgenommene Umweltauswirkung. Die Reduzierung des Fluglärms am Innsbrucker Flughafen erfolgt in drei großen Bereichen:

**Durch aktives Einwirken der TFG auf Airlines konnte erreicht werden, dass**

- derzeit fast ausschließlich Kapitel-IV-Flugzeuge, somit die leisesten und umweltfreundlichsten Luftfahrzeuge, den Flughafen Innsbruck anfliegen,
- seit 2010 keine MD-80 (= laute Flugzeuge der Kapitel–III-Kategorie) mehr in Innsbruck landen,
- die Bewegungen der YAK42-D aus der gleichen Kategorie auf Null reduziert werden,
- Airlines durch lärmabhängige Landegebühren motiviert werden, moderne und lärmarme Flugzeuge für den Anflug des Innsbrucker Flughafens einzusetzen.

**Anflugverfahren der Austro Control**

Die Austro Control ist gemäß gesetzlichem Auftrag für die An- und Abflugverfahren am Flughafen Innsbruck und die Flugverkehrskontrolle verantwortlich. Sie übt ihre Funktion unter anderem auch mit dem Ziel aus, die Umweltbelastung zu reduzieren.

- Der Fluglärm wird auch durch eine exakte Leitung im An- und Abflug deutlich minimiert.
- Neue Anflug-Technologien (RNP/RNaV) und Überwachungssysteme (Multilaterationsverfahren) leisten ebenfalls vermehrt durch schnellere Verkehrsabwicklung ihren Beitrag zur Reduktion des Lärmaufkommens.



**Restriktive Betriebszeiten**

- Der Innsbrucker Flughafen hat die restriktivsten Betriebszeiten in Österreich und eine der strengsten im internationalen Vergleich.[1]

| BZV zw. 20:00 und 24:00 h bzw. 06:00 und 06:30 h | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Rotationelle Verspätungen | 12 | 20 | 11 | 31 | 37 | 15 |
| Transplantationsflüge | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 |
| Technische Gründe | 3 | 3 | 2 | 4 | 5 | 6 |
| Air Traffic Control | 3 | 0 | 2 | 2 | 4 | 15 |
| Wetterbedingungen | 15 | 6 | 5 | 15 | 18 | 30 |
| Sonstige operationelle Gründe | 1 | 2 | 2 | 1 | 6 | 12 |
| Sondergenehmigungen | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 7 |
| Aktive Ambulanzflüge | 2 | 0 | 2 | 2 | 4 | 1 |
| Behördenflug | - | - | - | - | - | - |
| Summe | 44 | 38 | 29 | 61 | 81 | 90 |

| BZV zw. 00:00 und 06:00 h | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Wetterbedingungen | - | - | - | - | - | - |
| Aktive Ambulanzflüge | 1 | 1 | - | 1 | 2 | - |
| Transplantationsflüge | 5 | 5 | 16 | 12 | 18 | 20 |
| Charter / Linie verspätet | - | - | - | 1 | - | - |
| Summe | 6 | 6 | 16 | 14 | 20 | 20 |

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gesamt | 50 | 44 | 45 | 75 | 101 | 110 |
| davon zw. 20:00 und 24:00 h bzw. 06:00 und 06:30 h | 44 | 38 | 29 | 61 | 81 | 90 |
| davon zw. 00:00 und 06:00 h | 6 | 6 | 16 | 14 | 20 | 20 |

*Abbildung 25 : Art und Anzahl der Betriebszeitenverlängerungen (BZV)*

W 15

- Durch Verhandlungen mit den Airlines wird auch hier versucht, die Starts und Landungen möglichst mit Abstand zu den Randzeiten des vorgegebenen Zeitfensters zu planen, um das Risiko von Betriebszeitenproblemen zu minimieren. Dennoch gibt es in den Flugabläufen Einflüsse, die es notwendig machen, dass Betriebszeitenverlängerungen genehmigt werden.

[1] *Siehe Glossar, Betriebszeiten*

Markanten Rückgängen bei rotationellen Verspätungen und aktiven Ambulanzflügen stehen deutliche Zuwächse in den Bereichen Wetter, Air Traffic Control, operationellen Gründen und Sondergenehmigungen gegenüber. Transplantationsflüge bewegen sich auf dem relativ hohen Niveau des Vorjahres.

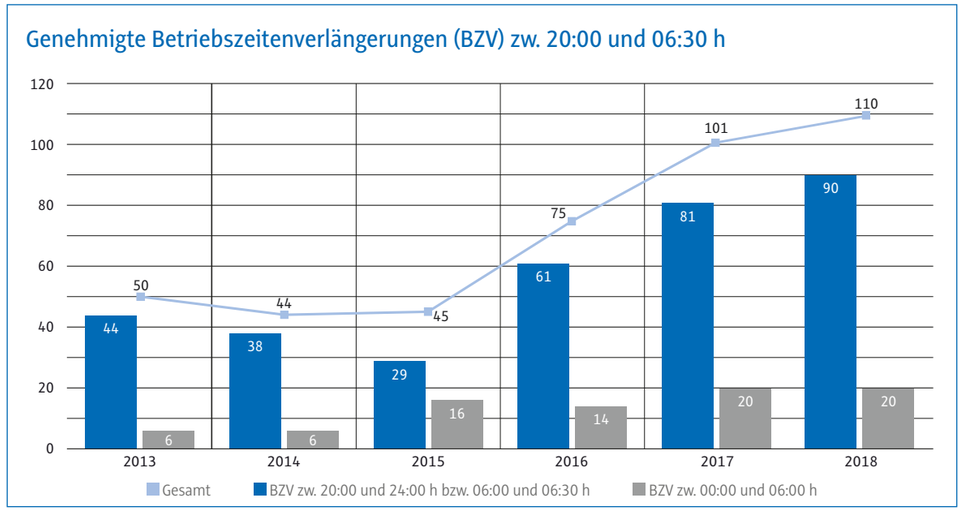
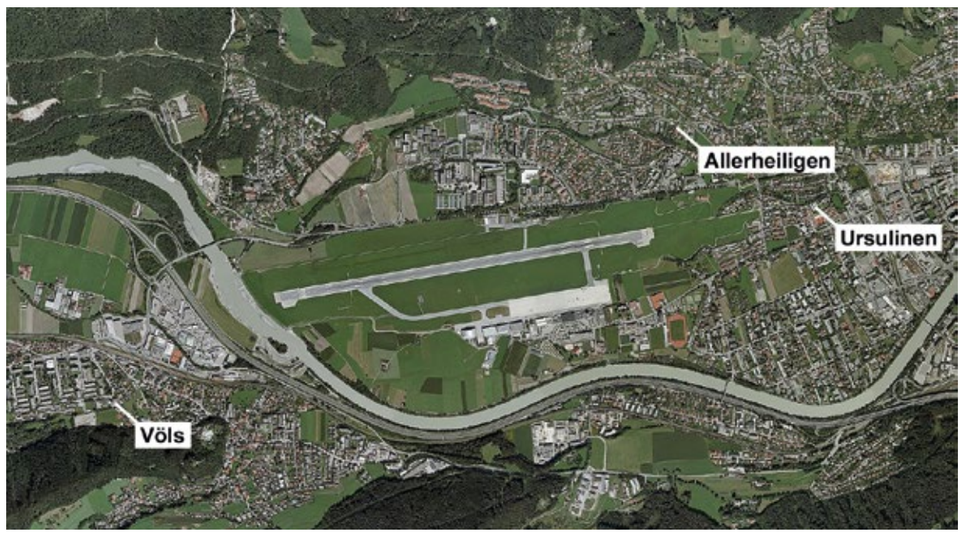



*Abbildung 26: Genehmigte Betriebszeitenverlängerungen*

Die Schallereignisse von Flugzeugen werden an drei Lärmmessstationen aufgezeichnet.




Die Auswertung der Fluglärmdaten erfolgt vom Amt der Tiroler Landesregierung, wobei eine aktuelle Darstellung des Flug- und Umgebungslärms auf der Homepage des Landes Tirol (https://www.tirol.gv.at/arbeit-wirtschaft/esa/laerm/fluglaerm/) für die Öffentlichkeit abrufbar ist.



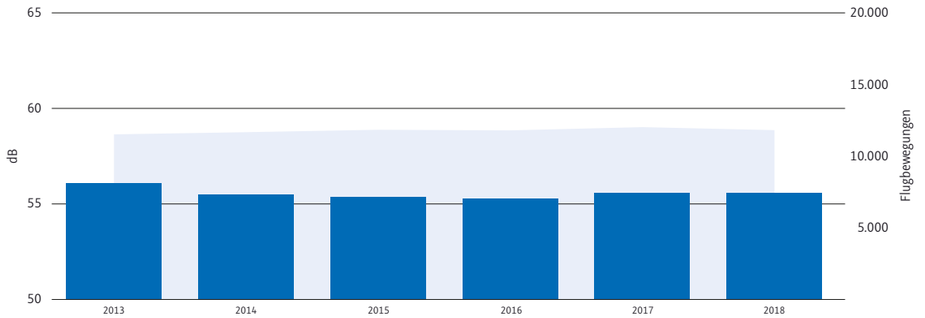


Lärmspitzen werden vor allem durch den Einsatz von Militärjets hervorgerufen. Diese Einsatz- und Übungsflüge liegen außerhalb des Einflussbereichs der TFG. Im Berichtsjahr wurden insgesamt vier derartige lärmintensive Manöver aufgezeichnet. In dieser Aufstellung sind jedoch keine Anflüge ohne Pistenberührung, Überflüge in großer Höhe oder das Durchbrechen der Schallmauer bei Einsatzflügen, welche am Boden von der Bevölkerung registriert werden können, angeführt.

| Jahr | Landungen | Starts | Touch-and-Go |
|---|---|---|---|
| **2013** | 0 | 0 | 29 |
| **2014** | 1 | 1 | 3 |
| **2015** | 0 | 0 | 10 |
| **2016** | 0 | 0 | 3 |
| **2017** | 1 | 1 | 3 |
| **2018** | 0 | 0 | 4 |

*Abbildung 27: Militärischer Jet-Flugverkehr*

## $L_{den}$ und Flugbewegungen (Messstelle Allerheiligen)




| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **$L_{den}$ in Dezibel (dB)** | 56,1 | 55,5 | 55,4 | 55,3 | 55,6 | 55,6 |
| **Flugbewegungen (Linie + Charter) p.a.** | 11.535 | 11.687 | 11.856 | 11.813 | 12.040 | 12.023 |

*Die Berechnung für 2018 bezog sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate Januar, Februar, März, August, September und Dezember.*

*Abbildung 28: $L_{den}$ und Flugbewegungen Messstelle Allerheiligen*

In der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie erstellten strategischen Lärmkarte wird die Fluglärmbelastung um den Flughafen Innsbruck dargestellt. Sie dient der Information der Öffentlichkeit und bildet auch die Grundlage für die Umgebungslärm-Aktionsplanung.

Der für Fluglärm rechtlich festgelegte Schwellenwert für die allgemeine Lärmbelastung $L_{den}$ liegt bei 65 dB. Am Flughafen Innsbruck werden nur bei einem einzigen Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft die gesetzlich vorgeschriebenen Schwellenwerte überschritten.

Die TFG hat sich jedoch entschieden, freiwillig einen Schritt weiter zu gehen und den Schwellenwert auf 60 dB zu senken, um spürbare Verbesserungen für die Anrainer zu erreichen und die Zielgruppe der Förderungsnehmer für Lärmschutzfenster somit deutlich zu erhöhen. „Wir bieten freiwillig noch bessere Förderungsvoraussetzungen als per Gesetz vorgesehen – schließlich geht es darum, den Lebensraum der Menschen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen zu attraktivieren", so TFG-Geschäftsführer Dipl.-Ing. Marco Pernetta. Damit orientiert sich das Modell einerseits an der Förderanspruchsgrenze für Fluglärm in Salzburg, andererseits an den in Tirol geltenden Förderanspruchsgrenzen für Straßenlärm. Hier liegt auch die Grenze für besonderen baulichen Schallschutz und uneingeschränkte Baulandnutzung für Wohnzwecke.

G4-A07

350 Gebäude mit insgesamt 1.250 Wohnungen erfüllen die Förderungsvoraussetzungen hinsichtlich Alter und Nutzungsart. Bei Erfüllung der Förderungskriterien erhält der Antragsteller eine Förderungsmitteilung zugesandt und die jeweiligen Fördermittel ausgezahlt. Die TFG stellt seit dem 1. Januar 2015 einen jährlichen Betrag bis zu 200.000 Euro zur Verfügung, der nach dem „first-come, first-serve" Prinzip von der Förderstelle ausbezahlt wird.

W 8
W 11

Mit Ende Dezember 2018 wurde mit der Stadt Innsbruck die Ausweitung der freiwilligen Lärmschutzförderungen auf den Bereich mit einem durchschnittlichen Fluglärmpegel von 55 dB vereinbart.

Sehr gut bewährt sich auch die Abwicklung der Ansuchen über das Büro zur Wohnbauförderung im Stadtmagistrat Innsbruck, wodurch eine optimale Information und Betreuung der Antragsteller gewährleistet wird. Darüber hinaus hat sich die Geschäftsführung bereit erklärt, die geplante Erstellung einer Gesamtlärmstudie im Innsbrucker Stadtgebiet – initiiert durch das Land Tirol in Kooperation mit der Stadt Innsbruck – mit einem Betrag von maximal 30.000 Euro zu unterstützen. Das Endergebnis der Gesamtlärmstudie wurde 2018 präsentiert und ist unter folgendem Link erreichbar:

https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/sicherheit/emissionen-sicherheitstechnik-anlagen/downloads/Gesamtlaermbetrachtung_Innsbruck_2017.pdf

413-2
W 8

| | |
|---|---|
| **Handlungsfeld:** | **Lärmschutz** |
| **Umweltaspekt:** | **Bodenlärm** |
| Art des Umweltaspekts: | Direkt |
| Umweltwirkung(en): | Lärmbelästigung der Flughafenanrainer |
| Quelle(n): | APU`s, Vorfeldfahrzeuge, Luftfahrzeuge |
| Verantwortlich(e): | Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H., Airlines, Austro Control |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Lärmindikatoren $L_{den}$ |

Lärm wird nicht nur beim Fliegen erzeugt, sondern auch am Boden. Zusätzlich können Windrichtung und/oder Wetterlagen lärmverstärkend oder -reduzierend wirken. Der Flughafen Innsbruck arbeitet laufend daran, den Bodenlärm zu reduzieren.

Dies beginnt schon vor der ersten Landung der Luftfahrzeuge. In Gesprächen mit den Chefpiloten der Airlines versucht die TFG zu erreichen, dass der bei der Landung eines Flugzeuges eingesetzte Umkehrschub – unter strenger Beachtung aller Sicherheitsaspekte – auf ein Mindestmaß reduziert werden kann.

Ebenso werden beim Hereinrollen der Propellermaschinen des Typen DHC-8-400 die nordseitigen Propeller in den Leerlauf gebracht, um auch so den Lärmpegel zu reduzieren. Auch die Abstellposition der Flugzeuge an den sensiblen Tagesrandzeiten wird unter Berücksichtigung von Lärmschutzaspekten ausgewählt.

Bei der Abfertigung der Flugzeuge entstehen relativ hohe Lärmpegel durch den Betrieb der bordeigenen Hilfstriebwerke, der sogenannten APU`s – Auxiliary Power Units - zur Aufrechterhaltung elektrischer Bordsysteme. Um diesen Lärm zu reduzieren, stellt die TFG Ground Power Units (GPU´s) zur Versorgung zur Verfügung.

Ein in Zusammenarbeit mit Austrian Airlines getestetes Verfahren, die Standzeit beim Enteisen – mit laufenden Triebwerken – bei den am Morgen startenden Maschinen durch eine zusätzliche Enteisung am Vorabend zu verringern, wurde von der Airline nicht übernommen. Unabhängig davon werden die Rollzeiten in Zusammenarbeit mit der Flugsicherung auf ein Minimum reduziert.

Allfällige technische Arbeiten an Flugzeugen, wie etwa Schadensbehebung, Teiletausch, etc., werden nicht durch die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. durchgeführt, sondern entweder durch die jeweils betroffene Airline selbst oder durch deren Partner.

Im Rahmen von Wartungsarbeiten an den Dash-Flugzeugen sind Triebwerksprobeläufe zu Testzwecken herstellerseitig vorgeschrieben. Diese dürfen am Innsbrucker Flughafen nur am eigens dafür errichteten Triebwerksprobelaufstand durchgeführt werden.

Seitens der TFG wird bereits im Vorfeld bei der Beschaffung von Geräten im Rahmen der Ausschreibungen auf Schalldämmung Wert gelegt.

302-1
W 8

| | |
|---|---|
| **Handlungsfeld:** | **Klimaschutz** |
| **Umweltaspekt:** | **Energieverbrauch** |
| Art des Umweltaspekts: | Direkt |
| Umweltwirkung(en): | $CO_2$-Emissionen, „Lichtverschmutzung" durch Beleuchtung |
| Quelle(n): | Gebäudeinfrastruktur, Beleuchtung des Vorfeldes, Pistenbefeuerung, Blitzketten, Hindernisbefeuerung |
| Verantwortlich(e): | Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Energieverbrauch in kWh, Energieverbrauch je VE in kWh |

103-2 Das Energiemanagement am Flughafen Innsbruck basiert im Wesentlichen auf zwei Strategien:

1. Lösungen, um die nötige Energie möglichst umweltfreundlich zu gewinnen (z. B. durch modernste technische Anlagen und den Einsatz umweltfreundlicher Energieträger).
2. Energie konsequent sparsam und effektiv einsetzen, woraus eine Senkung des Energieverbrauchs resultiert. Somit lassen sich Ressourcen schonen und die Emission von Luft- und Klimaschadstoffen reduzieren.

Um diese Strategien wirksam und geplant umsetzen zu können, hat sich die Geschäftsleitung im Jahr 2014 entschlossen, ein Energiemanagementsystem nach ISO 50001 im Unternehmen einzuführen. Diese Norm unterstützt Unternehmen beim Aufbau von Systemen und Prozessen zur Steigerung der Energieeffizienz und wurde im Herbst 2015 durch die TÜV Süd Landesgesellschaft Österreich GmbH erfolgreich zertifiziert. Im Zuge dieses Prozesses wurden Energieaudits in Anlehnung an die ÖNORM EN ISO 16247 durchgeführt.

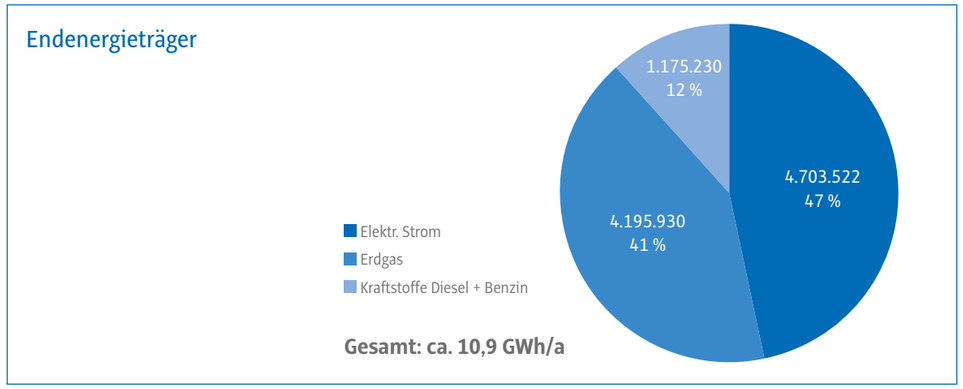



*Abbildung 29: Energieträger*



## Entwicklung seit Einführung des Energiemanagementsystems

| Verbrauch | Eh | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Diesel Vorfeld | l | 106.161 | 93.884 | 120.286 | 114.570 | 140.064 | 117.258 |
| Diesel / Heizöl EL Notstrom | l | 2.950 | 3.828 | 2.018 | 2.400 | 2.250 | 2.300 |
| Benzin | l | 370 | 891 | 458 | 634 | 1.127 | 851 |
| Treibstoff gesamt | l | 109.481 | 98.603 | 122.762 | 117.604 | 143.441 | 120.409 |
| Gas | $m^3$ | 386.157 | 327.431 | 431.954 | 438.156 | 509.828 | 430.577 |
| Strom | kWh | 4.788.740 | 4.499.828 | 4.658.010 | 4.558.740 | 4.666.274 | 4.703.522 |
| davon erneuerbar | kWh | 4.291.190 | 4.499.828 | 4.658.010 | 4.558.740 | 4.666.274 | 4.703.522 |

| Verbrauch/VE | Eh/VE | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Diesel Vorfeld | l/VE | 0,108 | 0,095 | 0,120 | 0,114 | 0,128 | 0,105 |
| Diesel Notstrom | l/VE | 0,003 | 0,004 | 0,002 | 0,002 | 0,002 | 0,002 |
| Benzin | l/VE | 0,000 | 0,001 | 0,000 | 0,001 | 0,001 | 0,001 |
| Treibstoff gesamt | l/VE | 0,111 | 0,099 | 0,122 | 0,117 | 0,131 | 0,108 |
| Gas | $m^3$/VE | 0,393 | 0,330 | 0,431 | 0,435 | 0,466 | 0,384 |
| Strom | kWh/VE | 4,869 | 4,531 | 4,646 | 4,524 | 4,268 | 4,199 |
| davon erneuerbar | kWh/VE | 4,363 | 4,531 | 4,646 | 4,524 | 4,268 | 4,199 |

*Abbildung 30: Verbrauch von Energieträgern gesamt und je VE*

| Zusammenfassung Energieträger | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Veränderung zu 2017 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Gesamt nach Energieträger** | **kWh** | **10.164.636** | **10.149.809** | **10.962.235** | **10.074.682** | **-8,10 %** |
| Elektr. Strom | | 4.658.010 | 4.558.740 | 4.666.274 | 4.703.522 | 0,80 % |
| Erdgas | | 4.307.837 | 4.442.902 | 4.896.008 | 4.195.930 | -14,30 % |
| Kraftstoffe Diesel + Benzin | | 1.198.789 | 1.148.167 | 1.399.953 | 1.175.230 | -16,05 % |
| **Passagierzahlen (Linie + Charter)** | | **1.001.255** | **1.006.738** | **1.092.547** | **1.119.347** | **2,45 %** |

*Abbildung 31: Energieträger*

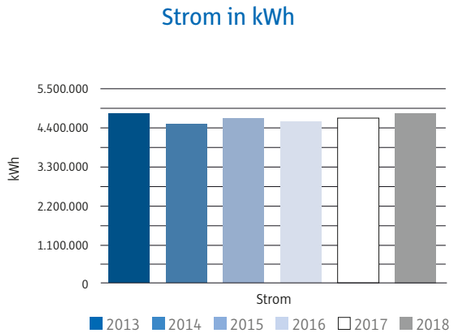
302-4
103-2

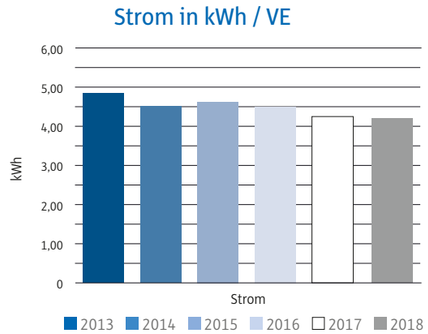
## Entwicklung des Endenergiebedarfs

Für das Jahr 2018 wurde ein Endenergiebedarf in der Höhe von 10 GWh/a aufgezeichnet.

41 % des Endenergiebedarfs wird in Form von elektrischer Energie benötigt (Beleuchtung, Lüftung, Gepäckförderbänder, EDV usw.), ca. 49 % in Form von Erdgas (Heizung und Warmwasser) und der Rest von 10 % in Form von Kraftstoffen (Flugzeugabfertigung, Winterdienst usw.) verwendet.

### Stromverbrauch




| Verbrauch | Eh | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Strom | kWh | 4.788.740 | 4.499.828 | 4.658.010 | 4.558.740 | 4.666.274 | 4.703.522 |
| davon erneuerbar | kWh | 4.291.190 | 4.499.828 | 4.658.010 | 4.558.740 | 4.666.274 | 4.703.522 |

| Verbrauch/VE | Eh/VE | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Strom | kWh/VE | 4,87 | 4,53 | 4,65 | 4,52 | 4,27 | 4,20 |
| davon erneuerbar | kWh/VE | 4,36 | 4,53 | 4,65 | 4,52 | 4,27 | 4,20 |

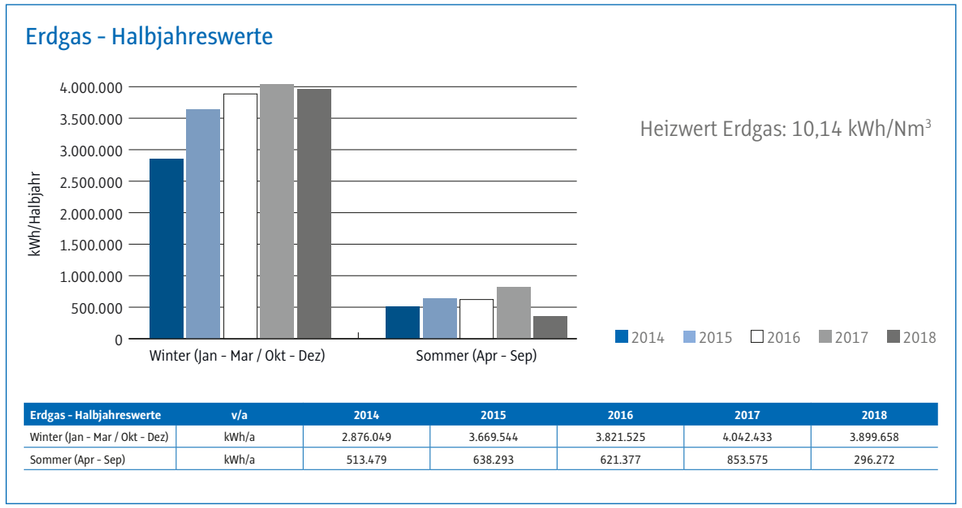
*Abbildung 32: Stromverbrauch in kWh gesamt und je VE*





302-1

## Erdgasverbrauch




| Erdgas - Halbjahreswerte | v/a | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Winter (Jan - Mar / Okt - Dez) | kWh/a | 2.876.049 | 3.669.544 | 3.821.525 | 4.042.433 | 3.899.658 |
| Sommer (Apr - Sep) | kWh/a | 513.479 | 638.293 | 621.377 | 853.575 | 296.272 |

*Abbildung 33: Erdgasverbrauch*

302-4

Der Erdgasverbrauch hat 2018 im Vergleich zu 2017 um 16,7 % abgenommen, im selben Zeitraum sind ebenso die Heizgradtage um 12,5 % gesunken.

302-1 **Treibstoffverbrauch Fuhrpark**

Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. besitzt insgesamt 208 Fahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Aggregate.

Darunter fallen Pkws, Lkws und Busse, so wie eine Reihe von Sonderfahrzeugen und -gerätschaften, z. B. Kehrblasgeräte für den Winterdienst, die Flugzeugenteisungsfahrzeuge bis hin zu den Tanklöschfahrzeugen der Flughafenfeuerwehr. Als Antrieb dienen Benzin- und Dieselmotoren ebenso wie Elektromotoren.

Die Betankung erfolgt an der Diesel-Betriebstankstelle, die einer periodischen Überprüfung durch eine befugte Fachfirma unterliegt. Kleinere Wartungsarbeiten wie an Fahrzeugen oder Aggregaten erfolgen durch die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. am Flughafengelände in entsprechend ausgestatteten Werkstätten durch ausgebildetes Personal. Die dort tätigen Mitarbeiter führen auch Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten an Gebäuden durch.

| Kraftstoffe | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Gesamt** | **kWh/a** | **1.069.148** | **962.193** | **1.198.789** | **1.148.167** | **1.399.953** | **1.175.290** |
| Diesel Vorfeld (Schneeräumung, Feuerwehr usw.) | kWh/a | 1.037.193 | 917.247 | 1.175.194 | 1.119.349 | 1.368.425 | 1.145.611 |
| Diesel (E-Zentrale Notstrom) | kWh/a | 28.822 | 37.400 | 19.716 | 23.448 | 21.983 | 22.471 |
| Benzin | kWh/a | 3.134 | 7.547 | 3.879 | 5.370 | 9.546 | 7.208 |

*Abbildung 34: Kraftstoffverbrauch in kWh/a*

| Gesamt lt. Umwelterklärungen | Liter | 109.481 | 98.603 | 122.762 | 117.604 | 143.441 | 120.409 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Diesel Vorfeld (Schneeräumung, Feuerwehr usw.) | l | 106.161 | 93.884 | 120.286 | 114.570 | 140.064 | 117.258 |
| Diesel Notstrom | l | 2.950 | 3.828 | 2.018 | 2.400 | 2.250 | 2.300 |
| Benzin | l | 370 | 891 | 458 | 634 | 1.127 | 851 |

*Abbildung 35: Kraftstoffverbrauch in Liter*

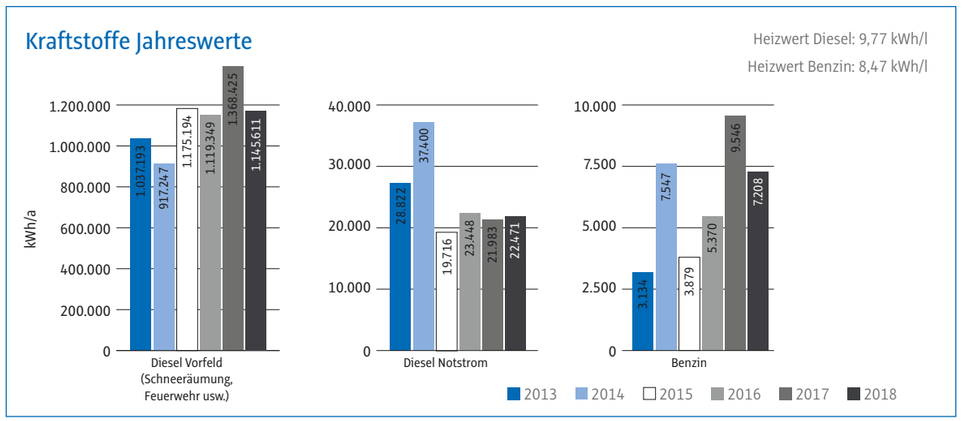



*Abbildung 36: Kraftstoffe (Diesel Vorfeld, Diesel Notstrom, Benzin) in kWh/a*

### Dieselverbrauch in den Teilbereichen

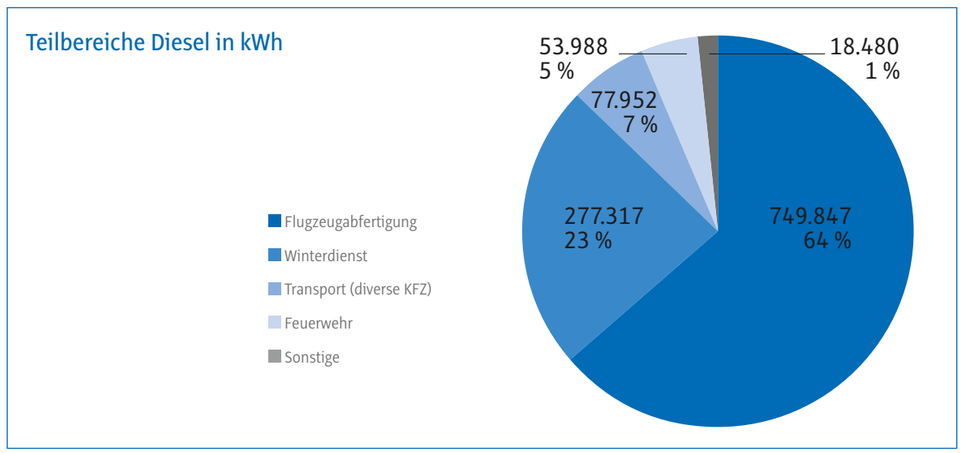



*Abbildung 37: Energiebedarf Diesel*

Die Aufteilung des Dieselverbrauchs für die Flugzeugabfertigung ist in der Abb. 38 ersichtlich und zeigt, dass im Jahr 2018 mehr als die Hälfte (57 %) des Dieselverbrauchs für die **Bodenstromversorgung** (GPU's) und die **Gepäckschlepper** aufgewendet wurde.

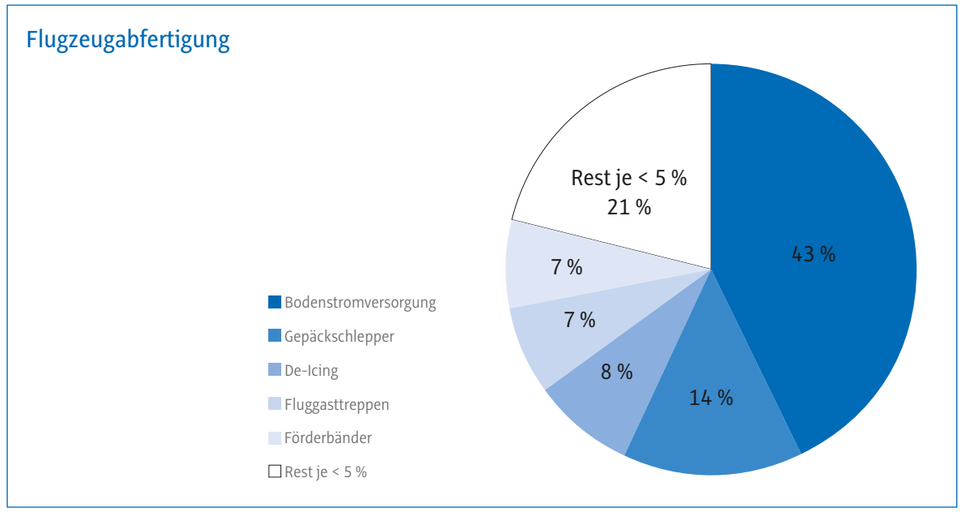



*Abbildung 38: Energiebedarf Diesel für Flugzeugabfertigung*



W 8

| **Handlungsfeld:** | **Klimaschutz** |
|---|---|
| **Umweltaspekt:** | **Klimagase** |
| Art des Umweltaspekts: | Direkt/Indirekt |
| Umweltwirkung(en): | Beitrag zur Erderwärmung |
| Quelle(n): | GHG Scope 1 (direkt): Einsatz von Treibstoffen, Brennstoffen durch die TFG<br>GHG Scope 2 (indirekt): Bezug und Verbrauch von Strom durch die TFG<br>GHG Scope 3 (indirekt): Einsatz von Treibstoffen, Brennstoffen, Strom durch Dritte am Flughafen |
| Verantwortlich(e): | Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.: Betrieb von Gebäuden, Anlagen und Fahrzeugen<br>Dritte am Flughafen: Betrieb von Gebäuden, Anlagen, Fahrzeugen, Flugzeugen |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Grenze LTO-Zyklus: $CO_2$-Emissionen (absolut) [t $CO_2$], $CO_2$-Emissionen (absolut, relativ zur Verkehrseinheit) [t $CO_2$; kg $CO_2$/VE] |

Neben dem Lärm sind bei Flughäfen die Emissionen von Luftschadstoffen ein wesentlicher Umweltaspekt.

Für deren Berechnungen, die in Fremdüberwachung vergeben wurden, werden alle Emissionen erfasst, die direkt am Flughafen emittiert werden und jene die aus den Energieverbräuchen (Versorgung durch Dritte) resultieren. Bei den Luftfahrzeugen werden Emissionen der An- und Abflüge bis zu einer Flughöhe von 3.000 Fuß (entspricht etwa 900 m) berechnet. Beim Straßenverkehr im öffentlich zugänglichen Bereich (landside) wurden die Fahrstrecken am Flughafen bis zum öffentlichen Straßennetz berücksichtigt.

Entsprechend dem Green-House-Gas (GHG) Protocol des World Ressource Institutes (WRI) und des World Business Councils for Sustainable Development (WBCSD) werden für Treibhausgasemissionen von Unternehmen generell drei verschiedene Geltungsbereiche (Scopes) unterschieden (ADV, 2009). Diese werden auch für Flughäfen angewendet:

Treibhausgasemissionen entstehen ...

- ... im Zuge der Geschäftstätigkeit des Unternehmens aus Quellen, die das Unternehmen selbst besitzt und/oder betreibt, z. B. Fahrzeuge, Feuerungsanlagen (Scope 1)
- ... im Rahmen der Erzeugung der vom Unternehmen konsumierten Energie durch Dritte, z. B. Strom, Fernkälte, Fernwärme (Scope 2)
- ... in der Lieferkette bzw. im Zuge der Nutzung der vom Unternehmen verkauften Produkte oder Dienstleistungen, An- und Abreise von Passagieren und Mitarbeitern, Transport von Gütern, Nutzung des Flughafens durch Airlines. (Scope 3)

Der Berechnung der $CO_2$-Emissionen werden die Vorgaben gemäß der ICAO (International Civil Aviation Organization) Anleitung zur Flughafen-Luftqualität (ICAO Doc 9889) zu Grunde gelegt. Hierbei werden vier Gruppen von $CO_2$-Emissionsquellen an Flughäfen unterschieden:

- Flugzeuge: Haupttriebwerke, Hilfstriebwerke (APU)
- Abfertigung: Abfertigungsgeräte (GPU), Fahrzeugverkehr im Airside-Bereich, Flugzeugunterhalt
- Infrastruktur: Energieerzeugung, Notstromanlagen
- Verkehr: Landside Fahrzeugverkehr

Die vor- und nachgelagerten Emissionen einer Produktionskette (z. B. Emissionen im Zuge der Herstellung eines KFZ) fließen in die Bilanz nicht ein.

Bei der Flugzeugabfertigung werden unterschiedliche Fahrzeuge, Geräte und Maschinen eingesetzt, die zum Großteil durch Verbrennungsmotoren betrieben werden und damit direkt $CO_2$ emittieren.

305-5

Auch bei der Verwendung von Strom entstehen Treibhausgasemissionen, die durch die Auswahl des Stromversorgers wesentlich beeinflusst werden. Während im Jahr 2013 je verbrauchter kWh noch 45,80 g $CO_2$-Emissionen einen Gesamtausstoß von insgesamt 218 t $CO_2$ verursachten, wurde seit 2015 kein einziges Gramm $CO_2$ beim Stromverbrauch emittiert. Möglich wurde dies durch die Änderung des Strommixes des Lieferanten (Innsbrucker Kommunalbetriebe AG, $CO_2$-Emissionsfaktor im Jahr 2018: 0,0 g $CO_2$/kWh Strom).

Stationäre bzw. infrastrukturbezogene Emissionsquellen stellen z. B. Heizzentralen und Notstromanlagen dar. Des Weiteren entstehen Emissionen durch den Verbrauch von elektrischer Energie und Heizenergie. Am Flughafen Innsbruck ist keine Zentrale zur Energieerzeugung installiert, somit wird der gesamte Energiebedarf mit der Versorgung durch Dritte gedeckt. Die Heizenergie am Flughafen Innsbruck wird in Form von Erdgas bezogen.

Insgesamt sind für den Flughafen Innsbruck für das Jahr 2018 rund 11.500 t $CO_2$ auszuweisen. Der überwiegende Anteil der Emissionen ist mit 89 % den Flugzeugquellen zuzuordnen. Rund 7 % der $CO_2$ Emissionen werden durch den Verbrauch von Heizenergie (stationäre oder infrastrukturbezogene Quellen) verursacht. Die Flugzeugabfertigung trägt mit rund 3 % zu den $CO_2$ Gesamtemissionen bei. Der landseitige KFZ-Verkehr ist mit 1 % für die Gesamtemissionen verantwortlich.

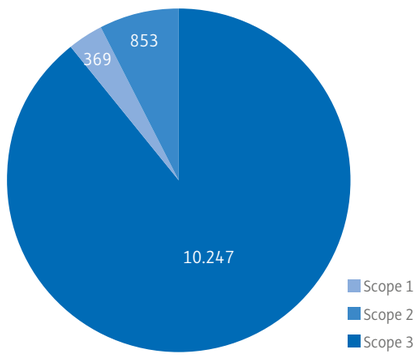
Vom Flughafenbetreiber direkt beeinflussbar sind jedoch nur die Emissionen der flughafeneigenen KFZ, Geräte und Maschinen sowie jene Emissionen, die direkt mit den Energieverbräuchen des Flughafens zusammenhängen. In Summe ergibt dies einen Anteil von 9 %. Die restlichen 91 % der $CO_2$-Emissionen stellen die Flugverkehrsemissionen, Emissionen des Landsideverkehrs und die Emissionen der Fremdfirmen dar. Diese können vom Flughafenbetreiber nur durch indirekte Maßnahmen beeinflusst werden.

## $CO_2$-Footprint Flughafen Innsbruck

| Scope | Treibhausgasemissionen entstehen … |
|---|---|
| Scope 1 | … im Zuge der Geschäftstätigkeit des Unternehmens aus Quellen, die das Unternehmen selbst besitzt und/oder betreibt, z.B. Fahrzeuge, Feuerungsanlagen |
| Scope 2 | … im Rahmen der Erzeugung der vom Unternehmen konsumierten Energie durch Dritte, z.B. Strom, Fernkälte, Fernwärme |
| Scope 3 | … in der Lieferkette bzw. im Zuge der Nutzung der vom Unternehmen verkauften Produkte oder Dienstleistungen, An- und Abreise von Passagieren und Mitarbeitern, Transport von Gütern, Nutzung des Flughafens durch Airlines |

| | t $CO_2$ /a | direkt | indirekt |
|---|---|---|---|
| Scope 1 | 369 | 320 | 49 |
| Scope 2 | 853 | 725 | 128 |
| Scope 3 | 10.247 | 0 | 10.247 |
| Summe | 11.469 | 1.045 | 10.424 |

305-1
305-2
305-3




*Berechnung mittels LASPORT Version 2.0 - JANICKE CONSULTING (2009)*

*Abbildung 39: $CO_2$-Emissionen am Flughafen Innsbruck*

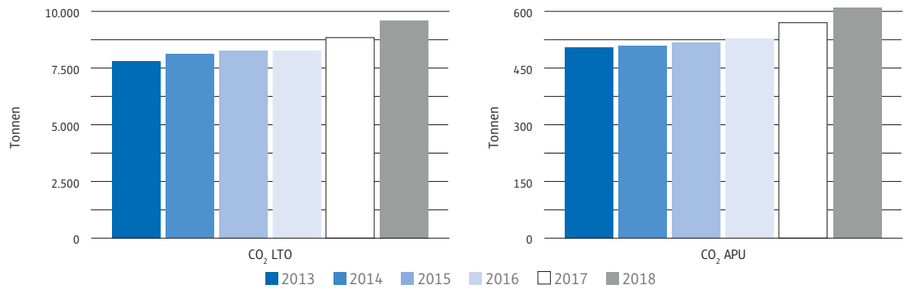


Im Vergleich mit dem Bilanzjahr 2017 liegen die $CO_2$ Gesamtemissionen im Jahr 2018 auf ähnlichem Niveau, ebenso die direkt beeinflussbaren $CO_2$ Emissionen. Die um etwa 12 % höhere Anzahl an Flugbewegungen, sowie der veränderte Flugzeugmix verursachen höhere $CO_2$ Emissionen (+11 %). Für die Flugzeugabfertigung sind durch den niedrigeren Treibstoffverbrauch im Vergleich zum Vorjahr geringere $CO_2$ Emissionen zu verzeichnen (-16 %). Bei den stationären Quellen ergeben sich durch einen geringeren Heizenergiebedarf niedrigere $CO_2$ Emissionen (-16 %). Der Strombedarf wird im Bilanzjahr gänzlich durch erneuerbare Energieträger gedeckt.

Für den landseitigen Verkehr ergeben sich durch niedrigere Emissionsfaktoren, trotz des gestiegenen Verkehrsaufkommens, ähnlich hohe $CO_2$ Emissionen wie im Vorjahr.

Generell stellt der Flughafen Innsbruck einen relativ kleinen $CO_2$-Emittenten dar. Die durchschnittlichen Pro-Kopf-$CO_2$-Gesamtemissionen ($CO_2$-Äquivalente) eines Österreichers liegen bei rund 10 t pro Jahr (in Tirol bei 6,7 t)[1]. Die gesamten $CO_2$-Emissionen am Flughafen Innsbruck entsprechen somit in etwa jenen jährlichen Gesamtemissionen einer Gemeinde mit etwa 1.100 Einwohnern.

## $CO_2$ LTO Zyklus in t




305-3

| $CO_2$ LTO | Eh | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $CO_2$ LTO | t | 7.846 | 8.161 | 8.312 | 8.315 | 8.889 | 9.561 |
| $CO_2$ APU | t | 508 | 511 | 521 | 531 | 573 | 610 |

*Abbildung 40: $CO_2$-Emissionen aus Flugzeugquellen am Flughafen Innsbruck*

Im Jahr 2014 wurden gemäß der Luftschadstoffinventur[2] (UBA 2010b) im Bundesland Tirol rund 5,4 Mio. t $CO_2$ emittiert. Der Anteil des Flughafens (Berichtsjahr 2018) trägt, bezogen auf diese Studie, nur 0,2 % zu den Gesamtemissionen bei.

[1] *Bundesländer Luftschadstoff-Inventur 1990 – 2015*

[2] *REP-0592, Wien 2016, UBA*

W 8

| **Handlungsfeld:** | **Luftqualität** |
|---|---|
| **Umweltaspekt:** | **Luftschadstoffe** |
| Art des Umweltaspekts: | Direkt/Indirekt |
| Umweltwirkung(en): | Beeinträchtigung von Mensch und Umwelt, schadstoff- und konzentrationsabhängig |
| Quelle(n): | Gebäudeheizung, Fuhrpark, Aggregate, Industrie, Kleingewerbe, Handwerk und privater Verbrauch, Straßen-, Schienen-, sowie Luftverkehr bis 300 Meter über Grund, biogene und nichtgefasste Quellen |
| Verantwortlich(e): | Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.: Betrieb von Gebäuden, Anlagen und Fahrzeugen<br>Dritte am Flughafen: Betrieb von Gebäuden, Anlagen, Fahrzeugen, Flugzeugen<br>Dritte außerhalb des Flughafens: Straßenverkehr, Gewerbe und Industrie, Hausbrand usw. |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Immissionen der Luftschadstoffe $NO_x$, Benzol, $PM_{10}$ [t, kg, g/a], Luftverkehr am Flughafen Innsbruck (bis 900 m Höhe): Emissionen der Luftschadstoffe, $NO_x$, Benzol, $PM_{10}$ (absolut, relativ pro Verkehrseinheit) [t, g/VE] |





305-7

Am Innsbrucker Flughafen entstehen durch das Verbrennen von Treibstoffen und Gas Schadstoffe, wie Stickoxide, Kohlenmonoxid oder Kohlenwasserstoffe und in einem geringen Umfang Feinstaub ($PM_{10}$). Zusätzlich werden auch klimarelevante Gase wie z. B. Kohlendioxid freigesetzt, welche auch beim Hausbrand und durch Autoabgase entstehen.
Nicht nur Flugzeuge produzieren Abgase, sondern auch Bodendienstfahrzeuge. Bei Neubeschaffung und Einkauf von Fahrzeugen wird auf die Einhaltung der neuesten Abgasverordnung geachtet. Die Fahrzeuge werden in regelmäßigen Abständen überprüft und die Mitarbeiter durch laufende Schulungen zu kraftstoffsparendem Betrieb angehalten.

Eine weitere Emissionsquelle stellt die Beheizung der Gebäude dar. Diese erfolgt seit 1993 mittels einer durch Erdgas betriebenen Heizanlage, mit einer Brennerleistung von 600 kW im Teillast- und 960–1000 kW pro Brenner im Volllastbetrieb. Die technische Überprüfung auf Einhaltung der Grenzwerte (Volllast $CO_2$ 10,3 % und unter Teillast $CO_2$ 9,15 %) wird jährlich durch eine Fachfirma durchgeführt.

Der überwiegende Anteil der Emissionen ist den Flugzeugquellen zuzuordnen. Als zweitgrößter Posten fallen jene Emissionen durch die Flugzeugabfertigung an. Der Verbrauch von elektrischer Energie bzw. Heizenergie (stationäre oder infrastrukturbezogene Quellen) und Emissionsquellen des landseitigen KFZ-Verkehrs sind nur in einem geringen Ausmaß für die Gesamtemissionen verantwortlich.

Vom Flughafenbetreiber direkt beeinflussbar sind jedoch nur die Emissionen der flughafeneigenen KFZ, Geräte und Maschinen sowie jene Emissionen, die direkt mit den Energieverbräuchen des Flughafens korrelieren - in Summe ergibt dies einen Anteil von 7 %. Die restlichen 93 % der $NO_x$-Emissionen stellen die Flugverkehrsemissionen, Emissionen des Landsideverkehrs und die Emissionen der Fremdfirmen dar. Diese können vom Flughafenbetreiber nur durch indirekte Maßnahmen beeinflusst werden.

Im Bilanzjahr 2018 liegen die Emissionen höher als im Vorjahr (+2 % bis +30 %). In den Bereichen stationäre und infrastrukturbezogene Quellen, sowie landseitiger Verkehr liegen die Emissionen auf gleichem Niveau wie im Vorjahr. Aufgrund der höheren Anzahl an Flugbewegungen sind die Emissionen im Bereich Flugzeugquellen höher als im Vorjahr (+2 % bis +31 %). Im Bereich der Flugzeugabfertigung gibt es wegen des verringerten Treibstoffverbrauchs niedrigere Emissionen (-13 % bis -18 %), jedoch ergeben sich wegen des geänderten Flugzeugmix bei $SO_x$ und Benzol höhere Emissionen (+3 % bis +12 %).

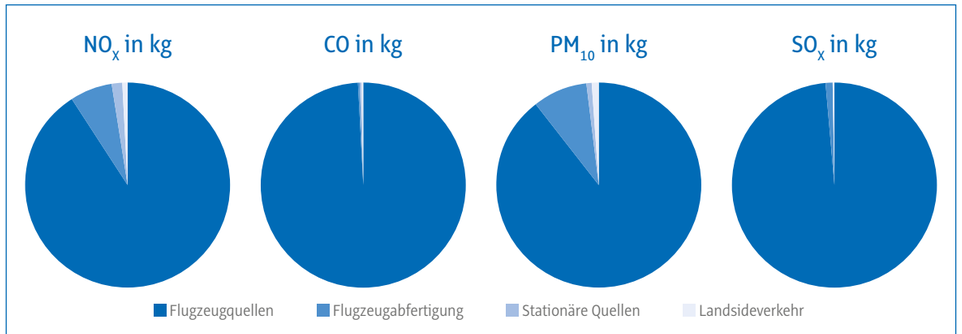
| | Parameter | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einheit | $NO_X$ | $NO_2$ | CO | $PM_{10}$ | $SO_X$ | Benzol |
| Summe Emissionen 2018 | kg | 38.221 | 5.528 | 158.286 | 2.010 | 2.619 | 204 |
| Summe Emissionen 2017 | kg | 34.742 | 5.064 | 121.092 | 1.994 | 2.431 | 185 |
| **Änderung zum Vorjahr** | **kg** | **3.479** | **464** | **37.194** | **17** | **188** | **19** |

305-7 NA

| Emissionen $NO_X$, CO, $PM_{10}$, $SO_X$, Benzol | Parameter | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einheit | $NO_X$ | CO | $PM_{10}$ | $SO_X$ | Benzol |
| Flugzeugquellen | kg | 34.731 | 157.081 | 1.798 | 2.584 | 197 |
| Flugzeugabfertigung | kg | 2.544 | 620 | 177 | 28 | 7 |
| Stationäre oder infrastrukturbezogene Quellen | kg | 678 | 458 | 15 | 6 | 0 |
| Landsideverkehr | kg | 268 | 127 | 20 | 1 | 1 |
| **Summe Emissionen** | **kg** | **38.221** | **158.286** | **2.010** | **2.619** | **204** |
| davon direkt beeinflussbare Emissionen (A) | kg | 2.802 | 920 | 168 | 33 | 6 |
| | Anteil | 7 % | 1 % | 8 % | 1 % | 3 % |
| davon nicht direkt beeinflussbare Emissionen (B) | kg | 35.419 | 157.366 | 1.842 | 2.586 | 198 |
| | Anteil | 93 % | 99 % | 92 % | 99 % | 97 % |

*(A) Flughafeneigene KFZ, Geräte und Maschinen sowie Emissionen die mit Energieverbrauch des jeweiligen Flughafens korrelieren*

*(B) Flugzeugquellen, Landseitiger Verkehr, Emissionen von Fremdfirmen*




*Berechnung mittels LASPORT Version 2.0 - JANICKE CONSULTING (2009)*

| | Eh | NOx | CO | PM10 | SOx |
|---|---|---|---|---|---|
| **Flugzeugquellen** | kg | 34.731 | 157.081 | 1.798 | 2.584 |
| **Flugzeugabfertigung** | kg | 2.544 | 620 | 177 | 28 |
| **Stationäre Quellen** | kg | 678 | 458 | 15 | 6 |
| **Landside Verkehr** | kg | 268 | 127 | 20 | 1 |
| **Summe** | **kg** | **38.221** | **158.286** | **2.010** | **2.619** |

*Abbildung 41: Emissionen $NO_X$, CO, $PM_{10}$, $SO_X$*





W 20

| | |
|---|---|
| **Handlungsfeld:** | **Natur- und Ressourcenschutz** |
| **Umweltaspekt:** | **Wassernutzung** |
| Art des Umweltaspekts: | Direkt |
| Umweltwirkung(en): | Wasserverschmutzung |
| Quelle(n): | Grundwasserquellen, Innsbrucker Kommunalbetriebe (IKB) Wasserversorgung |
| Verantwortlich(e): | Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Wasserverbrauch p. a. und je VE<br>Wasserverunreinigungen p. a. |

Der Standort bezieht einerseits sein benötigtes Wasser über den regionalen Wasserversorger und andererseits - in einem größeren Ausmaß - durch die Entnahme von Grundwasser. Dieses dient ausschließlich der Gebäudekühlung der seit 1996 neu gebauten Gebäudeteile. Das Grundwasser wird über einen Entnahmebrunnen mit ca. 12° C entnommen und mit einer Temperatur von ca. 16° C bescheidkonform nach dem Durchlaufen des Kühlerkreislaufes wieder in das Grundwasserreservoir eingeleitet.

Das Grundwasser aus diesen Bereichen dient der Stadt Innsbruck als Reserve im Rahmen der Trinkwasserversorgung. Um dessen Qualität zu sichern und Verunreinigungen frühestmöglich aufzuzeigen, wird das Grundwasser durch Sonden im Flughafenareal durch die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG überwacht. Eine regelmäßige externe Kontrolle der Parameter des Grundwassers hat bisher keinen Anlass für Beanstandungen gegeben.

303-1 **Daten und Fakten Wasser**

| Quelle | 2016 (in m³) | 2017 (in m³) | 2018 (in m³) | Veränderung 2017/18 in % |
|---|---|---|---|---|
| Grundwasser | 160.557,00 | 299.802,00 | 352.672,00 | 17,63 |
| Wasserversorger | 15.884,00 | 16.349,00 | 16.000,00 | -2,13 |
| **Summe aller Quellen** | **176.441,00** | **316.151,00** | **368.672,00** | **16,61** |

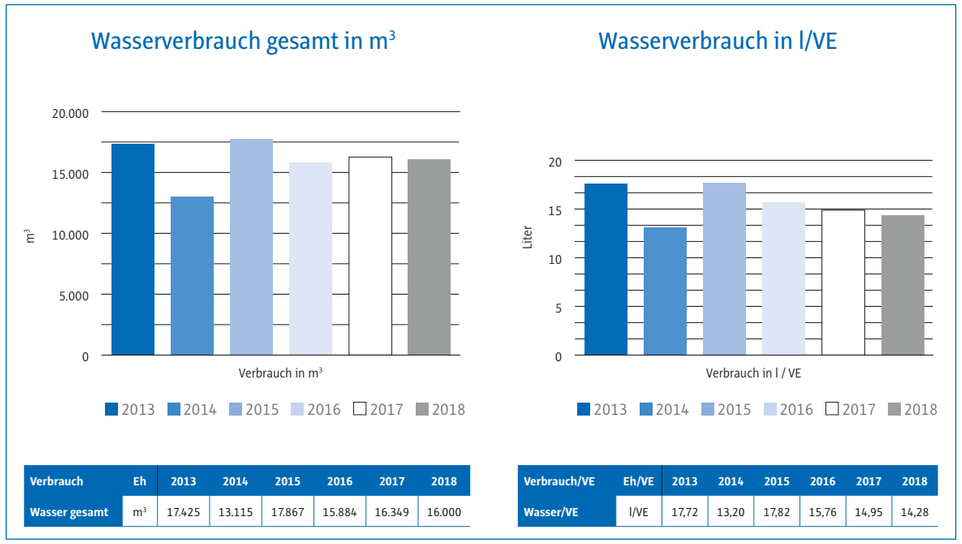
*Abbildung 42: Gesamtwasserentnahme aufgeschlüsselt nach Quellen (in m³)*

Die oben dargestellten Werte beruhen auf Messungen durch Wasseruhren, die regelmäßig abgelesen werden.

303-3

| Bezeichnung der Wasserquelle | Art der Wiederverwendung | Volumen der Wiederverwendung in m³ 2016 | Volumen der Wiederverwendung in m³ 2017 | Volumen der Wiederverwendung in m³ 2018 | Messmethode |
|---|---|---|---|---|---|
| Grundwasser | Wird als Kühlwasser verwendet und wieder zurückgeführt | 160.557,00 | 299.802,00 | 352.672,00 | Wasserzähler |
| **Summe des wiederverwendeten Wassers** | | **160.557,00** | **299.802,00** | **352.672,00** | |
| in Prozent | | 91,00 % | 94,90 % | 95,66 % | |

*Abbildung 43: Gesamtvolumen des wieder zugeführten und wiederverwendeten Wassers nach Wasserquellen und Art der Wiederverwendung*




| Verbrauch | Eh | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wasser gesamt | m³ | 17.425 | 13.115 | 17.867 | 15.884 | 16.349 | 16.000 |

| Verbrauch/VE | Eh/VE | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wasser/VE | l/VE | 17,72 | 13,20 | 17,82 | 15,76 | 14,95 | 14,28 |

*Abbildung 44: Wasserverbrauch gesamt und je VE*



W 20

| | |
|---|---|
| **Handlungsfeld:** | **Natur- und Ressourcenschutz** |
| **Umweltaspekt:** | **Verunreinigung Boden- und Grundwasser** |
| Art des Umweltaspekts: | Direkt/Indirekt |
| Umweltwirkung(en): | Beeinträchtigung von Mensch, Flora und Fauna |
| Quelle(n): | Umgang und Lagerung wassergefährdender Stoffe |
| Verantwortlich(e): | Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.: Grundstückseigentümer<br>Dritte am Flughafen: frühere und gegenwärtige Nutzer des Flughafens |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Jährliche Untersuchung des Grundwassers an einer Referenzmessstelle [mg/l] |

Der Schutz des Grundwassers und die Vermeidung von Bodenverunreinigungen zählen zu vorrangigen Zielen des Unternehmens, welche durch organisatorische und technische Maßnahmen erreicht werden.

Die flughafeneigenen Fahrzeuge und Maschinen werden an einer internen Tankstelle betankt, die behördlich genehmigt wurde und regelmäßig überprüft wird. Schadstoffaustritte in größerem Umfang sind im Berichtsjahr nicht vorgekommen. Kleinere Verunreinigungen im Rahmen von Flugzeugbetankungen werden durch die Flughafenfeuerwehr gebunden.

Wassergefährdende Stoffe werden in der genehmigten Menge in behördlich genehmigten Lagervorrichtungen vorgehalten.

Der Einsatz der Enteisungsmittel wird durch Schulungen und Verfahrensanweisungen geregelt und überwacht.

Um Störungen im gesamten Bereich auszuschließen, werden kontinuierlich Wartungs- und Servicearbeiten vorgenommen. Die flughafeneigene Betriebsfeuerwehr ist für die sofortige Bindung von wassergefährlichen Stoffen ausgerüstet.

## Daten und Fakten Abwasser

306-1

| Standort | Menge (in m³) 2016 | Menge (in m³) 2017 | Menge (in m³) 2018 | Aufbereitung | Einleitung | Erhebungs-methode | Wiederverwendung durch andere Organisation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Innsbruck Flughafen | 15.884,00 | 16.349,00 | 16.000,00 | Aufbereitung in externer Kläranlage | Öffentliches Kanalnetz | Messung | Nein |
| **Summe aller Abwasser-einleitungen** | **15.884,00** | **16.349,00** | **16.000,00** | | | | |

*Abbildung 45 : Abwassereinleitung*

| Aufbereitung | 2016 (in m³) | 2017 (in m³) | 2018 (in m³) | Veränderung 2017 – 2018 |
|---|---|---|---|---|
| Aufbereitung in externer Kläranlage | 15.884,00 | 16.349,00 | 16.000,00 | -2,13 % |
| keine Aufbereitung | 0 | 0 | 0 | 0,00 % |
| **Summe aller Abwassereinleitungen** | **15.884,00** | **16.349,00** | **16.000,00** | **-2,13 %** |

*Abbildung 46: Abwassereinleitungen nach Abwasserarten*

303-2 Durch die Abwassereinleitung der TFG sind keine Gewässer erheblich betroffen.

W 20

| **Handlungsfeld:** | **Natur- und Ressourcenschutz** |
|---|---|
| **Umweltaspekt:** | **Abfall** |
| Art des Umweltaspekts: | Direkt/Indirekt |
| Umweltwirkung(en): | Gefährdung der Umwelt und der Beschäftigten bei unsachgemäßem Umgang mit Abfällen |
| Quelle(n): | Landside- und Airside-Anlagen, Terminals, Flugzeugkabinen, Werkstätten, Gebäude, abwassertechnische Einrichtungen, Baustellen |
| Verantwortlich(e): | Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.: Abfallerzeuger und Abfallbesitzer<br>Dritte am Flughafen: Abfallerzeuger<br>Entsorgungsunternehmen: Sortierung, Recycling, Beseitigung |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Gesamtmenge Abfälle [t]<br>Menge gefährlicher Abfälle [t]<br>Menge nicht gefährlicher Abfälle [t] |



306-2
103-2

Grundsätzlich verfolgt die TFG im Abfallbereich fünf Handlungsebenen:

- Abfallvermeidung
- Vorbereitung zur Wiederverwendung
- Recycling
- Sonstige Verwertung
- Beseitigung / Ablagerung von Abfällen

Bei den unvermeidbaren Abfällen wird eine sortenreine Trennung angestrebt, und deren umweltgerechte Entsorgung oder Verwertung durch befugte Entsorger sichergestellt.

Zu diesem Zweck werden mit Hilfe einer durchgehenden Entsorgungslogistik die anfallenden Abfallfraktionen schon am Entstehungsort getrennt und in geeigneten Abfallbehältern gesammelt. Dabei werden je nach Abfallart, -aufkommen und -standort unterschiedliche Sammelsysteme eingesetzt. Die dort gesammelten Abfälle werden im Landside- und Airside-Bereich in Abfallsammelinseln, bestückt mit Großbehältern, zur Entsorgung durch befugte Fachfirmen bereitgestellt.

Die Menge an nicht gefährlichen Abfällen korreliert stark mit der Verkehrsentwicklung, da ein Großteil der Gesamtmenge dem Hausmüll ähnliche Gewerbeabfälle aus dem Bereich des Vorfelds stammt. Es handelt sich dabei hauptsächlich um die Abfälle aus den Kabinenreinigungen der Flugzeuge (Papier und Restabfall). Durch den Verzicht der Airlines auf Gratiszeitungen für die Passagiere blieb die entsorgte Papiermenge auch 2018 auf rund acht Tonnen und somit auf Vorjahresniveau. Die Cateringabfälle werden von den Catering-Unternehmen selbst entsorgt. Durch EU-Verordnungen, die für Passagiere die Mitnahme von Flüssigkeiten regeln, werden pro Jahr rund 800 kg an Körperpflegemitteln (SN 53301) entsorgt. Im Berichtsjahr waren dies 768 kg, nach 729 kg im Jahr 2017.

Die bei der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. anfallenden gefährlichen Abfälle z. B. aus den Werkstätten (Öl-Wasser-Gemische, Altöl, ölhaltige Bindemittel, Bremsflüssigkeit, Kaltreiniger, usw.), den Abwasserreinigungsanlagen (Ölabscheiderinhalte), der Elektrowerkstätte (Leuchtstoffröhren) oder der EDV (Bildschirme) werden getrennt gesammelt und befugten Entsorgungsfirmen zur Weiterverarbeitung oder Entsorgung übergeben.

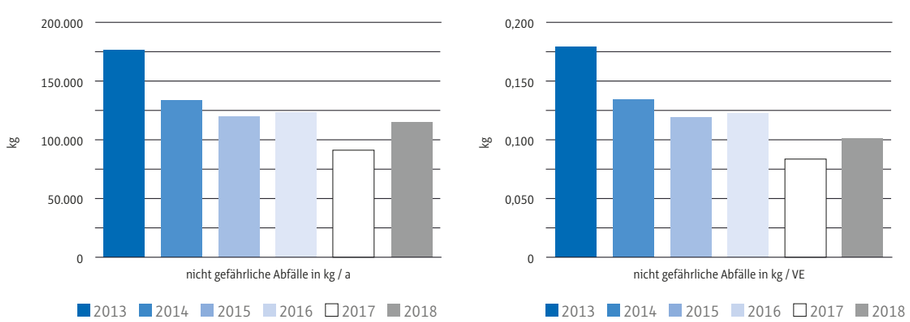
Durch den Einsatz von LED Leuchten wurden die Anzahl der Quecksilber enthaltenden Leuchtmittel drastisch reduziert. Die lückenlose Dokumentation der entsorgten Mengen wird jährlich im Rahmen des internen Audits überprüft.

Die Reinigung der Gebäude und Luftfahrzeuge ist einem Reinigungsunternehmen übertragen. Neben internen Kontrollen der korrekten Abfalltrennung werden die Reinigungskräfte regelmäßig geschult.

Die Reinigung der Luftfahrzeuge erfolgt schon seit mehreren Jahren in einem speziellen Verfahren, welches 2014 seitens Austrian Airlines vorgeschrieben und zertifiziert wurde.

Die am Flughafen vorbeugend gesetzten Umweltschutzmaßnahmen haben maßgeblich dazu beigetragen, dass sich im Berichtsjahr keine Vorfälle, bei denen umweltschädigende Substanzen freigesetzt wurden, ereignet haben. 306-3

306-2



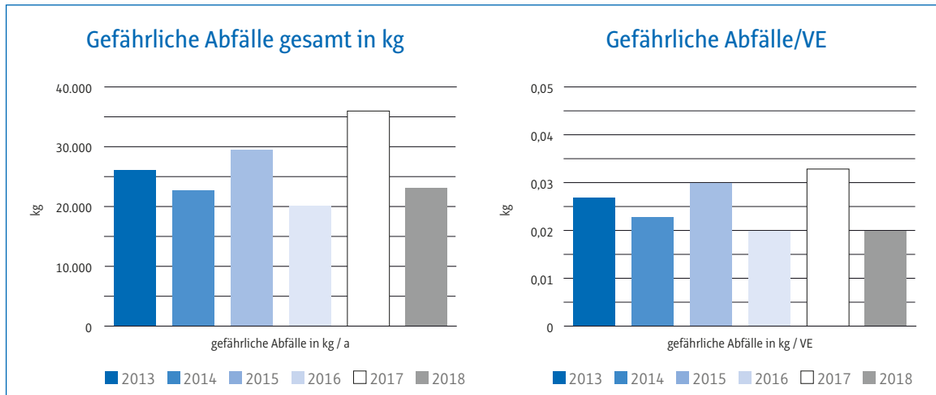

| Nicht gefährliche | Eh | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Abfälle gesamt | kg | 177.498 | 134.556 | 120.421 | 123.748 | 91.606 | 113.935 |

| Nicht gefährliche | Eh/VE | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Abfälle/VE | kg/VE | 0,180 | 0,135 | 0,120 | 0,123 | 0,084 | 0,102 |

*Abbildung 47: Nicht gefährliche Abfälle*



306-2




| Gefährliche | Eh | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Abfälle gesamt | kg | 26.238 | 22.769 | 29.675 | 20.233 | 36.152 | 23.654 |

| Gefährliche | Eh/VE | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Abfälle/VE | kg/VE | 0,027 | 0,023 | 0,030 | 0,020 | 0,033 | 0,021 |

*Abbildung 48: Gefährliche Abfälle*

## Daten und Fakten Abfall

306-2

| Bezeichnung | GRI | Schlüssel | 2016 | 2017 | 2018 | Entsorger |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Gefährliche Abfälle** | | | | | | |
| Altöl | 306-2 | 54102 | 1.512 kg | 1.158 kg | 2.130 kg | DAKA |
| Ölhaltiger Werkstätten Abfall | 306-2 | 54930 | 200 kg | 220 kg | 140 kg | DAKA |
| Ölabscheiderinhalte | 306-2 | 54702 | 14.080 kg | 28.740 kg | 12.080 kg | DAKA |
| Frostschutz verunreinigt | 306-2 | 55370 | 0 kg | 1.175 kg | 0 kg | DAKA |
| Altlacke Farbreste in Gebinde | 306-2 | 55502 | 0 kg | 92 kg | 50 kg | DAKA |
| Ölbindemittel | 306-2 | 54926 | 412 kg | 285 kg | 94 kg | DAKA |
| Spraydosen | 306-2 | 59803 | 280 kg | 252 kg | 227 kg | DAKA |
| Batterien | 306-2 | 35322 | 1.420 kg | 1.540 kg | 5.060 kg | Banner |
| Leuchtstoffröhren | 306-2 | 35339 | 0 kg | 216 kg | 185 kg | DAKA |
| Elektroschrott | 306-2 | 35230 | 1.582 kg | 548 kg | 2.918 kg | DAKA/Grassmayr |
| Elektrogroßgeräte | 306-2 | 35221 | 0 kg | 0 kg | 0 kg | DAKA |
| Körperpflegemittel | 306-2 | 53301 | 747 kg | 729 kg | 768 kg | DAKA |
| Diesel verunreinigt | 306-2 | 54108 | 0 kg | 27 kg | 0 kg | DAKA |
| Feuerlöschschaum | 306-2 | 39905 | 0 kg | 1.170 kg | 0 kg | DAKA |
| Quecksilber | 306-2 | 35326 | 0 kg | 0 kg | 2 kg | DAKA |

| Nicht gefährliche Abfälle | | Schlüssel | 2016 | 2017 | 2018 | Entsorger |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Restmüll Airside | 306-2 | 91101 | 54.020 kg | 51.100 kg | 49.100 kg | Mussmann/IKB |
| Restmüll Landside | 306-2 | 91101 | 14.300 kg | 13.420 kg | 13.140 kg | Mussmann/IKB |
| Papier (geschätzt) | 306-2 | 18718 | 7.800 kg | 7.800 kg | 7.800 kg | Recycling IKB |
| Kartonagen | 306-2 | 91201 | 9.780 kg | 3.340 kg | 3.540 kg | Energie AG |
| Altreifen | 306-2 | 57502 | 585 kg | 560 kg | 400 kg | Reifen Team |
| Gummi fest | 306-2 | 57501 | 357 kg | 0 kg | 0 kg | DAKA |
| Eisen und Stahlabfälle verunreinigt | 306-2 | 35103 | 16.592 kg | 5.027 kg | 7.971 kg | Ragg/Grassmayr |
| Blei | 306-2 | 35302 | 0 kg | 0 kg | 0 kg | Grassmayr |
| NE-Metallschrott, NE-Metallemballagen | 306-2 | 35315 | 309 kg | 42 kg | 696 kg | Grassmayr |
| Kabel isoliert | 306-2 | 35314 | 793 kg | 0 kg | 271 kg | Grassmayr |
| Glas | 306-2 | 59802 | 975 kg | 817 kg | 3.189 kg | Swarco |
| Sperrmüll | 306-2 | 91206 | 0 kg | 1.400 kg | 0 kg | Mussmann |
| Leichtverpackungen/Plastik | 306-2 | 91207 | 2.280 kg | 7.440 kg | 9.720 kg | Recycling IKB |
| Grün-Strauchschnitt | 306-2 | 92105 | 0 kg | 0 kg | 11.250 kg | Ragg |
| Altautos unbehandelt | 306-2 | 35203 | 2.800 kg | 0 kg | 1.100 kg | Ragg |
| Bau- und Abbruchholz | 306-2 | 17201 | 13.090 kg | 660 kg | 2.750 kg | Energie AG/Ragg |
| Altholz behandelt | 306-2 | 17202 | 0 kg | 0 kg | 3.000 kg | Energie AG |
| Nirosta V2A | 306-2 | 35331 | 0 kg | 0 kg | 8 kg | Grassmayr |

*Abbildung 49: Daten und Fakten Abfall*





W20

| | |
|---|---|
| **Handlungsfeld:** | **Natur- und Ressourcenschutz** |
| **Umweltaspekt:** | **Auswirkungen auf die Biodiversität** |
| Art des Umweltaspekts: | Direkt |
| Umweltwirkung(en): | Verlust von Lebensräumen und Einfluss auf die Artenvielfalt |
| Quelle(n): | Anlagen des Flughafens Innsbruck |
| Verantwortlich(e): | Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Befestigte Fläche [km²] |

304-1 Der Flughafen liegt im Westen von Innsbruck, teilweise im Grundwasserschutzgebiet/-schongebiet.

304-2 W20 Der Flughafen Innsbruck verfügt über ein Betriebsgelände von ca. 133 ha und erfüllt dadurch eine wichtige Funktion für den Luftaustausch im Inntal. Von dieser Fläche sind ca. 33 ha versiegelt. Weitere 60 ha des freien Flughafengeländes werden landwirtschaftlich genutzt. Dabei wird normaler Grasschnitt zu Futterzwecken durchgeführt. Der Einsatz von Kunstdünger und Spritzmitteln auf den im Flughafengelände ausgewiesenen Wasserschon- und -schutzgebieten unterblieb.

G4-A09 Kollisionen mit Vögeln, insbesondere mit Zug- und Jungvögeln, können zu einer Gefahr für Flugzeuge werden. Solche Ereignisse nennt man Vogelschlag, von denen es 2018 fünf – ohne größere Schäden für Passagiere oder Luftfahrzeuge – gab. Vogelschwärme werden, um Vogelschlag zu vermeiden, vom Flughafengelände ferngehalten.

Um derartige Vorfälle zu minimieren, wird das Gras von den ansässigen Bauern sehr niedrig gemäht, da hoher Grasstand eine erhöhte Vogelpopulation nach sich zieht.

Auch wird auf die Vermeidung von Wasserpfützen oder Stangen bzw. anderen möglichen Rastplätzen geachtet, die Vögel anziehen könnten.

Gegebenenfalls werden größere Vogelschwärme mittels Lärm (Hupe oder Schreckschuss) vertrieben. W20 Aus Sicherheitsgründen muss auch die Attraktivität des Flughafens für Brutvögel geringgehalten werden. Trotz dieser notwendigen Maßnahmen bietet das Areal Rückzugsmöglichkeiten für etliche Tierarten, die die Flugsicherheit nicht gefährden.

Die TFG verursacht durch ihre Geschäftstätigkeiten, Produkte oder Dienstleistungen keine erheblichen Auswirkungen auf die Biodiversität in Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem Biodiversitätswert ohne Schutzstatus.

Unsere Organisation hat im Berichtszeitraum keine Gebiete saniert oder renaturiert.

# Nachhaltigkeitsziele

| Ziele (quantifiziert) | Verantwortlichkeit Durchführung | Maßnahmen zur Verwirklichung | Termin |
|---|---|---|---|
| Reduktion Energieverbrauch | Frachthalle | Die Bewegungsmelder wurden wieder auf händische Bedienung zurück gebaut, da sich die Automatik nicht bewährt hat. | umgesetzt |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TE | Nutzung der Sonnenenergie zur Brauchwassererwärmung – Einsparung von etwa 115.000 kWh Strom und Gas | umgesetzt |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TE | Im Hangar, sowie bei der Parkplatzbeleuchtung (P1, P3, P5) Reduzierung von 15 auf 2,5 kW - Einsparung von 50.000 kWh p. a. | umgesetzt |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TE | Ersatz von diesel-/benzinbetriebenen Aggregaten durch elektrische Antriebsarten | umgesetzt |
| Reduktion Energieverbrauch | TL | Schaffung von verbesserten Temperaturschleusen im Check-In Bereich durch Vorbauten | umgesetzt |
| Reduktion Energieverbrauch | TE | Tor 1 und Tor 4: Ersatz der Beleuchtung durch LED | umgesetzt |
| Reduktion Energieverbrauch | UMSB | Implementierung ISO 50001 | umgesetzt |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TE | Einsatz eines optimierten Energiemanagementsystems und einer speziellen Software zur besseren Kontrolle und Steuerung des Energieverbrauchs in den einzelnen Bereichen | in Umsetzung |
| Reduktion Energieverbrauch | TE, TH | Verbessertes Energiemonitoring durch Erhöhung der Ableseintervalle | in Umsetzung |
| Reduktion Energieverbrauch | TL | Thermische Sanierung alter Gebäudesubstanz | in Umsetzung |
| Reduktion Energieverbrauch | GF, TL | Aspekt des nachhaltigen Bauens wird im Architekturwettbewerb implementiert | 2020 |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TE | Installation von PV-Anlagen auf Flughafengebäuden | laufend |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TH | Heiz-/Kühlenergieversorgung mit grundwasserversorgten Wärmepumpen | 2026 |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TH | Umstellung des Heizungssystems von Hochtemperatur auf Niedertemperatur | laufend |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TE | Austausch Pistenbefeuerung – teilweise LED | 2021 |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TE | Gerätebeschaffung (Kehrblasgerät, Förderbandwagen (elektrisch), Elektroplattformwagen) | 2019 |
| Förderung der E-Mobilität | TL, TE | Errichtung von sechs Typ 2 Ladestationen für E-Mobile (Parkhaus Ebene "A") | umgesetzt |
| Förderung der E-Mobilität | TL, TE | Errichtung von zusätzlichen Ladestationen für E-Mobile (Parkhaus Ebene "D") | umgesetzt |
| Förderung der E-Mobilität | TL, TE | Ladestationen im öffentlichen Bereich – Infrastruktur Anpassungen prüfen | in Umsetzung |
| Lärm | GF | Evaluierung der Lärmschutzfensterförderaktion | umgesetzt |
| Lärm | GF | Förderung von Lärmschutzfenstern | in Umsetzung |
| Lärm | GF | Adaption der Lärmschutzfensterförderaktion | 2018 / 2019 |
| Lärm | GF, UMSB | Auswertung der Lärmstudie der Stadt Innsbruck | in Umsetzung |
| Lärm | GF | Sanierung Piste – Nachtruheproblematik – Nachtarbeitsthematik als hohes Bewertungskriterium bei Projektierung | 2020/2021 |
| Lärm | VL | Minimierung der Flugbewegungen an den Betriebszeitenrandlagen | laufend |
| Lärm | GF, HL | MD82 – im Wintercharter 2019/2020 die Rotation (Samstag Vormittag) verhindern | 2019 |
| Erhöhung der Sicherheit | TL, VL, FW | Ankauf eines weiteren Flughafenlöschfahrzeugs (Panther) für die Flughafenfeuerwehr | umgesetzt |
| Erhöhung der Sicherheit | TL, VL, FW | Vorausfahrzeug Feuerwehr | 2019 |
| Notfallmanagement | FW | Notfallübung | umgesetzt |
| Wiederverwendbarkeit Datenträger | PM | Umstellung Parkieranlage auf Chip-Coin-System | umgesetzt |
| Green IT | EL | Erweiterung des digitalen Workflows, Serverreduktion von 20 auf drei Server, Einsatzes von Thin Clients | in Umsetzung |
| Stakeholder | GF, UMSB | Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts | umgesetzt |
| Stakeholder | UMSB | Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts im neuen Design | umgesetzt |
| Stakeholder | UMSB | Stakeholder / Wesentlichkeitsworkshop | umgesetzt |
| Compliance | VL | Ermittlung von Risikokennzahlen | umgesetzt |
| Compliance | TW, CM | Einpflegen der Sicherheitsdatenblätter in das Gutwin-Programm | in Umsetzung |
| Managementsystem | UMSB | Zusammenführung Umweltmanagement Systemhandbuch mit vorhandenen Systemen | 2020 |
| Standardisierung von Nachhaltigkeitsaspekten | GF, UMSB | Parallele Einführung der ONR 192500 (gesellschaftliche Verantwortung von Organisationen) | Ziel wird nicht mehr weiterverfolgt |



| Ziele (quantifiziert) | Verantwortlichkeit Durchführung | Maßnahmen zur Verwirklichung | Termin |
|---|---|---|---|
| Erhöhte Mitarbeitermotivation in Bezug auf Umweltschutz | UMSB, ML | Veranstaltungen | laufend |
| Optimierung der Abfallentsorgung | Abfallbeauftragter, Reinigung | Verstärkte Abstimmung zwischen Abfallbeauftragtem und Reinigung | laufend |
| Verbesserung der Mülltrennung | Abfallbeauftragter | Zweckmäßigkeit der Sammelgefäße überprüfen | laufend |
| Trennung Bordabfälle (Fly Greener - AUA) | Reinigung, Abfallbeauftragter, UMSB | verbesserte Abfalltrennung AUA | in Umsetzung |
| Verbesserung der Arbeitssicherheit | TL | Straßenbeleuchtung südlich der Hangars | umgesetzt |

# Tabellarische Darstellung der Unternehmensdaten

## 102-5 | Eigentümerstruktur

| Eigentümer | Anteile (in %) |
|---|---|
| Innsbrucker Kommunalbetriebe AG | 51,00 |
| Land Tirol | 24,50 |
| Stadt Innsbruck | 24,50 |

## 102-7 | Größe der Organisation

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Veränderung 2017 – 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| Anzahl der Beschäftigten per 31.12. | 266 | 266 | 271 | 288 | 6,27% |
| **Gesamtzahl der Geschäftsstandorte** | **1** | **1** | **1** | **1** | **1** |
| Umsatzerlöse (in TEUR) | 34.485 | 35.061 | 37.330 | 37.925 | 1,59 % |
| Eigenkapital (in TEUR) | 56.925 | 60.215 | 64.382 | 66.760 | 3,69 % |
| Fremdkapital (in TEUR) | 16.250 | 15.668 | 17.908 | 16.703 | -6,73 % |

## 102-8 | Mitarbeiterzahlen

### Gesamtanzahl

| Kategorie | Per 31.12.2015 | Per 31.12.2016 | Per 31.12.2017 | Per 31.12.2018 | Veränderung 2017 – 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| weiblich | 72 | 78 | 86 | 93 | 8,14% |
| männlich | 194 | 188 | 185 | 195 | 5,41% |
| **Gesamtzahl der Mitarbeiter** | **266** | **266** | **271** | **288** | **6,27%** |

## Mitarbeiter nach Arbeitsvertrag

| Art des Arbeitsvertrags | Per 31.12.2015 | Per 31.12.2016 | Per 31.12.2017 | Per 31.12.2018 | Veränderung 2017 – 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Unbefristet** | | | | | |
| weiblich | 50 | 51 | 52 | 52 | 0,00% |
| männlich | 95 | 95 | 93 | 100 | 7,53% |
| **Befristet** | | | | | |
| weiblich | 22 | 27 | 34 | 41 | 20,59% |
| männlich | 99 | 93 | 92 | 95 | 3,26% |
| **Gesamtzahl unbefristet und befristet beschäftigte Mitarbeiter** | **266** | **266** | **271** | **288** | **6,27%** |

## Mitarbeiter nach Beschäftigungsart

| Beschäftigungsart | Per 31.12.2015 | Per 31.12.2016 | Per 31.12.2017 | Per 31.12.2018 | Veränderung 2017 – 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Vollzeit** | | | | | |
| weiblich | 43 | 43 | 37 | 39 | 5,41% |
| männlich | 95 | 91 | 90 | 95 | 5,56% |
| **Teilzeit** | | | | | |
| weiblich | 30 | 35 | 49 | 55 | 12,24% |
| männlich | 98 | 97 | 95 | 99 | 4,21% |
| **Gesamtzahl Vollzeit und Teilzeit beschäftigte Mitarbeiter** | **266** | **266** | **271** | **288** | **6,27%** |

## Saisonale Arbeitskräfte

| Saisonkräfte | Per 31.12.2015 | Per 31.12.2016 | Per 31.12.2017 | Per 31.12.2018 | Veränderung 2017 – 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| weiblich | 22 | 27 | 34 | 41 | 20,59% |
| männlich | 99 | 93 | 92 | 95 | 3,26% |
| **Summe der Saisonkräfte** | **121** | **120** | **126** | **136** | **7,94%** |

102-41

## Anzahl der Mitarbeiter unter Kollektivvertrag

| | Per 31.12.2015 | Per 31.12.2016 | Per 31.12.2017 | Per 31.12.2018 |
|---|---|---|---|---|
| Gesamtzahl der Mitarbeiter | 266 | 266 | 271 | 288 |

301-1

# Zahlen und Fakten



| Input | Menge | GRI | Output | Menge | GRI |
|---|---|---|---|---|---|
| **1. ENERGIE / TREIBSTOFFE** | | | **1. EMISSIONEN GASFÖRMIG** | **standortabhängig**** | |
| 1.1. Strom | 4.703.522 kWh | 302-1 | 1.1.1. $SO_x$ | 0,03 t | 305-7 |
| 1.2. Gas | 430.577 m³ | 302-1 | 1.1.2. $NO_x$ | 3,22 t | 305-7 |
| 1.3. Kerosin (betankte Menge) | 14.367.810 l | 302-1 | 1.1.3. CO | 1,08 t | 305-7 |
| Flugbenzin Avgas | 67.804 l | 302-1 | 1.1.4.1 $CO_2$ | 1.222,00 t | 305-3 |
| 1.4. Diesel | 117.258 l | 302-1 | 1.1.4.2 davon $CO_2$ aus Stromerzeugung lt. IKB* | 0 t | 305-2 |
| 1.5. Benzin | 851 l | 302-1 | 1.1.5. Benzol | 0,006 t | 305-7 |
| 1.6. Heizöl EL ohne Biozusatz | 2.300 l | 302-1 | 1.1.6. Feinstaub $PM_{10}$ | 0,19 t | 305-7 |
| **2. BETRIEBSSTOFFE** | | | **2. ABFÄLLE nach ÖNORM S2101** | | |
| 2.1. Frostschutz Fahrz. | 200 l | 301-1 | **Gefährliche Abfälle** | | |
| 2.2. Öl/Schmiermittel | 2.212 l | 301-1 | Altöl | 54102 2.130 kg | 306-2 |
| 2.3. Klimafilter | 152 Stk. | 301-1 | Ölhaltige Werkstätten Abfälle | 54930 140 kg | 306-2 |
| | | | Ölabscheiderinhalte | 54702 12.080 kg | 306-2 |
| 2.4. Flugzeugenteiser | | A06 | Frostschutz verunreinigt | 55374 0 kg | 306-2 |
| Typ 1 | 47.772 l | A06 | Altlacke Farbreste in Gebinde | 55502 50 kg | 306-2 |
| Typ 2 | 64.486 l | A06 | Ölbindemittel | 54926 94 kg | 306-2 |
| | | | Spraydosen | 59803 227 kg | 306-2 |
| | | | Batterien Bleibatterien | 35322 5.060 kg | 306-2 |
| | | | Leuchtstoffröhren | 35339 185 kg | 306-2 |
| | | | Elektroschrott | 35230 2.918 kg | 306-2 |
| 2.5. Flächenenteisungsmittel | | | Elektrogroßgeräte | 35221 0 kg | 306-2 |
| Safeway | 20.000 kg | 301-1 | Körperpflegemittel | 53301 768 kg | 306-2 |
| Harnstoff | 73.500 kg | 301-1 | Diesel verunreinigt | 54108 0 kg | 306-2 |
| Streusalz | 1.350 kg | 301-1 | Feuerlöschschaum | 39905 0 kg | 306-2 |
| Streusalz (Maschinenring) | 25.150 kg | 301-1 | Quecksilber | 35326 2 kg | 306-2 |
| Landebahn Enteiser flüssig | 107.839 l | 301-1 | **Nicht gefährliche Abfälle** | | |
| | | | Restmüll Airside | 91101 49.100 kg | 306-2 |
| | | | Restmüll Landside | 91101 13.140 kg | 306-2 |
| | | | Papier (geschätzt) | 18718 7.800 kg | 306-2 |
| | | | Kartonagen | 91201 3.540 kg | 306-2 |
| | | | Altreifen | 57502 400 kg | 306-2 |
| | | | Gummi fest | 57501 0 kg | 306-2 |
| | | | Eisen und Stahlabfälle verunreinigt | 35103 7.971 kg | 306-2 |
| | | | Blei | 35302 0 kg | 306-2 |
| | | | NE-Metallschrott, NE-Metallemballagen | 35315 696 kg | 306-2 |
| | | | Kabel isoliert | 35314 271 kg | 306-2 |
| | | | Nirosta V2A | 35331 8 kg | 306-2 |
| | | | Glas | 59802 3.189 kg | 306-2 |
| | | | Sperrmüll | 91206 0 kg | 306-2 |
| | | | Leichtverpackungen/Plastik | 91207 9.720 kg | 306-2 |
| | | | Grün-Strauchschnitt | 92105 11.250 kg | 306-2 |
| | | | Altautos unbehandelt | 35203 1.100 kg | 306-2 |
| | | | Bau- und Abbruchholz | 17201 2.750 kg | 306-2 |
| | | | Altholz behandelt | 17202 3.000 kg | 306-2 |

302-1

G4-A06

305-1
305-2
305-3
305-7

306-2

** $CO_2$ Emissionen 0,0 g / kWh gemäß IKB Abrechnung*

*** Ab 2017 sind alle am Standort anfallenden Emissionen, inkl. der extern eingemieteten Firmen, beinhaltet.*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 303-1 | **3. TRINKWASSER** | | | **3. ABWASSER** | | | 306-1 |
| 304-2 | Firmen + Gebäude | 15.632 m³ | 303-1 | Gesamt | 16.000 m³ | 306-1 | |
| | Parkhaus | 368 m³ | 303-1 | | | | |
| | Grundwasserentnahme für Kühlung | 352.672 m³ | 303-1 | | | | |
| | **4. LANDSCHAFT** | | | **4. LÄRM** | | | 305-3 |
| | 4.1. Betriebsareal | 133 ha | 304-2 | Energieäquivalenter Dauerschallpegel $L_{den}$ Messstation Allerheiligen, 6 verkehrsreichste Monate, Fluglärm | $L_{den}$ 55,6 dB | A07 | G4-A07 |
| | 4.2. Unversiegelte Flächen | 100 ha | 304-2 | | | | |
| | 4.3. Versiegelte Flächen | 33 ha | 304-2 | | | | |

| | Input | Menge | GRI | Output | Menge /a | GRI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| G4-A02 | **1. BEWEGUNGEN** | | | **1. EMISSIONEN GASFÖRMIG** | **LTO Zyklus** | | 305-3 305-7 |
| | Medium Jets | 0 | A02 | 1.1.1. $SO_x$ | 2,58 t | 305-7 | |
| | Small Jets | 6.524 | A02 | 1.1.2. $NO_x$ | 34,70 t | 305-7 | |
| | Regional Jets | 1.170 | A02 | 1.1.3. CO | 157,10 t | 305-7 | |
| | Business Jets | 5.566 | A02 | 1.1.4.1 $CO_2$ | 9.561,00 t | 305-3 | |
| | Turboprop | 5.706 | A02 | 1.1.4.2 $CO_2$ durch APU`s | 610,00 t | 305-3 | |
| | Piston | 31.765 | A02 | 1.1.5. Benzol | 0,20 t | 305-7 | |
| | Large Helicopters | 78 | A02 | 1.1.6. Feinstaub $PM_{10}$ | 1,80 t | 305-7 | |
| | Small Helicopters | 788 | A02 | | | | |
| | **Summe** | **51.597** | **A02** | | | | |

# Glossar

## ACI (Airports Council International)
Internationale Vereinigung der Verkehrsflughäfen mit Sitz in Genf. Die Organisation dient dem Erfahrungsaustausch zwischen den Airports und vertritt deren Interessen im Rahmen internationaler Verhandlungen oder gegenüber Regierungen. Mitglieder des ACI sind mehr als 1.800 Flughäfen in fast allen Ländern weltweit, darunter 450 Flughäfen im Rahmen des ACI Europe (www.aci-europe.org).

## ADV (Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen)
1947 in Stuttgart gegründeter Verband der zivilen Luftfahrt in Deutschland. Er vertritt heute die Flughäfen in der Schweiz, Österreich und in Deutschland (www.adv.aero).

## ANS (Air Navigation Services)
Das Air Traffic Management ist sowohl für die operative Verkehrssteuerung als auch für die Planung von Verfahren und Kapazitäten zuständig. Die rund 300 Fluglotsen der Austro Control sorgen für den sicheren Ablauf des Flugverkehrs über Österreich und an allen österreichischen Flughäfen. Die in diesem Bereich befindliche Abteilung Austro Control Engineering Services (AES) betreibt und wartet mit rund 200 Flugsicherungsingenieuren und -technikern auch sämtliche Flugsicherungsanlagen in Österreich, wie beispielsweise Funk- und Navigationsanlagen, Datenübermittlungs- und -verarbeitungssysteme oder Radarstationen wie die Mittelbereichsradarstationen Buschberg, Feichtberg und Koralpe.
Das Aeronautical Information Management (Luftfahrtinformationsdienst) versorgt Piloten mit allen für die Flugdurchführung notwendigen Informationen, der Flugwetterdienst warnt vor gefährlichen Wettererscheinungen wie Gewitter, Turbulenz- oder Vereisungszonen.

## APU (Auxiliary Power Unit)
Hilfstriebwerk, bordeigenes Stromaggregat eines Flugzeugs für die Stromversorgung und Klimatisierung am Boden.

## ACG (Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung)
Die ACG ist ein privatwirtschaftlich organisiertes österreichisches Unternehmen, welches für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum verantwortlich ist. Die ACG ist im Jahr 1993 aus dem Bundesamt für Zivilluftfahrt hervorgegangen und hat dessen hoheitliche Aufgaben mit 1. Januar 1994 übernommen.
Die Fluglotsen der Überflugskontrollzentrale im 3. Wiener Gemeindebezirk und in den Flugsicherungsstellen an allen österreichischen Verkehrsflughäfen sorgen für eine sichere Abwicklung des Flugverkehrs. Die Zuständigkeiten der Austro Control gliedern sich in zwei Unternehmensbereiche, in den Bereich Air Navigation Services (ANS) mit vorwiegend operativen Aufgaben sowie den Bereich der behördlichen Agenden als Luftfahrtagentur.

## Betriebsrichtung
Die Betriebsrichtung auf der Piste eines Flughafens hängt meist von der aktuellen Windrichtung ab: Flugzeuge starten und landen grundsätzlich gegen den Wind, vor allem, wenn dieser stärker weht. Der Flughafen Innsbruck hat auf seiner Piste die Betriebsrichtungen 08 und 26. Die Betriebsrichtung 08 zeigt auf der Kompassrose Richtung 080°, also Landung und Start Richtung Osten. Die Gegenrichtung 26 (= 260°) wird für Starts und Landungen in Richtung Westen genützt.

## Betriebszeiten
1. Die tägliche Betriebszeit des Flughafens Innsbruck ist 06:30 Uhr Ortszeit bis 20:00 Uhr Ortszeit.
2. Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß Luftfahrtgesetz mit Propeller- und Turbopropflugzeugen, welche den Gesamtlärmpegel einer Dash 8 nicht überschreiten, durchgeführt werden, gilt eine Betriebszeit von 06:00 Uhr Ortszeit bis 23:00 Uhr Ortszeit, wobei zwischen 22:00 Uhr Ortszeit und 23:00 Uhr Ortszeit nur Landungen gestattet sind.

3. Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß Luftfahrtgesetz mit Strahlflugzeugen durchgeführt werden, deren Landelärmpegel geringer ist als der Landelärmpegel einer Dash 8, sind zwischen 20:00 Uhr Ortszeit und 23:00 Uhr Ortszeit Landungen gestattet. Für Rettungs-, Ambulanz- und Katastropheneinsätze mit lärmarmen Luftfahrzeugen gemäß ICAO Annex 16, Kapitel III und mit Hubschraubern gilt eine Betriebszeit analog Punkt 2.

## Benzinabscheider

Auffangvorrichtung, um Benzin oder andere Mineralölkohlenwasserstoffe aus Abwässern abzutrennen. Die Abscheider nutzen die Tatsache, dass diese Substanzen leichter als Wasser sind und sich deshalb an der Wasseroberfläche sammeln.

## Chapter-Einteilung

Die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO hat Lärmgrenzwerte für verschiedene Flugzeugklassen und -typen festgelegt. Neuere Jets müssen diejenigen Werte einhalten, die in Kapitel (engl. Chapter) 3, Anhang 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind. Sie werden deshalb auch als Chapter-3-Flugzeuge bezeichnet. Für Maschinen, deren Neuzulassung vor dem 6. Oktober 1977 erfolgte, gelten die niedrigeren Anforderungen des Kapitels 2. Diese Chapter-2-Flieger durften innerhalb der EU nur noch bis Ende 2002 betrieben werden. Jets ohne Lärmzulassung (Non Annex), die sogenannten unzertifizierten Maschinen, benötigen schon seit Jahren eine Ausnahmegenehmigung.

## Chapter-4-Flugzeuge

Flugzeuge, die die derzeit strengste Lärmschutzklasse erfüllen – den Kapitel-4-Lärmstandard. Auf diesen hat sich das Umweltkomitee (CAEP) der ICAO im September 2001 verständigt. Danach müssen ab 2006 alle neu zugelassenen Flugzeuge die Kapitel-3-Lärmgrenzwerte kumulativ um 10 dB oder mehr unterschreiten. Die Lärmgrenzwerte für Flugzeuge wurden im Anhang 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt von der ICAO eingeführt. Die Grenzwerte sind abhängig vom höchstzulässigen Abfluggewicht und der Zahl der Triebwerke eines Flugzeugs.

## CSR (Corporate Social Responsibility) oder gesellschaftliche Verantwortung

Wird nach der ISO 26000 definiert als „Verantwortung einer Organisation für die Auswirkungen ihrer Entscheidungen und Aktivitäten auf die Gesellschaft und die Umwelt durch transparentes und ethisches Verhalten, das zur nachhaltigen Entwicklung, Gesundheit und Gemeinwohl eingeschlossen, beiträgt, die Erwartungen der Anspruchsgruppen berücksichtigt, anwendbares Recht einhält und im Einklang mit internationalen Verhaltensstandards steht, in der gesamten Organisation integriert ist und in ihren Beziehungen gelebt wird."

## Dauerschallpegel

Der äquivalente Dauerschallpegel $L_{eq4}$ nach Fluglärmgesetz ist eine Maßeinheit, welche die Summe von Lärmereignissen über einen Zeitraum hinweg erfasst. In die Bewertung fließen die Zahl und Spitzenschallpegel der Einzelgeräusche und ihre Dauer ein. Der $L_{eq4}$ für die Berechnung der Lärmschutzzonen bezieht sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres. Der energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{eq3}$ nach DIN 45643 erlaubt im Gegensatz zum $L_{eq4}$ Vergleiche mit anderen Lärmarten, z. B. Straßenverkehrslärm.

## dB (Dezibel)

Für akustische Messungen wird ein logarithmischer Maßstab verwendet, der sich am menschlichen Hörempfinden orientiert. Seine Maßeinheit ist das Dezibel, abgekürzt dB. Die menschliche Hörschwelle wird als 0 dB definiert, die Schmerzgrenze liegt bei etwa 130 dB. Eine Steigerung der Lautstärke um 10 dB wird vom menschlichen Gehör als doppelt so lautes Geräusch empfunden, obwohl es sich um eine Verzehnfachung der Schallenergie handelt. Weil Menschen hohe und tiefe Töne unterschiedlich gut hören, wird in die Messgeräte ein Filter eingebaut, der diese Besonderheit berücksichtigt. Die Maßeinheit wird dann als dB(a) gekennzeichnet.

## EMAS (Eco Management and Audit Scheme)

Die Europäische Union hat 1993 eine für alle Mitgliedsländer gültige Verordnung zum Öko-Audit (EWG-Verordnung Nr. 1836/93) erlassen, die 2001 durch die VO 761/2001 (EMAS II) überarbeitet und zuletzt 2009 durch die VO 1221/2009 (EMAS III) abgelöst wurde. Somit können sich sämtliche Unternehmen freiwillig an einem standortbezogenen Verfahren beteiligen, mit dem Ziel, Umweltauswirkungen kontinuierlich zu verringern. EMAS-Organisationen zeichnen sich dadurch aus, dass sie nachweislich die umweltrelevanten Rechtsvorschriften einhalten, ein Management- und Betriebsprüfungssystem unterhalten, mit dem sie die Umweltauswirkungen kontinuierlich verringern und periodisch eine Umwelterklärung erstellen, mit der die Leistungen im Umweltschutz für die Öffentlichkeit dargestellt werden. Die Umwelterklärung ist die Umweltbilanz der Organisation. Sie wird von einem zugelassenen Umweltgutachter geprüft und bestätigt, wenn sie dem Leistungsprofil von EMAS entspricht. Damit steht EMAS für Leistung, Glaubwürdigkeit und Transparenz.

## Emissionen

Alle von Anlagen, Kraftfahrzeugen, Produkten, Stoffen oder sonstigen Quellen (z. B. Flugzeugen) ausgehenden (feste, gasförmige, flüssige oder geruchsverbreitende) Stoffe, Wellen- oder Teilchenstrahlungen, die auf die nähere Umwelt belastend einwirken.

## Energiemanagement

Zum Energiemanagement gehören die Planung und der Betrieb von energietechnischen Erzeugungs- und Verbrauchseinheiten. Ziele sind einerseits die Ressourcenschonung andererseits Klimaschutz und Kostensenkungen bei Sicherstellung des Energiebedarfs der Nutzer.

## Fueldumping

Bei den oft fehlinterpretierten Wirbelschleppen, die sich bei feuchter Witterung an den Flügelspitzen und Landeklappen landender Flugzeuge bilden, handelt es sich nicht um abgelassenes Kerosin. Keines der derzeit Innsbruck regelmäßig anfliegenden Luftfahrzeuge verfügt über eine derartige technische Vorrichtung, Treibstoff abzulassen. Das Ablassen von Kerosin, das um die Sicherheit von Besatzung und Passagieren nicht zu gefährden notwendig ist, erfolgt in von der Flugsicherung klar definierten Lufträumen in sehr hohen Höhen. Ein solches Gebiet gibt es in der Umgebung von Innsbruck nicht. Sind Piloten gezwungen, einen Flug aus technischen oder medizinischen Gründen vorzeitig abzubrechen, müssen sie die Treibstofftanks so weit entleeren, bis das höchste zulässige Landegewicht des Flugzeugs erreicht ist. Beim Fueldumping wird das Kerosin durch Hochleistungspumpen in feinste Tröpfchen verteilt, die nicht zu Boden sinken, sondern verdunsten. Fuel Dumps betreffen nur Langstreckenflüge, Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge können auch voll beladen und betankt landen.

## Flugbewegung

Ein Start oder eine Landung.

## Flughafen-Entgeltordnung

Regelt die Flughafen-, Infrastruktur- und Bodenverkehrsdienst- und Sicherheitsentgelte, die von den Airlines an einen Flughafen entrichtet werden. Die Flughafen-Entgeltordnung hat eine lärm- und emissionsabhängige Komponente.

## GHG (Greenhouse Gas Protocol Initiative (GHG Protocol))

Die Greenhouse Gas Protocol Initiative entwickelt international anerkannte Standards zur Berichterstattung über klimawirksame Emissionen von Unternehmen. Die Emissionen werden nach ihrer Entstehung in drei sogenannte „Scopes" aufgeteilt. Scope 1: Direkt erzeugte Emissionen durch die Geschäftstätigkeit des Unternehmens (z. B. durch das Verbrennen von Treibstoffen in firmeneigenen Fahrzeugen). Scope 2: Indirekt erzeugte Emissionen des Unternehmens durch Dritte (z. B. Elektrizität durch Energieunternehmen). Scope 3: Indirekte Emissionen, die außerhalb einer direkten Kontrolle des Unternehmens liegen, aber einen wesentlichen Bezug zu den geschäftlichen Aktivitäten des Unternehmens aufweisen (z. B. An- und Abreise von Passagieren am Flughafen).

## GRI (Global Reporting Initiative)

Die GRI mit Sitz in Amsterdam stellt eine Reihe von international anerkannten Kennzahlen zum Thema nachhaltige Unternehmensführung zur Verfügung.

### IATA (International Air Transport Association)
Internationaler Dachverband der Fluggesellschaften (www.iataonline.com)

### ICAO (International Civil Aviation Organization)
Die ICAO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Sie hat die Aufgabe, einheitliche Regelungen für die Sicherheit, Regelmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des internationalen Luftverkehrs zu erarbeiten und weiterzuentwickeln (www.icao.int).

### ICAO, Anhang 16 (Annex 16)
Die ICAO gibt seit 1971 ein Regelwerk zur Begrenzung der Schallabstrahlung ziviler Luftfahrzeuge heraus: den Anhang 16 (Annex 16) zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt. Bei der Neuzulassung von Luftfahrzeugen muss nachgewiesen werden, dass diese den jeweils aktuellsten Anforderungen des Anhangs (derzeit Chapter 4) entsprechen.

### Immission
Schädliche oder unerwünschte Emissionen wie Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe oder Strahlung am Wirkungsort.

### IMSH (Integriertes Management Systemhandbuch)
Das IMSH enthält die Regelungen und Anweisungen zur Einhaltung der Umweltnormen am Flughafen.

### INN
Internationales Drei-Buchstaben-Kürzel („three-letter-code") für den Flughafen Innsbruck.

### ISO (International Organization for Standardization)
Sie erarbeitet Normen wie etwa die ISO-Normenreihe 9000 ff. zur Qualitätssicherung.

### ISO 14001
Sie legt weltweit anerkannte Anforderungen an ein Umweltmanagementsystem fest und ist Teil einer Normenfamilie. Diese Normenfamilie beinhaltet zahlreiche weitere Normen zu verschiedenen Bereichen des Umweltmanagements, unter anderem zu Ökobilanzen, zu Umweltkennzahlen bzw. zur Umweltleistungsbewertung. Sie kann sowohl auf produzierende als auch auf dienstleistende Unternehmen angewendet werden.
Die ISO 14001 legt einen Schwerpunkt auf einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess als Mittel zur Erreichung der jeweils definierten Zielsetzung in Bezug auf die Umweltleistung einer Organisation (Unternehmen, Dienstleister, Behörde, etc.). Der kontinuierliche Verbesserungsprozess beruht auf der Methode Planen-Ausführen-Kontrollieren-Optimieren (Plan-Do-Check-Act, PDCA).

### ISO 26000
Die ISO 26000 ist ein Leitfaden, der Orientierung und Empfehlungen gibt, wie sich Organisationen jeglicher Art verhalten sollten, damit sie als gesellschaftlich verantwortlich angesehen werden können. Die Kernthemen sind:
4. Organisationsführung,
5. Menschenrechte,
6. Arbeitspraktiken,
7. Umwelt,
8. faire Betriebs- und Geschäftspraktiken,
9. Konsumentenanliegen und
10. Einbindung und Entwicklung der Gemeinschaft.

Der Leitfaden wurde im November 2010 veröffentlicht und seine Anwendung ist freiwillig.

### ISO 50001
Die ISO 50001 ist eine weltweit gültige Norm der International Organization for Standardization, die Organisationen und Unternehmen beim Aufbau eines systematischen Energiemanagements unterstützen soll; sie kann auch zum Nachweis eines mit der Norm übereinstimmenden Energiemanagementsystems durch eine Zertifizierung dienen. Sie wurde im Juni 2011 von der Internationalen Organisation für Normung veröffentlicht.
Das wesentliche Ziel der Norm ist es, Organisationen dabei zu unterstützen, ihre energiebezogene Leistung (z. B. ihre Energieeffizienz) durch den Aufbau von dazu notwendigen Systemen und Prozessen zu verbessern. Dadurch sollen ungenutzte Energieeffizienzpotenziale erschlossen, Energiekosten verringert und der Ausstoß von Treibhausgasen (beispielsweise von $CO_2$-Emissionen) sowie andere Umweltauswirkungen von Energieverbräuchen reduziert werden, womit das Energiemanagementsystem auch einen wesentlichen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leistet.



### Kerosin
Kraftstoff für Flugzeugtriebwerke, der aus Rohöl bei Temperaturen von ca. 160 - 270° C destilliert wird. Kerosin besitzt einen höheren Siedepunkt als Benzin, einen niedrigeren als Heiz- und Dieselöl. Es enthält weder Blei, Benzol noch Halogenverbindungen.

### Kohlendioxid ($CO_2$)
Gas, das bei der Verbrennung und Zersetzung von kohlenstoffhaltigen Substanzen wie z. B. Pflanzen entsteht. Überdies ist es ein Produkt der Atmung bei Mensch und Tier. Das Treibhausgas $CO_2$ verbleibt rund 100 Jahre in der Atmosphäre. Den Anstieg der $CO_2$-Konzentration in den letzten hundert Jahren führen Wissenschaftler unter anderem auf die Verbrennung von fossilen Energieträgern (Kohle, Öl, Gas) durch den Menschen zurück. Je Tonne Treibstoff entstehen 3,15 Tonnen $CO_2$. Derzeit sind rund zwei Prozent der vom Menschen verursachten $CO_2$-Emissionen auf den weltweiten Luftverkehr zurückzuführen.

### Kohlenmonoxid (CO)
Verbindung aus einem Kohlenstoff- und einem Sauerstoffatom, die bei der unvollständigen Verbrennung von kohlenstoffhaltigen Substanzen entsteht. Bei Flugzeugtriebwerken hängt der CO-Ausstoß stark vom Lastzustand ab: Im Leerlauf, beim Rollen und beim Landeanflug sind die Emissionen je Kilogramm Treibstoff höher als im Steig- und Reiseflug.

### LASAT
Ist ein Programmsystem zur Berechnung von Schadstoffausbreitungen in der Atmosphäre. Das Ausbreitungsmodell LASAT (Lagrange-Simulation von Aerosol-Transport) berechnet die Ausbreitung von Spurenstoffen in der Atmosphäre, indem für eine Gruppe repräsentativer Stoffteilchen der Transport und die turbulente Diffusion durch einen Zufallsprozess auf dem Computer simuliert wird (Lagrange-Simulation).

### LASPORT
Das Programmsystem LASPORT (LASAT for Airports) erlaubt die Bestimmung von Emissionen flughafenbezogener Quellsysteme und die Berechnung der atmosphärischen Ausbreitung der freigesetzten Spurenstoffe mit Hilfe des Lagrangeschen Ausbreitungsmodells LASAT. Auf der Grundlage von Erfahrungen mit LASAT-Anwendungen an Flughäfen in Deutschland und der Schweiz wurde LASPORT im Jahr 2002 im Auftrag der ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) als Standardwerkzeug für routinemäßige Emissions- und Ausbreitungsrechnungen entwickelt. LASPORT ist ein von ICAO/CAEP anerkanntes Modell (ICAO Environmental Report 2010). Die aktuelle Programmversion ist LASPORT 2.0.

### $L_{den}$
Die Lärmmesswerte des Flughafens Innsbruck wurden als energieäquivalenter Lärmindex $L_{den}$, den sogenannten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (day-evening-night) für die verkehrsreichsten sechs Monate des Jahres ausgewertet. Für den Tag wird der Zeitraum 06:00 – 19:00 h, für den Abend der Zeitraum 19:00 – 22:00 h und für die Nacht der Zeitraum 22:00 – 06:00 h herangezogen. Dabei werden die Abendstunden mit einem Zuschlag von 5 dB(a) und die Nachtstunden mit einem Zuschlag von 10 dB(a) stärker gewichtet als der Tagzeitraum. Der $L_{den}$ ist damit ein Lärmindex, der alle 24 Stunden eines Tages abdeckt.

### LTO-Zyklus
Der LTO (Landing and Take Off)-Zyklus definiert Anflug, Landung, Rollvorgänge, Start und Steigflug unterhalb einer Grenzhöhe von 3.000 Fuß (rund 900 m) zur Ermittlung der in Bodennähe emittierten Flugzeugabgase.

### Luftfahrtagentur
Im Rahmen der Luftfahrtagentur werden im Auftrag der Republik Österreich behördliche Leistungen für die Luftfahrt erbracht. Dazu gehören unter anderem die Überwachung der Einhaltung von Luftverkehrsvorschriften, die Zulassung von Luftfahrzeugen sowie die Prüfung deren Luft- und Betriebstauglichkeit, die Aufsicht über Wartungs- und Luftfahrtbetriebe, die Durchführung von sogenannten Rampchecks bei

ausländischen Luftfahrzeugen, die Ausstellung von Zivilluftfahrt-Personalausweisen (Pilotenscheine) sowie die Aufsicht über die Zivilluftfahrtschulen. Der Such- und Rettungsdienst sorgt dafür, dass abgängige Luftfahrzeuge geortet und entsprechende Rettungsmaßnahmen eingeleitet werden.

## Ozon ($O_3$)

Eine Verbindung aus drei Sauerstoffatomen, die unter Strahlungseinfluss aus Sauerstoff ($O_2$) entsteht. In den unteren Schichten der Erdatmosphäre wirkt Ozon schädlich: Es verursacht Schleimhautreizungen (Sommersmog) und verstärkt den Treibhauseffekt. In der Stratosphäre wirkt Ozon dagegen als Filter und schützt Menschen, Tiere und Pflanzen gegen die UV-B-Strahlung der Sonne.

## Schwefeldioxid ($SO_2$)

Farbloses, stechend riechendes und Hustenreiz auslösendes Gas. Es reagiert mit Wasser zu Säure und kann dadurch z. B. Pflanzen und Bauwerke schädigen.

## Scope

Bezeichnung für einen betrachteten Bereich.

## Slot

Definierter Zeitpunkt, zu dem eine Fluggesellschaft die Start- bzw. Landebahn eines Flughafens nutzen darf.

## Spitzenschallpegel

Der höchste Lärmpegel, der am Wirkungsort bzw. der Messstelle während eines Geräusches eintrifft. Dieser Maximalpegel wird zur Unterscheidung vom Dauerschallpegel $L_{eq}$ als $L_{max}$ bezeichnet.

## Spurengase

Gase, die nur in geringen Mengen in der Atmosphäre vorkommen (Ozon, Methan, Lachgas, etc.), die aber für das Klima und die Atmosphärenchemie eine erhebliche Bedeutung haben.

## Stakeholder

Gruppen oder Einzelpersonen, die ihre Ansprüche (Stakes) an ein Unternehmen (z. B. das Erreichen von Unternehmenszielen) formulieren und diese selbst oder durch Interessenvertreter verfolgen, z. B. Aktionäre, Mitarbeiter, Kunden, Lieferanten und andere.

## Standort

Nach EMAS „ein bestimmter geografischer Ort, der der Kontrolle einer Organisation untersteht und an dem Tätigkeiten ausgeführt, Produkte hergestellt und Dienstleistungen erbracht werden, einschließlich der gesamten Infrastruktur, aller Ausrüstungen und aller Materialien; ein Standort ist die kleinste für die Registrierung in Betracht zu ziehende Einheit."

## Stickoxide ($NO_x$)

Verbindungen zwischen Stickstoff- und Sauerstoffatomen. $NO_x$ ist definiert als die Summe von NO und $NO_2$. Stickstoffmonoxid (NO) ist ein farbloses, nicht wasserlösliches Gas, das an der Luft in das rotbraune, giftige Gas Stickstoffdioxid übergeht. $NO_2$ reagiert mit Wasser zu Salpetersäure und kann dadurch Natur und Bauwerke schädigen. Bei hohen Temperaturen und starker Sonneneinstrahlung ist $NO_2$ ein Auslöser für den sogenannten Sommersmog mit erhöhten Ozonkonzentrationen.
Natürliche Quellen sind Blitze und Mikroben im Erdboden. Stickoxide entstehen auch bei Verbrennungsprozessen unter hohem Druck und hohen Temperaturen. Diese beiden Parameter wurden bei modernen Triebwerken erhöht, um den Treibstoffverbrauch sowie die Emissionen an Kohlenmonoxid und unverbrannten Kohlenwasserstoffen spürbar zu verringern. Durch neuartige Brennkammern könnten in Zukunft auch die $NO_x$-Emissionen um bis zu 85 % verringert werden. Je nach Flugzeugtyp und Einsatzspektrum schwankt der Wert zwischen sechs und 20 Kilogramm. Der Anteil des Luftverkehrs an vom Menschen verursachten $NO_x$-Emissionen beträgt 2 bis 3 %. Nach Modellrechnungen haben Stickoxide die Ozonkonzentration in Reiseflughöhe um wenige Prozent ansteigen lassen.

## Treibhauseffekt

Die Luft in der Erdatmosphäre besteht aus 78 % Stickstoff, 21 % Sauerstoff und etwa 1 % Wasserdampf und Spurengasen. Diese Spurengase, z. B. Kohlendioxid, lassen die kurzwellige Sonneneinstrahlung durch, halten jedoch die langwellige Wärmeabstrahlung der Erde zurück. Dadurch beträgt die mittlere Temperatur in Bodennähe plus 15° C statt sonst minus 18° C. Klimarelevante Gase, die durch Verbrennungsprozesse und andere menschliche Einflüsse in die Atmosphäre gelangen, verstärken diesen „natürlichen" Treibhauseffekt.

## Umwelterklärung

Nach EMAS ist für die Öffentlichkeit regelmäßig eine Umwelterklärung zu erstellen. Darin wird der Betrieb mit seinen Tätigkeiten, Produkten und Dienstleistungen beschrieben. Die eigene Umweltpolitik, die wesentlichen Umweltauswirkungen und das Umweltprogramm werden mit den konkreten Zielen für die Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes dargestellt und Daten zur Umweltleistung mit einer entsprechenden Bewertung zusammengefasst. Jede Umwelterklärung muss von einem unabhängigen, staatlich zugelassenen Umweltgutachter überprüft werden. Erfüllt sie die Voraussetzungen der EMAS-Verordnung, erklärt der Umweltgutachter die Umwelterklärung für gültig (Validierung). Die Umwelterklärung steht der Öffentlichkeit gedruckt oder in elektronischer Form zur Verfügung.

## Umweltgutachter

Natürliche oder juristische Personen, denen per Gesetz das Recht zuerkannt ist, Organisationen (Industrie-, Dienstleistungsunternehmen oder sonstige Einrichtungen) die Erfüllung der Anforderungen nach dem europäischen Öko-Audit-System (EMAS) zu bestätigen. Dazu durchlaufen Umweltgutachter/-organisationen ein spezielles Zulassungsverfahren.

## Umweltleistung

Die messbaren Ergebnisse des Managements der Umweltaspekte einer Organisation durch diese Organisation.

## Unverbrannte Kohlenwasserstoffe

Bei hohen Temperaturen und starker Sonneneinstrahlung tragen unverbrannte Kohlenwasserstoffe zum sogenannten Sommersmog mit erhöhten Ozonkonzentrationen bei.

## VE (Verkehrseinheit)

Entspricht einem Passagier mit Gepäck beziehungsweise 100 Kilogramm per Flugzeug transportierter Fracht oder Post.

## Vorfeld

Flächen auf dem Flughafengelände, auf denen Flugzeuge abgefertigt bzw. abgestellt werden.

## 102-56 | ISO 14001 Zertifikat

ZERTIFIKAT ◆ CERTIFICADO ◆ CERTIFICAT ◆ 認証書 ◆ СЕРТИФИКАТ

TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich

# ZERTIFIKAT

Die Zertifizierungsstelle
der TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH
bescheinigt, dass die Organisation

INNS' BRUCK AIRPORT

**Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H.**

**Fürstenweg 180**
**A-6020 Innsbruck**

für den Geltungsbereich

**Bau und Betrieb von Verkehrsflughäfen in Tirol**
**mit allen damit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen**

ein Managementsystem
eingeführt hat und anwendet.

Durch ein Audit, Bericht-Nr. **153183**

wurde der Nachweis erbracht, dass die Forderungen der

**ISO 14001 : 2015**

erfüllt sind. Dieses Zertifikat ist gültig bis **31. August 2021**

Zertifikat-Registrier-Nr. **U1531011**

Akkreditierung Austria A 0917 ISO/IEC 17021-1

Wien, 2018-09-14

Zertifizierungsstelle
der TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH
Franz-Grill-Straße 1 · Arsenal, Objekt 207, 1030 Vienna, Austria

TÜV®

M021-0102 15 A - Sonder



## 102-56 | ISO 50001 Zertifikat

ZERTIFIKAT ◆ CERTIFICADO ◆ CERTIFICAT ◆ 認証書 ◆ СЕРТИФИКАТ

TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich

# ZERTIFIKAT

Die Zertifizierungsstelle
der TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH
bescheinigt, dass die Organisation

INNS' BRUCK AIRPORT

**Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H.**

**Fürstenweg 180**
**A-6020 Innsbruck**

für den Geltungsbereich

**Betrieb eines Flughafens**

ein Energiemanagementsystem
eingeführt hat und anwendet.

Durch ein Audit, Bericht-Nr. **153183**

wurde der Nachweis erbracht, dass die Forderungen der

**ISO 50001 : 2011**

erfüllt sind. Dieses Zertifikat ist gültig bis **31. August 2021**

Zertifikat-Registrier-Nr. **EM1531011**

Akkreditierung Austria A 0917 ISO/IEC 17021-1

Wien, 2018-09-14

Zertifizierungsstelle
der TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH
Franz-Grill-Straße 1 · Arsenal, Objekt 207, 1030 Vienna, Austria

TÜV®

M501-0102 15 A - Sonder

# 102-56 | Gültigkeitserklärung



Der leitende und zeichnungsberechtigte EMAS-Umweltgutachter
Dipl. Ing. Wolfgang Brandl
der Umweltgutachterorganisation

**TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH,**
Franz-Grill-Straße 1, Arsenal, Objekt 207, 1030 Wien
(Registrierungssnummer AT-V-0003)

bestätigt, begutachtet zu haben, dass der Standort bzw. die gesamte Organisation, wie in der Umwelterklärung der Organisation

**Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H.**
**Fürstenweg 180**
**6020 Innsbruck**
mit der Registriernummer AT-000320

angegeben, alle Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS) erfüllt.

Mit der Unterzeichnung dieser Erklärung wird bestätigt, dass

- die Begutachtung und Validierung in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1505/2017 durchgeführt wurden,
- das Ergebnis der Begutachtung und Validierung bestätigt, dass keine Belege für die Nichteinhaltung der geltenden Umweltvorschriften vorliegen,
- die Daten und Angaben der Umwelterklärung der Organisation ein verlässliches, glaubhaftes und wahrheitsgetreues Bild sämtlicher Tätigkeiten der Organisation innerhalb des in der Umwelterklärung angegebenen Bereichs geben.

Die Umweltgutachterorganisation **TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH** ist per Bescheid durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für den H 52.23 (NACE-Code) zugelassen.

Jenbach, am 25.10.2019

Landesgesellschaft
Österreich

Leitender und zeichnungsberechtigter Umweltgutachter
der TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH
Franz-Grill-Straße 1, Arsenal, Objekt 207, 1030 Wien

Die nächste Validierung der aktualisierten Umwelterklärung erfolgt 2020.

# 102-56 | Externe Prüfung der Nachhaltigkeits-angaben im Geschäftsbericht 2018



**Externe Prüfung der Nachhaltigkeitsangaben im Geschäftsbericht 2018**

**Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.**
**Fürstenweg 180, 6020 Innsbruck**

Landesgesellschaft Österreich

**Auftrag und Prüfgrundlagen:**
Die TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH wurde beauftragt, die im Geschäftsbericht enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben auf Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen sowie die GRI Anwendungsebene zu prüfen.

**Verantwortlichkeiten:**
Für Inhalt und die Auswahl der Themen des vorliegenden Berichts ist allein die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. verantwortlich. Aufgabe der TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH war es, die Richtigkeit und Glaubwürdigkeit der vorliegenden Informationen zur Nachhaltigkeit zu prüfen und bei Erfüllung der Voraussetzungen zu bestätigen.
Weitere Aufgabe ist es, auf Grundlage Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Nachhaltigkeitsangaben im Geschäftsbericht abzugeben.
Wirtschaftliche und finanzielle Daten, die im Kapitel 6 dieses Berichts zusammengefasst sind, wurden nicht geprüft.

**Ablauf der Prüfung und Prüftiefe:**
Die Überprüfung wurde auf Basis der Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative durchgeführt. Dabei wurden zusätzlich folgende Richtlinien und Standards berücksichtigt:

- ISO 14001:2015 – Anforderungen an Umweltmanagementsysteme
- ISO 50001:2011 – Anforderungen an Energiemanagementsysteme
- EMAS-VO (EG) 1221/2009 in der Fassung der EMAS-VO 1505/2017
- Die Methoden der Prüfung, soweit Managementsystemaspekte betroffen sind, richten sich außerdem nach der ISO/IEC 17021:2015 – Anforderungen an Stellen, die Managementsysteme zertifizieren.

Die Prüfung des Berichtes umfasste sowohl die Bewertung von Dokumenten als auch die Durchführung von Interviews mit wesentlichen Funktionsträgern in verschiedenen Unternehmensebenen wie z.B. Management, mittlerem Management, Mitarbeiterebene und Arbeitnehmervertretern.

Zielsetzung der Überprüfung:

- Bestätigung der Erfüllung der GRI Standards 2016 in Übereinstimmung mit Core („Kernoption")
- Bestätigung der Selbsterklärung in Übereinstimmung mit der „Kernoption" der GRI Standards 2016

Bei der Stichprobenprüfung wurden folgende Aspekte berücksichtigt und untersucht:

- Stakeholder Prozess und CSR Wesentlichkeitsmatrix
- Überprüfung der Berichterstattung zugrundeliegender Daten und Aufzeichnungen inkl. Betrachtung des Risikos wesentlicher falscher Angaben
- Angemessene und ausgewogene Darstellung der Leistung bei Auswahl der Leistungsindikatoren
- Rolle der CSR-Leistungsindikatoren im Hinblick auf den Entscheidungsfindungsprozess

Es wurden dabei die Identifizierung der relevanten Interessensgruppen, die Methode der Gewinnung und Aggregierung der Daten für den vorliegenden Bericht, sowie die vorhandenen Managementsysteme und die internen Kontroll- und Überwachungsfunktionen geprüft.

## Bestätigung

Auf Grundlage der durchgeführten Prüfungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die Nachhaltigkeitsangaben im Geschäftsbericht der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten Sustainability Reporting Standards (GSSB) der Global Reporting Initiative aufgestellt worden sind.

Wien, den 25.10.2019

TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH

Wolfgang Brandl
Auditor Corporate Social
Responsibility
Leitender Umweltgutachter

Alexander Langer

Koordinierungsstelle
Umweltgutachterorganisation

# 102-55 | Anhang: GRI-Index

## Berichtete Standardangaben

| GRI | Beschreibung | Seite | Kommentar | UN Global Compact | ISO 26000 |
|---|---|---|---|---|---|
| GRI 102-14 | Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers | 3, 10-11 | | Active: CEO Commitment; dv.: 19 | 4.7, 6.2, 7.4.2 |
| GRI 102-1 | Name der Organisation | 15 | | | |
| GRI 102-2 | Wichtigste Marken, Produkte & Dienstleistungen | 18, 27 | | | |
| GRI 102-3 | Hauptsitz | 15 | | | |
| GRI 102-4 | Länder der wesentlichen Geschäftstätigkeiten | 18 | | | 7.2 |
| GRI 102-5 | Eigentümerstruktur und Rechtsform | 15, 71 | | | 6.2; 7.2 |
| GRI 102-6 | Bediente Märkte | 18, 20 | | | 6.2; 7.2 |
| GRI 102-7 | Größe der Organisation | 15, 17, 20, 71 | | | 7.2 |
| GRI 102-8 | Anzahl der Mitarbeiter | 17, 24, 26, 71 | | Active: 6; Adv.: 6 | 6.4, 6.4.3 |
| GRI 102-41 | Mitarbeiter, die unter Kollektivvereinbarungen fallen | 72 | | Active: 6; Adv.: 6 | 6.4, 6.4.3, 6.4.4, 6.4.5, 6.3.10* |
| GRI 102-9 | Beschreibung der Lieferkette | | Nicht berichtet. | Adv.: 2 | |
| GRI 102-10 | Wesentliche Veränderungen der Größe, Struktur, Eigentumsverhältnisse oder der Lieferkette | | Im Berichtszeitraum gab es keine wesentlichen Änderungen in der Größe, Struktur, den Eigentumsverhältnissen oder der Lieferkette. | Adv.: 2 | |
| GRI 102-11 | Behandlung des Vorsorgeprinzips | 38 | Ist abgedeckt in der Umweltpolitik. | | |
| GRI 102-12 | Unterstützte Nachhaltigkeitschartas, -prinzipien oder -initiativen | 36 | | | 7.8 |
| GRI 102-13 | Mitgliedschaft in Verbänden | 14 | | | 7.8 |
| GRI 102-18 | Organisationsstruktur | 15, 16, 17 | | | 5.2, 7.3.2 - 7.3.4 |
| GRI 102-46 | Verfahren zur Festlegung der Berichtsinhalte und Abgrenzung von Aspekten | 31 | | | 5.2, 7.3.2 - 7.3.4 |
| GRI 102-47 | Ermittelte wesentliche Aspekte | 32 | | | 5.2, 7.3.2 - 7.3.4 |
| GRI 103-1 | Wesentliche Aspekte und Abgrenzung der Aspekte innerhalb und außerhalb der Organisation | 32 | | | 5.2, 7.3.2 - 7.3.4 |
| GRI 102-48 | Auswirkungen neuer Darstellungsformen von Informationen | | Es wurden keine Änderungen vorgenommen. | | |
| GRI 102-49 | Änderungen des Berichtsumfangs | | Keine | | |
| GRI 102-40 | Einbezogene Stakeholder | 12-14, 31 | | Adv.: 21 | 5.3 |
| GRI 102-42 | Grundlage für die Ermittlung und Auswahl der Stakeholder | 31 | | Adv.: 21 | 5.3 |
| GRI 102-43 | Ansatz zur Einbindung der Stakeholder | 31 | | Adv.: 21 | 5.3 |
| GRI 102-44 | Themen und Anliegen der Stakeholdereinbindung | 12, 31 | | Adv.: 21 | 5.3 |
| GRI 102-50 | Berichtszeitraum | 9 | Die im Bericht enthaltenen Informationen umfassen das Kalenderjahr vom 01.01.2018 bis zum 31.12.2018. | | 7.5.3 |
| GRI 102-51 | Veröffentlichung des letzten Berichts | 9 | Herbst 2018 | | 7.5.3 |
| GRI 102-52 | Berichtszyklus | 9 | Der Bericht wird in einem dreijährigen Zyklus veröffentlicht. | | 7.5.3 |
| GRI 102-53 | Ansprechpartner zum Bericht | 9 | | | |
| GRI 102-55 | GRI-Index | 86-90 | | | |
| GRI 102-56 | Externe Prüfung des Berichts | 82-85 | | Adv.: Externe COP Prüfung | 7.6.2 |
| GRI 102-18 | Führungsstruktur der Organisation | 15, 16, 17 | | Adv.: 1, 20 | 6.2 |
| GRI 102-16 | Verhaltens- und Ethikkodizes | 36 | | *Active: 10; Adv.: 12-14* | 4.4 |





## Berichtete Leistungsindikatoren

| GRI | Beschreibung | Seite | Kommentar | UN Global Compact | ISO 26000 |
|---|---|---|---|---|---|
| GRI 201-1 | Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert | 11f, 18, 19, 34 | | | 6.8.1 - 6.8.3, 6.8.7/9 |
| GRI 201-2 | Chancen und Risiken des Klimawandels | | Daten wurden nicht erhoben. | | 6.5.5 |
| GRI 201-3 | Betriebliche Altersvorsorge | | Nicht berichtet. | | 6.8.7 |
| GRI 201-4 | Finanzielle Unterstützung | | Nicht berichtet. | | |
| GRI 202-1 | Verhältnis der Standorteintrittsgehälter nach Geschlecht zum lokalen Mindestlohn | 24 | | Active: 6 | 6.3.7/10, 6.4.3/4, 6.8.1/2 |
| GRI 202-2 | Lokale Führungskräfte | | 80 % der Führungskräfte kommen aus der Region. | Active: 6 | 6.4.3, 6.8.1/2/5/7 |
| GRI 203-1 | Infrastrukturinvestition und geförderte Dienstleistungen | 18, 35 | | | 6.3.9, 6.8.1/2, 6.8.7/9 |
| GRI 203-2 | Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen | 18, 24 | | | 6.3.9, 6.6.6/7, 6.7.8, 6.8.1/2/5/7/9 |
| GRI 204-1 | Ausgaben für lokale Lieferanten | 35 | | Adv.: 2 | 6.4.3, 6.6.6, 6.8.1/2/7 |
| GRI 103-2 | Angaben zum Managementansatz EN (Umwelt) | 13, 25, 35, 38, 48, 50, 65 | | | |
| GRI 301-1 | Materialverbrauch | 73-74 | | Active: 7, 8; Adv.: 15-18 | 6.5.4 |
| GRI 301-2 | Recyclingmaterial | | Wird nicht eingesetzt. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.4 |
| GRI 302-1 | Energieverbrauch innerhalb der Organisation | 48-54, 73 | | Active: 7, 8; Adv.: 9-11 | 6.5.4 |
| GRI 302-2 | Energieverbrauch außerhalb der Organisation | | Nicht berichtet. | Active: 8; Adv.: 2; 15-18 | 6.5.4 |
| GRI 302-3 | Energieintensität | | Verweis Energieaudit. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.4 |
| GRI 302-4 | Verringerung des Energieverbrauchs | 50, 51 | | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.4/5 |
| GRI 302-5 | Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen | | | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.4/5 |
| GRI 303-1 | Gesamtwasserentnahme | 62, 74 | | Active: 7, 8; Adv.: 15-18 | 6.5.4 |
| GRI 303-2 | Beeinträchtigte Wasserquellen | 64 | Es gibt keine beeinträchtigten Wasserquellen. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.4 |
| GRI 303-3 | Wieder zugeführtes und wiederverwendetes Wasser | 62 | | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.4 |
| GRI 304-1 | Standorte in oder angrenzend an Schutzgebiete | 69 | | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.6 |
| GRI 304-2 | Auswirkungen der Organisation auf die Biodiversität | 69, 74 | Unsere Organisation verursacht durch ihre Geschäftstätigkeiten keine erheblichen Auswirkungen auf die Biodiversität in Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem Biodiversitätswert ohne Schutzstatus. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.6 |
| GRI 304-3 | Geschützte oder renaturierte Lebensräume | | Unsere Organisation hat im Berichtszeitraum keine Gebiete saniert, renaturiert oder geschützt. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.6 |
| GRI 304-4 | Gesamtzahl der gefährdeten Arten auf der Roten Liste der IUCN | | Nicht relevant. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.6 |
| GRI 305-1 | Direkte THG-Emissionen (Scope 1) | 56, 73 | | Active: 7; Adv.: 15-18 | 6.5.5 |
| GRI 305-2 | Indirekte energiebezogene THG-Emissionen (Scope 2) | 56, 73 | | Active: 7; Adv.: 15-18 | 6.5.5 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| GRI 305-3 | Weitere indirekte THG-Emissionen (Scope 3) | 56, 57, 73, 74 | | Active: 7; Adv.: 15-18 | 6.5.5 |
| GRI 305-4 | Intensität der THG-Emissionen | | Nicht berichtet. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.5 |
| GRI 305-5 | Reduzierung der THG-Emissionen | 56 | | Active: 8, 9; Adv.: 15-18 | 6.5.5 |
| GRI 305-6 | Ozon abbauende Stoffe | | Nicht relevant. | Active: 7, 8; Adv.: 15-18 | 6.5.3/5 |
| GRI 305-7 | $NO_x$, $SO_x$ und andere signifikante Luftemissionen | 59, 60, 73, 74 | | Active: 7, 8; Adv.: 15-18 | 6.5.3 |
| GRI 306-1 | Abwassereinleitungen | 64, 74 | | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.3/4 |
| GRI 306-2 | Abfall | 65-68, 73 | | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.3 |
| GRI 306-3 | Signifikante Verschmutzungen | 66 | | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.3 |
| GRI 306-4 | Gefährlicher Abfall gemäß Basler Übereinkommen | | Nicht relevant. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.3 |
| GRI 306-5 | Beeinträchtigte Gewässer durch Abwassereinleitungen | | Nicht relevant. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.3/4/6 |
| NA | Bekämpfung von Umweltauswirkungen | 38 | | Active: 7-9; Adv.: 8-15 | 6.5.3/4/5, 6.7.5 |
| GRI 301-3 | Zurückgenommene verkaufte Produkte und deren Verpackungsmaterialien | | Nur Dienstleistungen. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.3/4, 6.7.5 |
| GRI 307-1 | Strafen aufgrund von Umweltverstößen | | Im Berichtszeitraum sind keine Strafen für Nichteinhalten der Rechtsvorschriften bekannt. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 4.6 |
| NA | Ökologische Auswirkungen durch Transporte | 60 | | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.5.4, 6.6.6 |
| NA | Aufwendungen und Investitionen für Umweltschutz | | Derzeit noch keine monetäre Gesamtquantifizierung möglich. | Active: 7, 8; Adv.: 15-18 | 6.5.1/2 |
| GRI 308-1 | Auf ökologische Kriterien überprüfte neue Lieferanten | | Nicht berichtet. | Active: 8; Adv.: 2, 15-18 | 6.3.5, 6.6.6, 7.3.1 |
| GRI 308-2 | Negative ökologische Auswirkungen in der Lieferkette | | Nicht berichtet | Active: 8; Adv.: 2, 15-18 | 6.3.5, 6.6.6, 7.3.1 |
| GRI 103-2 | Formelle Beschwerden über ökologische Auswirkungen | | Werden durch die jeweilige Abteilung bearbeitet. | Active: 8; Adv.: 15-18 | 6.3.6 |
| GRI 401-1 | Mitarbeiterüberblick und -entwicklung | 26 | | Active: 6; Adv.: 6 | 6.4.3 |
| GRI 401-2 | Betriebliche Leistungen | 25 | | Adv.: 6 | 6.4.4, 6.8.7 |
| GRI 401-3 | Elternzeit | 25 | | Active: 6; Adv.: 6 | 6.4.4 |
| GRI 403-1 | Vertreter der Belegschaft in Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Ausschüssen | 17 | | Adv.: 6 | 6.4.6 |
| GRI 403-2 | Verletzungen, Berufskrankheiten, Abwesenheit | 24 | | Adv.: 2, 6 | 6.4.6, 6.8.8 |
| GRI 403-3 | Erkrankungen im Zusammenhang mit der Beschäftigung | 25 | | Adv.: 6 | 6.4.6, 6.8.8 |
| GRI 403-4 | Gewerkschaftsvereinbarungen zu Gesundheit und Sicherheit | | Nicht berichtet. | Adv.: 6 | 6.4.6 |
| GRI 404-1 | Aus- und Weiterbildung je Mitarbeiter | 25 | Daten werden aus Datenschutzgründen nicht detailliert veröffentlicht. | Active: 6; Adv.: 6 | 6.4.7 |
| GRI 404-2 | Aus- und Weiterbildungsprogramme und Unterstützung beim Ausstieg aus dem Berufsleben | 25 | | Adv.: 6 | 6.4.7, 6.8.5 |
| GRI 404-3 | Leistungsbeurteilungen der Mitarbeiter | | Im Berichtsjahr gab es keine Leistungsbeurteilung der Mitarbeiter. | Active: 6; Adv.: 6 | 6.4.7 |
| GRI 405-1 | Diversität von Mitarbeitern und Mitgliedern des Kontrollorgans | 15, 17, 25, 26 | | Active: 6; Adv.: 6 | 6.2.3, 6.3.7/10, 6.4.3 |



| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| GRI 405-2 | Verhältnis der Gehälter von Frauen zu Männern | 24 | Die Entlohnung der Mitarbeiter der TFG erfolgt nach dem Kollektivvertrag. Männliche und weibliche Mitarbeiter werden danach gleich bezahlt, sofern sie vergleichbare Tätigkeiten ausüben. | Active: 6; Adv.: 6 | 6.3.7/10, 6.4.3/4 |
| GRI 414-1 | Auf Arbeitspraktiken überprüfte Lieferanten | | Der Flughafen übt seine Geschäftstätigkeit in Österreich aus und bezieht den überwiegenden Anteil der Waren und Leistungen aus den umliegenden Regionen, die den hohen gesetzlichen Anforderungen an Menschenrechte unterliegen. Die TFG stellt bei Ausschreibungen sicher, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vetragsabschluss noch einmal rechtsverbindlich bestätigt. | Adv.: 2, 6 | 6.3.5, 6.4.3, 6.6.6, 7.3.1 |
| GRI 414-2 | Auswirkungen auf Arbeitspraktiken in der Lieferkette | | Der Flughafen Innsbruck übt seine Geschäftstätigkeit in Österreich aus, nationale und internationale Gesetze finden Anwendung und werden bei Vertragsabschluss noch einmal rechtsverbindlich bestätigt. | Adv.: 2, 6 | 6.3.5, 6.4.3, 6.6.6, 7.3.1 |
| GRI 414-2 | Beschwerden in Bezug auf Arbeitspraktiken | | Keine bekannt. | Adv.: 6 | 6.3.6 |
| GRI 103-2 | Angaben zum Managementansatz HR (Menschenrechte) | | Der Flughafen Innsbruck übt seine Geschäftstätigkeit in Österreich aus, nationale und internationale Gesetze finden Anwendung. | | |
| GRI 412-3 | Investitionsvereinbarungen und -verträge mit Menschenrechtsklauseln | | Der Flughafen Innsbruck übt seine Geschäftstätigkeit in Österreich aus, nationale und internationale Gesetze finden Anwendung und werden bei Vertragsabschluss noch einmal rechtsverbindlich bestätigt. | Active: 2; Adv.: 15-18 | 6.3.3/5, 6.6.6 |
| GRI 412-2 | Schulungen zu Menschenrechtsaspekten | | Laufende Information der Mitarbei- ter durch Führungskräfte | Active: 1; Adv.: 15-18 | 6.3.5 |
| GRI 406-3 | Diskriminierungsvorfälle | | Im Berichtszeitraum gab es keine gemeldeten Fälle von Diskriminierung. | Active: 6; Adv.: 15-18 | 6.3.6/7/10, 6.4.3 |
| GRI 407-1 | Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen | | Im Berichtszeitraum gab es keine Einschränkung der Vereinigungsfreiheit oder Verletzungen des Rechts auf Kollektivvereinbarungen. | Active: 3; Adv.: 2, 15-18 | 6.3.3/4/5/8/10, 6.4.5, 6.6.6 |
| GRI 408-1 | Gefahr von Kinderarbeit | | Im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Flughafens Innsbruck besteht aufgrund der Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften kein Risiko für Kinderarbeit. So wird die Beachtung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den nationalen Bestimmungen gewährleistet. Bei Produkten, die diesbezüglich ein erhöhtes Risiko haben, wird im Rahmen der Ausschreibung darauf geachtet, Kinderarbeit auszuschließen. | Active: 5; Adv.: 2, 15-18 | 6.3.3/4/5/7/10, 6.6.6, 6.8.4 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| GRI 409-1 | Gefahr von Zwangs- und Pflichtarbeit | | Der Flughafen Innsbruck lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab. Aufgrund unserer Geschäftstätigkeit ist dieser Aspekt von geringer Relevanz, da in Österreich die Arbeitsbedingungen gesetzlich geregelt sind. So wurden auch im Berichtszeitraum keine Tätigkeiten ermittelt, bei denen ein Risiko von Zwangs- oder Pflichtarbeit besteht. Auftragnehmer und Lieferanten verpflichten sich bei Vertragsabschluss, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. | Active: 4; Adv.: 2, 15-18 | 6.3.3/4/5/10, 6.6.6 |
| GRI 410-1 | Zu Menschenrechtsaspekten geschultes Sicherheitspersonal | | Nicht berichtet. | Active: 1; Adv.: 15-18 | 6.3.3/5, 6.6.6 |
| GRI 411-1 | Vorfälle der Verletzung der Rechte der indigenen Bevölkerung | | Da der Flughafen Innsbruck seine Geschäftstätigkeit ausschließlich in Österreich erbringt, ist dieser Aspekt nicht relevant. | Active: 1; Adv.: 15-18 | 6.3.4/6/7/8, 6.6.7, 6.8.3 |
| GRI 412-1 | Prüfung der Geschäftsstandorte auf Einhaltung der Menschenrechte | | Der Flughafen Innsbruck ist dem Schutz der Menschenrechte verpflichtet. Im Berichtszeitraum gab es jedoch diesbezüglich keine Prüfung des Geschäftsstandortes. | Active: 1; Adv.: 15-18 | 6.3.3/4/5 |
| GRI 414-1 | Auf Menschenrechtskriterien überprüfte neue Lieferanten | | Der Flughafen Innsbruck ist dem Schutz der Menschenrechte verpflichtet. Im Berichtszeitraum gab es jedoch diesbezüglich keine Prüfung der neuen Lieferanten. | Active: 2; Adv.: 2, 15-18 | 6.3.3/4/5, 6.6.6 |
| GRI 414-2 | Negative Auswirkungen durch die Lieferkette auf die Menschenrechte | | Waren im Berichtszeitraum nicht bekannt | Active: 2; Adv.: 15-18 | |
| GRI 103-2 | Formelle Beschwerden über menschenrechtliche Auswirkungen | | Im Berichtszeitraum gab es keine Beschwerden über menschenrechtliche Auswirkungen. | Active: 1; Adv.: 15-18 | 6.3.6 |
| GRI 413-2 | Einbindung lokaler Gemeinschaften | | Wir veranstalten regelmäßig Events und Präsentationen wie z. B. den Tag der offenen Tür oder Flughafenbesichtigungen. | Active: 1; Adv.: 15-18 | 6.3.9, 6.5.1/2/3, 6.8 |
| GRI 413-2 | Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften | 42, 47 | | Active: 1; Adv.: 15-18 | 6.3.9, 6.5.3, 6.8 |
| GRI 205-1 | Korruptionsrisiken an Geschäftsstandorten | 36 | | Active: 10; Adv.: 12-14 | 6.6.1/2/3 |
| GRI 205-2 | Informationen und Schulungen zur Korruptionsbekämpfung | 36 | | Active: 10; Adv.: 12-14 | 6.6.1/2/3/6 |
| GRI 205-3 | Korruptionsfälle | | Im Berichtszeitraum sind keine Korruptionsfälle bekannt. | Active: 10; Adv.: 12-14 | 6.6.1/2/3 |
| GRI 415-1 | Gesamtwert politischer Spenden | | Im Berichtszeitraum gab es keine politischen Spenden. | Active: 10; Adv.: 12-14 | 6.6.1/2/4 |
| GRI 206-1 | Wettbewerbswidriges Verhalten oder Kartell- und Monopolbildung | | Es gab keine Vorkommnisse im Berichtszeitraum. | | 6.6.1/2/5/7 |
| GRI 419-1 | Strafen aufgrund von Verstößen gegen Gesetze und Vorschriften | | Es gab im Berichtszeitraum keine Strafen bzw. Verstöße in dieser Hinsicht. | | 4.6 |
| GRI 414-1 | Auf gesellschaftliche Kriterien überprüfte Lieferanten | | Es gab im Berichtszeitraum keine Überprüfung. | Adv.: 2 | 6.3.5, 6.6.1/2/6, 6.8.1/2, 7.3.1 |
| GRI 414-2 | Negative Auswirkungen durch die Lieferkette auf die Gesellschaft | | Im Berichtszeitraum waren keine Vorkommnisse bekannt. | Adv.: 2 | 6.3.5, 6.6.1/2/6, 6.8.1/2, 7.3.1 |
| GRI 103-2 | Beschwerden in Bezug auf Auswirkungen auf die Gesellschaft | | Im Berichtszeitraum waren keine Vorkommnisse bekannt. | | 6.3.3, 6.6.1/2, 6.8.1/2 |
| GRI 416-1 | Auswirkungen von Produkten und Dienstleistun- gen auf Gesundheit und Sicherheit | | Im Berichtszeitraum waren keine Vorkommnisse bekannt. | | 6.7.1/2/4/5, 6.8.8 |
| GRI 417-2 | Verstöße gegen Informations- und Kennzeichnungsvorschriften | | Waren im Berichtszeitraum nicht bekannt. | | 4.6, 6.7.1-5/9 |





| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| GRI 102-43 102-44 | Kundenzufriedenheit | | Beschwerden werden durch die jeweilige Abteilung behandelt. | | 6.7.1/2/6 |
| GRI 102-2 | Verkauf verbotener oder umstrittener Produkte | | Es gab im Berichtszeitraum keinen Verkauf dieser Produkte. | | |
| GRI 417-3 | Verstöße gegen Kommunikationsvorschriften | | Bei Redaktionsschluss waren keine Verstöße bekannt. | | 4.6, 6.7.1-3 |
| GRI 418-1 | Beschwerden zu Datenschutzverletzungen | | Es gab im Berichtszeitraum diesbezüglich keine Beschwerden. | | 6.7.1/2/7 |
| GRI 419-1 | Bußgelder in Bezug auf Produkte und Dienstleistungen | | Im Berichtszeitraum waren keine Vorkommnisse bekannt. | | 4.6, 6.7.1/2/6 |
| G4-A01 | Anzahl Passagiere | 21, 22-23 | | | |
| G4-A02 | Anzahl Bewegungen | 21, 22-23, 74 | | | |
| G4-A03 | Luftfracht in t | 21, 23 | | | |
| G4-A04 | Piste | 21 | | | |
| G4-A06 | Enteisungsmittel | 28, 29, 73 | | | |
| G4-A07 | Lärm | 42-47, 74 | | | |
| G4-A09 | Vogelschlag | 37, 69 | | | |

EMAS

GEPRÜFTES
UMWELTMANAGEMENT
AT-000320

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.
Fürstenweg 180, A-6020 Innsbruck
www.innsbruck-airport.com