

**INNS'
BRUCK
AIRPORT**

Nachhaltigkeitsbericht 2023

mit aktualisierter Umwelterklärung gemäß EMAS-III-Verordnung (Daten 2023)



Impressum

Eigentümer, Verleger & Herausgeber:

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H., Fürstenweg 180, A-6020 Innsbruck

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

Fachliche Beratung: Mag. Maria-Domenica Tscherne, csr-vienna

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

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

Der Nachhaltigkeitsbericht 2023 wurde mit dem Datenmaterial aus dem Jahr 2023 erstellt. Link zu den Umweltaktivitäten und zum Download „Nachhaltigkeitsbericht mit integrierter Umwelterklärung gemäß EMAS-III-Verordnung“: www.innsbruck-airport.com/unternehmen/zahlen-fakten/umwelt/

Werte Leserinnen und Leser,¹

das vergangene Jahr war erneut von bedeutenden Entwicklungen und Herausforderungen geprägt, die uns als Flughafen Innsbruck gefordert und zugleich gestärkt haben. Nach einer gewissen Rückkehr zur Normalität im Jahr 2022 konnten wir im Jahr 2023 weitere Fortschritte erzielen und unsere Nachhaltigkeitsziele konsequent verfolgen.

Die Geschäftstätigkeit der Tiroler Flughafen Betriebsgesellschaft (TFG) beeinflusst nicht nur die Wirtschaft in der Region, sondern auch das Leben der Menschen und den Zustand von Natur und Klima. Der Erhalt dieser Ressourcen ist entscheidend für den Fortbestand des Tourismus und Wohlstands in Tirol. Unser Ziel ist wirtschaftlicher Erfolg durch kontinuierliche Verbesserung der Servicequalität und Infrastruktur, während wir zugleich eine Vorreiterrolle für einen nachhaltigeren Flughafenbetrieb in Österreich einnehmen.

Ein herausragendes Ereignis auf diesem Weg war die erfolgreiche Implementierung der emissionsabhängigen Landegeühren, die seit Anfang 2023 erhoben werden. Diese Maßnahme, die wir als erster Flughafen in Österreich eingeführt haben, zeigt bereits positive Auswirkungen auf die Reduktion der Emissionen und fördert den Einsatz umweltfreundlicherer Flugzeuge. Bereits 2004 hatten wir als erster Flughafen in Österreich lärmabhängige Landegeühren eingeführt, um Anreize für Airlines zu schaffen, Innsbruck mit weniger umweltbelastenden und klimaschädlichen Flugzeugen anzufliegen.

Trotz lärmindernder An- und Abflugverfahren kann der Flughafen Lärm nicht gänzlich verhindern. Gemeinsam mit der Stadt Innsbruck haben wir auf gesetzlicher Basis eine freiwillige Lärmschutzförderung für Fenstertausch und Schalldämmlüfter beschlossen, um die Lärmbelastung für die Anrainerschaft zu reduzieren. Seit 2014 wurde auf unsere Initiative der Schwellenwert für die Inanspruchnahme der Förderung kontinuierlich um insgesamt 10 dB auf derzeit

55 dB gesenkt. Geplant ist außerdem eine Ausweitung der freiwilligen Lärmschutzfensterförderung auf die westliche Nachbargemeinde Völs.

Im Bereich Klimaschutz haben wir 2019 gemeinsam mit allen anderen österreichischen Verkehrsflughäfen das „CO₂ Zero Emissions 2050-Programm“ unterzeichnet. Bis dahin sollen die von den Airports verursachten CO₂-Emissionen auf Null reduziert werden. Dies soll vor allem durch Maßnahmen in den Bereichen Energieversorgung, Gebäudetechnik, Fuhrpark/Mobilität und Umrüstung der Befeuerung von Start- und Landebahnen auf LED-Technologie erreicht werden.

Im Bereich Gebäudetechnik wird durch ein optimiertes Klima- und Energiemanagement bei bestehenden Gebäuden der Energieverbrauch gesenkt. Bei der Planung von Neubauprojekten und Gebäuden sind Nachhaltigkeit und Energieeffizienz ein wesentliches Planungsziel.

Unser Energiemanagementsystem nach ISO 50001 gibt uns bei der Umsetzung dieser Pläne den Weg vor. Das flughafeneigene Energieteam zeichnet sich für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen verantwortlich. Eine jährliche externe Auditierung durch den TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH bestätigt die Umsetzung der Maßnahmen und den stetigen Verbesserungsprozess.

Unsere Belegschaft ist maßgeblich für den Erfolg der TFG verantwortlich. Es



4

liegt in unserer Pflicht, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sie motiviert, sicher und gesund ihrer Arbeit nachgehen können. Wir respektieren die individuellen Bedürfnisse der Mitarbeitenden und versuchen, auf diese u.a. durch flexible Arbeitszeitmodelle einzugehen.

Die Geschäftsaktivitäten und Entscheidungen der TFG beeinflussen nicht nur die Interessen und Lebensbereiche der Mitarbeitenden, sondern auch eine Vielzahl anderer Menschen. Durch die stadtnahe Lage steht der Flughafen Innsbruck besonders im öffentlichen Interesse. Wir sind uns dieser Verantwortung bewusst und legen Wert auf einen offenen und respektvollen Austausch mit unseren relevanten Stakeholdern. Kritische Anliegen und Beschwerden, die vorrangig von der Anrainerschaft kommen, werden ernst genommen und im Rahmen des Managementsystems behandelt.

Die positiven Entwicklungen und Erfolge des vergangenen Jahres spiegeln sich in den Kennzahlen dieses Nachhaltigkeitsberichts wider. Wir sind zuversichtlich, dass wir auch in Zukunft unseren Beitrag zu einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Luftfahrt leisten werden.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine angenehme und interessante Lektüre.



Dipl.-Ing. Marco Pernetta
Geschäftsführer

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Vorwort | 3 |
| Inhaltsverzeichnis | 5 |
| Verzeichnis der Abbildungen | 7 |
| Über diesen Bericht | 9 |
| Über den Flughafen Innsbruck | 10 |
| Unternehmensporträt | 10 |
| Eigentümerstruktur | 10 |
| Die Geschäftsfelder der TFG | 11 |
| Finanzkennzahlen | 12 |
| Unternehmensführung | 13 |
| Management und Führungsstruktur | 13 |
| Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates (Geschäftsjahr 2023) | 14 |
| Nachhaltigkeitsmanagement | 15 |
| Nachhaltigkeit in der Unternehmensausrichtung | 15 |
| Klimaschutz | 15 |
| Wirtschaftliche Stabilität | 16 |
| Gesellschaftliche Verantwortung | 16 |
| Wesentlichkeitsanalyse | 18 |
| Veränderungen zum Nachhaltigkeitsbericht 2022 | 19 |
| Ausblick – neue Berichtspflichten | 19 |
| Verantwortungsvolle Unternehmensführung | 20 |
| Governance | 20 |
| Verhaltensgrundsätze | 20 |
| Compliance Management | 21 |
| Risikomanagement | 21 |
| Internes Kontrollsystem und Legal Compliance | 22 |
| Mitgliedschaft in Verbänden und Interessenvertretungen | 23 |
| Regionale Wertschöpfung | 24 |
| Flugverbindungen (Stand Mai 2024) | 25 |
| Flugbewegungen und Passagiere | 26 |
| Investitionen in die Region | 28 |
| Verteilter wirtschaftlicher Wert | 29 |
| Sicherheit am Flughafen²⁸ | 30 |
| Airport Security | 30 |
| Cybersicherheit | 30 |
| Kritische Infrastruktur NIS2 | 30 |
| Airport Safety | 31 |
| Kennzahlen zu Safety-Meldungen | 32 |
| Kennzahlen zu sicherheitsrelevanten Vorkommnissen | 32 |
| Arbeitssicherheit | 33 |

| | |
|--|-----------|
| Die TFG als Arbeitgeber | 35 |
| Offene & Transparente Kommunikation | 35 |
| Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben | 35 |
| Aus- und Weiterbildung | 36 |
| Kennzahlen zu Mitarbeitenden (per 31.12.) | 37 |
| Betroffene Gemeinschaften | 39 |
| Dialog mit der Anrainerschaft des Flughafens Innsbrucks | 39 |
| Kennzahlen zu Lärmessdaten | 41 |
| Lärmindernde Maßnahmen | 42 |
| Kennzahlen zu Betriebszeitenverlängerungen | 43 |
| Maßnahmen in Bezug auf Bodenlärm | 46 |
| Der Flughafen und seine Umwelt | 47 |
| Klimawandel | 47 |
| Klimagase | 47 |
| CO ₂ -Bilanz | 48 |
| Energieverbrauch | 50 |
| Gesamtenergieeinsatz 2023 | 51 |
| Umweltauswirkungen | 52 |
| Luftschadstoffe | 52 |
| Kennzahlen zu Luftschadstoffen | 53 |
| Verunreinigung Boden und Grundwasser | 54 |
| Kennzahlen zu Verbrauch Enteisungsmittel | 54 |
| Wassernutzung | 56 |
| Wasser-Kennzahlen | 57 |
| Abfall | 60 |
| Abfall-Kennzahlen | 61 |
| Biodiversität | 64 |
| Umwelt- und Energiepolitik | 66 |
| Der Flughafen in Zahlen | 67 |
| Input-Output Ströme | 67 |
| Kennzahlen gemäß ISO 50001 | 69 |
| Nachhaltigkeitsziele | 76 |
| GRI-Index | 78 |
| Glossar | 84 |
| ISO 14001 Zertifikat | 91 |
| ISO 50001 Zertifikat | 91 |
| Gültigkeitserklärung | 92 |
| Externe Prüfung der Nachhaltigkeitsangaben im Geschäftsbericht 2023 | 93 |

Verzeichnis der Abbildungen

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Gesellschaftsbeteiligungen | 10 |
| Abbildung 2: Geschäftsfelder der TFG | 11 |
| Abbildung 3: Größe der Organisation | 12 |
| Abbildung 4: Erlösaufteilung Aviation/Non Aviation | 12 |
| Abbildung 5: Bilanz | 12 |
| Abbildung 6: Organigramm | 13 |
| Abbildung 7: Aufsichtsrat der TFG | 14 |
| Abbildung 8: Formen der Stakeholder-Einbindung | 18 |
| Abbildung 9: Wesentliche Themen | 19 |
| Abbildung 10: Mitgliedschaften in Verbänden | 23 |
| Abbildung 11: Flugverbindungen | 25 |
| Abbildung 12: Flugbewegungen (Linie + Charter) | 26 |
| Abbildung 13: Passagiere (Linie + Charter) | 26 |
| Abbildung 14: Passagiere und Bewegungen (Linie + Charter) | 27 |
| Abbildung 15: Transportleistung in Verkehrseinheiten (Linie + Charter) | 27 |
| Abbildung 16: Verkehrseinheiten je Bewegung (Linie + Charter) | 28 |
| Abbildung 17: Verteilter wirtschaftlicher Wert | 29 |
| Abbildung 18: Auswertung Safety Management System (SMS) | 32 |
| Abbildung 19: Sicherheitsrelevante Vorkommnisse | 32 |
| Abbildung 20: Kennzahlen zu Mitarbeitenden | 38 |
| Abbildung 21: L_{den} und Flugbewegungen, Messstelle Allerheiligen | 41 |
| Abbildung 22: Militärischer Jet-Flugverkehr | 41 |
| Abbildung 23: Art und Anzahl der Betriebszeitenverlängerungen (BZV) | 43 |
| Abbildung 24: BZV nach Dauer - aufgliedert in Starts und Landungen | 44 |
| Abbildung 25: Genehmigte BZV | 44 |
| Abbildung 26: CO_2 -Emissionen am Flughafen Innsbruck Janicke Consulting | 49 |
| Abbildung 27: CO_2 -Emissionen aus Flugzeugquellen am Flughafen Innsbruck | 49 |
| Abbildung 28: Emissionen NO_x , NO_2 , CO, PM_{10} , SO_x , Benzol | 53 |
| Abbildung 29: Emissionen NO_x , CO, PM_{10} , SO_x | 53 |
| Abbildung 30: Verbrauch an Enteisungsmitteln fest | 54 |
| Abbildung 31: Verbrauch an Enteisungsmitteln flüssig | 55 |
| Abbildung 32: Gesamtwasserentnahme aufgeschlüsselt nach Quellen (in m^3) | 57 |
| Abbildung 33: Gesamtvolumen des wieder zugeführten und wiederverwendeten Wassers nach Wasserquellen und Art der Wiederverwendung | 57 |
| Abbildung 34: Grundwasserverwendung in m^3 | 58 |
| Abbildung 35: Wasserverbrauch gesamt und je VE | 58 |
| Abbildung 36: Abwassereinleitung | 58 |
| Abbildung 37: Abwassereinleitung nach Abwasserarten | 59 |
| Abbildung 38: Abwassereinleitung nach Abwasserarten | 59 |

| | |
|--|----|
| Abbildung 39: Nicht gefährliche Abfälle | 61 |
| Abbildung 40: Gefährliche Abfälle | 61 |
| Abbildung 41: Abfallarten | 62 |
| Abbildung 42: Input-Output Ströme | 68 |
| Abbildung 43: Verbrauch von Energieträgern gesamt und je VE | 69 |
| Abbildung 44: Endenergieträger / kWh im Jahresvergleich | 70 |
| Abbildung 45: Endenergieträger | 70 |
| Abbildung 46: Endenergieträger | 70 |
| Abbildung 47: EnPI: kWh nach Energieträger / Verkehrseinheit | 71 |
| Abbildung 48: EnPI: kWh / Verkehrseinheit | 71 |
| Abbildung 49: Stromverbrauch in kWh gesamt und je VE | 72 |
| Abbildung 50: Erdgasverbrauch | 73 |
| Abbildung 51: Kraftstoffe Jahreswerte kWh/a | 74 |
| Abbildung 52: Kraftstoffverbrauch in Liter | 74 |
| Abbildung 53: Kraftstoffverbrauch in kWh/a | 74 |
| Abbildung 54: Energiebedarf Diesel | 75 |
| Abbildung 55: Energiebedarf Diesel für Flugzeugabfertigung | 75 |
| Abbildung 56: Nachhaltigkeitsziele | 77 |



Über diesen Bericht²

Mit diesem Bericht möchte die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. (TFG) ihre relevanten Stakeholder über Fortschritte im Bereich Nachhaltigkeit im Geschäftsjahr 2023 informieren. Wir wollen einen Einblick in die Geschäftstätigkeit der TFG geben und aufzeigen, wo noch Verbesserungspotenzial und Herausforderungen in den Bereichen Umwelt, Gesellschaft und Unternehmensführung bestehen.

Dieser freiwillige Bericht wurde unter Bezugnahme auf die GRI-Standards 2021 erstellt und von der Geschäftsführung genehmigt. Die Validierung des Nachhaltigkeitsberichts und der Umweltdaten erfolgte durch den TÜV Süd, Landesgesellschaft Österreich GmbH, die finanziellen Daten durch den Wirtschaftsprüfer Mag. Michael Ahammer, Fa. KPMG Austria. Die Berichtsinhalte beziehen sich auf die TFG am Standort Innsbruck.

Der Nachhaltigkeitsbericht der TFG erscheint gemäß der EMAS und ISO 50001 in einem dreijährigen Rhythmus. Dazwischen werden jährliche Aktualisierungen durchgeführt, die letzte erfolgte im Juli 2023. Der nächste re-validierte Bericht wird 2025 mit dem Datenmaterial aus 2024 erstellt.

Um den Anforderungen des Energie-Effizienz-Gesetzes (EEffG) in der aktuellen Form Genüge zu tun, werden die Aktivitäten im energetischen Bereich detaillierter dargestellt. Das Kapitel „Der Flughafen und seine Umwelt“ und die „Nachhaltigkeitsziele“ entsprechen den Anforderungen für die Umweltklärung gemäß dem Eco Management and Audit Scheme (EMAS).

Datenerhebung

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.

Kontakt

Für Fragen, Anregungen und Feedback zu diesem Bericht steht Ihnen der Geschäftsführer der TFG, Dipl.-Ing. Marco Pernetta unter:

marco.pernetta@innsbruck-airport.com

zur Verfügung.

Redaktionelle Hinweise

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Redaktionsschluss war der 31.05.2024

Über den Flughafen Innsbruck

10

Unternehmensporträt³

Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H betreibt den Flughafen Innsbruck, um Menschen eine sichere und bequeme An- und Abreise nach Tirol zu ermöglichen. Gleichzeitig bietet sie Unternehmen eine attraktive Infrastruktur für kommerzielle Aktivitäten auf dem Flughafengelände.

Der Flughafen Innsbruck leistet einen unverzichtbaren Beitrag für die Wertschöpfung in der Region. Er schafft Arbeitsplätze sowohl bei der TFG als auch bei ansässigen Unternehmen und trägt durch Investitionen zur regionalen Wirtschaft bei. Von diesen profitieren nicht nur die Kunden des Flughafens, sondern auch regionale Lieferanten, Auftragnehmer und die öffentliche Hand. Für die Wirtschaft und den Tourismus in Tirol und Südtirol ist der Flughafen Innsbruck eine wichtige Anbindung an die internationalen Drehkreuze Wien und Frankfurt [Anm.: im Sommerflugplan 2024 kurzfristig ausgesetzt].

Eigentümerstruktur

Die TFG ist seit 1964 am heutigen Standort im Westen Innsbrucks als einzigem Standort in Österreich tätig. Ihre Eigentümer sind die Innsbrucker Kommunalbetriebe (IKB) mit 51 Prozent und mit je 24,5 Prozent die Stadt Innsbruck und das Land Tirol. Die TFG selbst hält drei Prozent an der SCA, der Schedule Coordination Austria Gesellschaft m.b.H., welcher die Zuweisung von Airport-Slots (Zeitnischen) auf den österreichischen Verkehrsflughäfen obliegt.

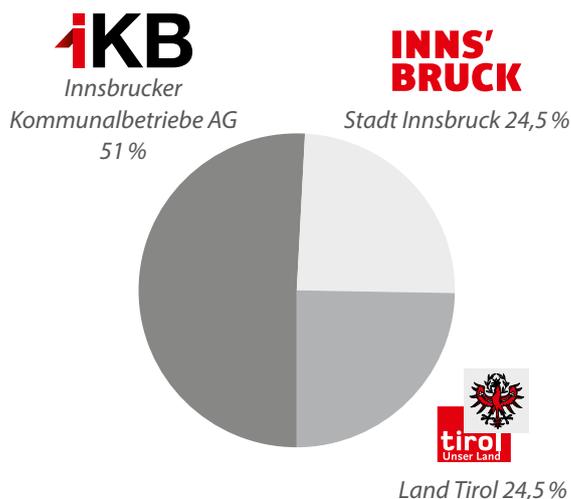


Abbildung 1: Gesellschaftsbeteiligungen

Die Geschäftsfelder der TFG⁴



■ Innsbruck Airport ■ Partner und andere Akteure

Abbildung 2: Geschäftsfelder der TFG

Aviation & Non Aviation

Auf dem 133 Hektar großen Flughafenareal zeichnet sich der Bereich Aviation für die Planung des Flugverkehrs, die Überwachung und Sicherung des Vorfelds und der Rollwege sowie der Start- und Landebahn verantwortlich. Ebenso werden Serviceleistungen, die für den reibungslosen und sicheren Transport von Passagieren erforderlich sind, zur Verfügung gestellt, darunter fällt zu einem gewissen Teil auch die Abfertigung der Passagiere für die Airlines. Fast 80 % vom Jahresumsatz setzen sich aus den Aviationerlösen zusammen.

Aufgrund des starken Wettbewerbs im Aviation Bereich gewinnt der Non-Aviation Bereich auf Regionalflughäfen zunehmend an Bedeutung. Er umfasst u. a. die Betreuung von Immobilien und Parkplätzen, die Bereitstellung einer modernen Infrastruktur und attraktiver Dienstleistungen für ansässige Betriebe (Gastronomie, Shops) sowie die Vermietung von Werbe- und Verkaufsflächen.

Finanzkennzahlen⁵

Größer der Organisation

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Veränderung 2022–2023 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|--------------------------|
| Anzahl der Beschäftigten per 31.12. | 294 | 158 | 282 | 328 | 342 | 4,27 % |
| Gesamtzahl der Geschäftsstandorte | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |

| In TEUR | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Veränderung 2022–2023 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------------|
| Umsatzerlöse | 38.737 | 20.127 | 8.197 | 29.379 | 38.421 | 30,78 % |
| Eigenkapital | 70.714 | 71.352 | 62.587 | 62.905 | 65.524 | 4,16 % |
| Fremdkapital | 16.064 | 10.571 | 34.073 | 26.334 | 30.032 | 14,04 % |

Abbildung 3: Größe der Organisation

Erlösaufteilung Aviation/Non Aviation

| In TEUR | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------------|--------|--------|-------|--------|--------|
| Summe Aviation | 30.947 | 15.401 | 5.439 | 22.673 | 29.512 |
| Summe Non Aviation | 7.790 | 4.726 | 2.758 | 6.706 | 8.909 |

Abbildung 4: Erlösaufteilung Aviation/Non Aviation

Bilanz Tiroler Flughafengesellschaft m.b.H. zum 31.12.2023

| Bilanz in TEUR | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Aktiva | | | | | |
| Anlagevermögen | 58.410 | 54.617 | 66.360 | 62.777 | 60.599 |
| Umlaufvermögen | 26.315 | 25.061 | 28.045 | 24.387 | 31.980 |
| Aktive Rechnungsabgrenzung | 142 | 244 | 263 | 343 | 235 |
| Aktive Latente Steuern | 1.911 | 2.001 | 1.992 | 1.732 | 1.742 |
| Summe | 86.778 | 81.923 | 96.660 | 89.239 | 94.556 |
| Passiva | | | | | |
| Stammkapital | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 |
| Rücklagen | 57.440 | 58.078 | 58.078 | 58.078 | 58.078 |
| Bilanzgewinn | 3.274 | 3.274 | -5.492 | -5.173 | -2.554 |
| Investitionszuschüsse | | | | 156 | 151 |
| Rückstellungen | 9.735 | 8.168 | 8.141 | 7.426 | 8.403 |
| Verbindlichkeiten | 5.918 | 2.312 | 25.853 | 18.654 | 20.378 |
| Passive Rechnungsabgrenzung | 411 | 91 | 80 | 98 | 100 |
| Summe | 86.778 | 81.923 | 96.660 | 89.239 | 94.556 |

Abbildung 5: Bilanz

Unternehmensführung

Management und Führungsstruktur⁶

Die TFG wird seit 01.04.2014 von Geschäftsführer Dipl.-Ing. Marco Pernetta gemeinsam mit den beiden Gesamtprokuristen Mag. (FH) Patrick Dierich und Dipl.-Kff. (FH) Nadine Herrmann (seit Juli 2021) geleitet.

Der Geschäftsführer wurde durch die Generalversammlung für fünf Jahre bestellt. Alle Geschäftsführungspositionen wurden öffentlich ausgeschrieben.

Organigramm der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (Stand 31.12.2023)

| STABSSTELLEN | GESCHÄFTSLEITUNG | STABSSTELLEN |
|---|---|---|
| Pressesprecherin: Nicole Kehle, MSc | GF Dipl.-Ing. Marco Pernetta Accountable Manager [EASA] | Personal Management: Stefanie Zangerl, MSc |
| Datenschutz: Gisela Reiter | | Informationstechnologie: DI René Plattner, Bakk. techn. |
| Umwelt & Nachhaltigkeit: Astrid Gogl | | Safety [EASA]: Christoph Moritz |
| Sekretariat & Empfang: Sigrid Plank | | Compliance [EASA]: Franz Ebner |
| Informationssicherheitsbeauftragter: Georg Hofer, MSc | | Schulungsbeauftragter & Arbeitnehmerschutz: Lukas Stanger |

| GESCHÄFTSBEREICHE | | | | | |
|--|---|--|---|--|---|
| HANDLING & WERKSTATT Dipl.-Ing. Marco Pernetta | AIRSIDE OPERATIONS Dipl.-Ing. Michael Herrmann | MARKETING & KOMMUNIKATION & SHOPS Mag. (FH) Patrick Dierich | SECURITY & PARKING Ing. Alexander Kofler | TECHNIK / BAU Dipl.-Ing. Alexander Strasshofer | RECHNUNGSWESEN & CONTROLLING Dipl.-Kff. (FH) Nadine Herrmann |
| Passenger-Services & Lounge- / VIP-Services Dominik Abolis | Airside Operations [EASA] | Website & Airline-Marketing | Security | Airside Maintenance [EASA] & Neubau Dipl.-Ing. Alexander Strasshofer | Rechtsangelegenheiten, Vertragswesen & Versicherungen Mag. Ann-Kathrin Artmann, LL.M. |
| Traffic Handling Mag. Eberhard Jannach | Betriebsfeuerwehr Kdt. Thomas Reiner | Reiseveranstalter- / -büros | Parkplatz-Management | Haustechnik Patrick Jordan | Rechnungswesen & Fakturierung |
| Slot-Koordination Fabian Danler | | Medien-Kooperationen & Social Media | | Elektro-Technik Ing. Christian Hofer | Controlling & Kostenrechnung |
| Ramp Handling Georg Hofer, MSc | | Werbeflächen & Events | | Elektro-Werkstatt Stefan Wolf | Entgelte & Tarife |
| Werkstatt & Winterdienst Thomas Puelacher | | Shops Nicole Schatz | | | Vermietung & Verpachtung |
| | | | | | IKS & Risiko-Management |

Abbildung 6: Organigramm

Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates (Geschäftsjahr 2023)

| Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates | | | |
|--|------------|------------|---|
| Zu- und Vorname | von | bis | Funktion |
| Pernetta Marco, DI | 01.01.2023 | 31.12.2023 | Geschäftsführer |
| Stecher Paula, Mag. Dr. | 01.01.2023 | 31.12.2023 | Vorsitzende |
| Müller Helmuth, DI | 01.01.2023 | 31.12.2023 | 1. Stellvertreter der Vorsitzenden |
| Krackl Lucas, Mag. | 01.01.2023 | 31.12.2023 | 2. Stellvertreter der Vorsitzenden |
| Beyer Bernhard, Mag. | 04.07.2023 | 31.12.2023 | Mitglied |
| Entner Martina, Mag., (FH) | 01.01.2023 | 31.12.2023 | Mitglied |
| Gasser Thomas, DI | 01.01.2023 | 31.12.2023 | Mitglied |
| Meysel Hermann, Mag. | 01.01.2023 | 20.06.2023 | Mitglied |
| Primus Fiona, Mag. | 01.01.2023 | 31.12.2023 | Mitglied |
| Pühringer Thomas, Dr. | 01.01.2023 | 31.12.2023 | Mitglied |
| Barta Florian, Ing. | 01.01.2023 | 31.12.2023 | Mitglied, ArbeitnehmerInnenvertreter |
| Haller Tiziana | 24.10.2023 | 31.12.2023 | Mitglied, ArbeitnehmerInnenvertreter |
| Lorch Simon | 24.10.2023 | 31.12.2023 | Mitglied, ArbeitnehmerInnenvertreter |
| Schwaiger Gottlieb | 01.01.2023 | 24.10.2023 | Mitglied, ArbeitnehmerInnenvertreter |
| Wörister Jürgen | 01.01.2023 | 24.10.2023 | Mitglied, ArbeitnehmerInnenvertreter |
| Hechenblaickner Markus | 01.01.2023 | 31.12.2023 | Mitglied, ArbeitnehmerInnenvertreter |

Abbildung 7: Aufsichtsrat der TFG

Aufsichtsrat

Die Gesellschafter der TFG bestellen acht Mitglieder in den Aufsichtsrat, der durch vier von den Arbeitnehmervertretern entsandte Mitglieder vervollständigt wird. 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.

Der Aufsichtsrat erhält umfassende Berichte über die Strategie, die Geschäftsentwicklung einschließlich der Risikolage und des internen Kontrollsystems.

Ausschüsse wie der Bilanz- oder Bauausschuss finden in regelmäßigen Abständen statt.

Detaillierte Informationen zu Aufgaben, Bestellung, Ausschüssen und Diversität der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates entnehmen Sie bitte aus dem aktuellen Corporate Governance Bericht. Dieser ist auf unserer Homepage abrufbar.

(<https://www.innsbruck-airport.com/unternehmen/zahlen-fakten/unternehmensstruktur/>)

Nachhaltigkeitsmanagement⁷

Wichtige strategische Entscheidungen über die nachhaltige Ausrichtung des Unternehmens sowie die Weiterentwicklung von Unternehmenspolitik, Werten und Leitbildern werden von der Geschäftsführung in Zusammenarbeit mit den Führungskräften getroffen und mit dem Aufsichtsrat abgestimmt.

Das Nachhaltigkeitsmanagement und somit der Umgang der TFG mit den Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit auf Wirtschaft, Umwelt und die Menschen liegt in der Verantwortung von Geschäftsführer Dipl.-Ing. Marco Pernetta. Dabei wird er von der Stabstelle Umwelt unterstützt.

In den wöchentlichen, protokollierten Bereichsleitersitzungen werden unter anderem relevante Nachhaltigkeitsthemen beraten, Ziele und Maßnahmen festgelegt und an die zuständigen Bereichsleiter delegiert. Diese berichten regelmäßig über die Wirksamkeit und den Status der Maßnahmen. Die Zielerreichung im Nachhaltigkeitsbereich wird im Rahmen der jährlichen internen und externen Umweltaudits überprüft. Der Aufsichtsrat erhält regelmäßig Auskunft über die Entwicklungen der TFG, auch in Bezug auf Nachhaltigkeit.

Um sich über die Entwicklungen in der Luftverkehrsbranche auf dem neuesten Stand zu halten, nehmen Geschäftsleitung und Führungskräfte regelmäßig an Veranstaltungen internationaler und nationaler Flughafenverbände teil. Dort werden nachhaltigkeitsrelevante Themen behandelt und gemeinsam nach zukunftsweisenden Lösungen für Flughäfen und deren Geschäftsmodelle gesucht, die zu einer nachhaltigen Entwicklung der Branche beitragen können.

Nachhaltigkeit in der Unternehmensausrichtung⁸

Die Geschäftstätigkeit der TFG beeinflusst nicht nur die Wirtschaft in der Region, sondern auch das Leben der Menschen und den Zustand von Natur und Klima. Der Erhalt dieser Ressourcen ist entscheidend für den Fortbestand des Tourismus und Wohlstands in Tirol.

Das Ziel der TFG ist wirtschaftlicher Erfolg durch kontinuierliche Verbesserung der Servicequalität und Infrastruktur, während der Flughafen zugleich eine Vorreiterrolle für einen nachhaltigeren Flughafenbetrieb in Österreich einnimmt. Um die Menschen und die Umwelt möglichst wenig zu belasten, sucht die TFG aktiv nach Lösungen zur Lärm- und Schadstoffreduktion, zur Ressourceneffizienz und zum Erhalt der Biodiversität.

Die TFG hat bereits 2004 als erster Flughafen in Österreich lärmabhängige Landegebühren eingeführt und im Jänner 2023 auch emissionsabhängige Gebühren. Das Ziel ist, Anreize für Airlines zu schaffen, damit Innsbruck mit weniger umweltbelastenden und klimaschädlichen Flugzeugen angefliegen wird.

Trotz lärmmindernden An- und Abflugverfahren kann der Flughafen Lärm nicht gänzlich verhindern. Gemeinsam mit der Stadt Innsbruck hat die TFG auf gesetzlicher Basis eine freiwillige Lärmschutzförderung für Fenstertausch und Schalldämmlüfter beschlossen, um die Lärmbelastung für die Anrainerchaft zu reduzieren. Seit 2014 wurde auf Initiative der TFG der Schwellenwert für die Inanspruchnahme der Förderung kontinuierlich um insgesamt 10 dB auf derzeit 55 dB gesenkt. Geplant ist außerdem eine Ausweitung der freiwilligen Lärmschutzfensterförderung auf die westliche Nachbargemeinde Völs.

Die Betriebszeitenregelung am Innsbrucker Airport ist die strengste und restriktivste aller österreichischen Verkehrsflughäfen und eine der strengsten in Europa. Ausnahmen bei den Nachtflugbeschränkungen gibt es nur für lebensrettende Transplantations- und Ambulanzflüge sowie für andere gesetzlich verpflichtende Flüge.

Klimaschutz

2019 hat der Flughafen Innsbruck gemeinsam mit allen anderen österreichischen Verkehrsflughäfen das „CO₂ Zero Emissions 2050-Programm“ unterzeichnet. Bis dahin sollen die von den Airports verursachten CO₂-Emissionen auf Null reduziert werden. Dies soll vor allem durch Maßnahmen in

⁷ GRI 2-12, GRI 2-13, GRI 2-17, GRI2-14 , GRI 2-25

⁸ GRI 2-22

den Bereichen Energieversorgung, Gebäudetechnik, Fuhrpark/Mobilität und Umrüstung der Befehung von Start- und Landebahnen auf LED-Technologie erreicht werden.

Der Flughafen verfolgt schon seit längerem die Strategie, im technisch-infrastrukturellen Bereich durch den Einsatz moderner Umwelttechnologien zur Verminderung von Emissionen des Flughafenbetriebes beizutragen und Ressourcen umweltschonend und effizient einzusetzen. Dazu gehören beispielsweise die laufende Umstellung des Geräteparks auf emissions- und lärmarme Antriebe (z. B. Elektromotoren), die Umstellung auf LED-Beleuchtung für das Vorfeld oder die solarunterstützte Warmwasser-Aufbereitung.

Bei der Energieversorgung setzt die TFG schon jetzt verstärkt auf den Einsatz von regionaler erneuerbarer Energie ebenso wie bei der eigenen Energieerzeugung auf Solarstrom.

Im Bereich Gebäudetechnik wird durch ein optimiertes Klima- und Energiemanagement bei bestehenden Gebäuden der Energieverbrauch gesenkt. Bei der Planung von Neubauprojekten und Gebäuden sind Nachhaltigkeit und Energieeffizienz ein wesentliches Planungsziel.

Das Energiemanagementsystem nach ISO 50001 gibt dem Flughafen bei der Umsetzung dieser Pläne den Weg vor. Das flughafeneigene Energieteam zeichnet sich für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen verantwortlich. Eine jährliche externe Auditierung durch den TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH bestätigt die Umsetzung der Maßnahmen und den stetigen Verbesserungsprozess.

Wirtschaftliche Stabilität

Um fit für die Zukunft zu sein und der Verantwortung in der Region gerecht zu werden, ist langfristiger wirtschaftlicher Erfolg sowie die Erzielung von Gewinnen essenziell. Nur so kann die TFG notwendige Investitionen in die Verbesserung der Servicequalität und in Umwelt-Maßnahmen absichern, Steuerleistungen an die öffentliche Hand abführen und

Arbeitsplätze schaffen. Die Gewinne, die der Flughafen Innsbruck zum Teil an seine Anteilseigner ausschüttet, investieren Stadt, Land und IKB wiederum in die Region und kommen somit der Allgemeinheit zugute.

Gesellschaftliche Verantwortung

Die Belegschaft ist maßgeblich für den Erfolg der TFG verantwortlich. Es liegt in der Pflicht des Flughafens, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sie motiviert, sicher und gesund ihrer Arbeit nachgehen können. Die TFG respektiert die individuellen Bedürfnisse der Mitarbeitenden und versucht auf diese u.a. durch flexible Arbeitszeitmodelle einzugehen.

Einbindung relevanter Stakeholder des Flughafens⁹

Die Geschäftsaktivitäten und Entscheidungen der TFG beeinflussen nicht nur die Interessen und Lebensbereiche der Mitarbeitenden, sondern auch eine Vielzahl anderer Menschen. Durch die stadtnahe Lage steht der Flughafen Innsbruck besonders im öffentlichen Interesse. Die TFG ist sich dieser Verantwortung bewusst und legt Wert auf einen offenen und respektvollen Austausch mit ihren relevanten Stakeholdern. Kritische Anliegen und Beschwerden, die vorrangig von der Anrainerschaft kommen, werden ernst genommen und im Rahmen des Managementsystems behandelt. Der Geschäftsführer, sein Stellvertreter und die Pressesprecherin werden über alle relevanten Beschwerden informiert und beantworten diese direkt oder mit einer ersten Reaktion möglichst innerhalb von 48 Stunden. Die Erkenntnisse aus den Auswertungen der Beschwerden und aus persönlichen Gesprächen mit Anrainervertretern fließen in die tägliche Politik und Strategie der TFG ein.¹⁰ (Mehr dazu finden Sie im Kapitel „Betroffene Gemeinschaften“)

Die Stakeholdergruppen der TFG wurden im Zuge der Berichtserstellung gemeinsam mit Mitgliedern der Geschäftsführung und der Kommunikationsverantwortlichen im Unternehmen auf ihre Aktualität überprüft und angepasst.

⁹ GRI 2-29

¹⁰ GRI 2-16, GRI 2-25

| Formen der Stakeholder-Einbindungen (Auszug) | | |
|--|---|--|
| Stakeholdergruppen | Zweck der Einbindung | Dialogformen |
| Mitarbeitende | <ul style="list-style-type: none"> Information über aktuelle Veränderungen im Unternehmen oder im Umfeld dessen Förderung von fachlicher und persönlicher Weiterentwicklung Steigerung der Motivation und Wertschätzung Sicherheit in Bezug auf Arbeitsplatz geben Förderung von Sicherheit & Gesundheit am Arbeitsplatz Förderung der Work-Life-Balance Vermittlung von Strategie und Zielsetzungen von Geschäftsführung an Mitarbeitende | <ul style="list-style-type: none"> Direkte Kommunikation via persönliche Gespräche, Mails, MS-Teams Veranstaltungen Sharepoint E-Learnings und Schulungen Social Media |
| Geschäftsführung | <ul style="list-style-type: none"> Mentoring Treffen von Entscheidungen Problemlösung Entschärfung von Konflikten Klare Zielvorgabe Information an und Einbindung der Geschäftsführung bei Umsetzungsschwierigkeiten | <ul style="list-style-type: none"> Direkte Kommunikation via persönliche Gespräche, Mails, MS-Teams Meetings Sitzungen Regelmäßige Bereichsleitersitzungen Jour Fixe Handling |
| Austro Control (ACG) | <ul style="list-style-type: none"> Reibungslose Zusammenarbeit im operativen Betrieb | <ul style="list-style-type: none"> Persönliche Gespräche Teilnahme an operativen Besprechungen |
| Eigentümervertretung | <ul style="list-style-type: none"> Abstimmung zur Unternehmensausrichtung Transparente Berichterstattung gemäß des GmbH-Gesetzes Entscheidung über Gewinnverwendung | <ul style="list-style-type: none"> Persönliche Gespräche Pressemeldungen Aufsichtsratssitzungen Geschäftsberichte Teilnahme am Beteiligungsausschuss der Stadt Innsbruck und des Landes |
| Passagiere & Besucher | <ul style="list-style-type: none"> Zeitgerechte und transparente Kommunikation zu Flügen, Beschwerden und Anregungen (z.B. Destinationen) | <ul style="list-style-type: none"> Direkter persönlicher Kontakt über Infoschalter und Serviceschalter am Terminal, Beschwerdemanagement Homepage Austausch via Mails Social Media |
| Airlines | <ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftlich erfolgreiche Strecken tragen über Gebühren und Entgelte zum wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens bei Sicherer Flugbetrieb Sind Hauptpartner für Umsetzung von Umweltzielen | <ul style="list-style-type: none"> Persönlich, Mails Operators Meeting (alle 2 Jahre) Fachmessen (Routes, Connect, ITB) Social Media |
| Veranstalter | <ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftlich erfolgreiche Strecken tragen über Gebühren und Entgelte der von ihnen beauftragten Airlines zum wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens bei Gemeinsamer Geschäftserfolg Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit | <ul style="list-style-type: none"> Persönlich, Mails Fachmessen (ITB, Austria Tourism) Social Media |
| Tourismusverbände (TVBs) | <ul style="list-style-type: none"> Passagier-Nachfrage vom Angebot der TVBs abhängig | <ul style="list-style-type: none"> Persönlich, Mails Arbeitsgruppen Roundtable |
| Mieter/Pächter | <ul style="list-style-type: none"> Belebung des Flughafenstandorts Stabiler Umsatz und langfristige Geschäftsbeziehungen Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit | <ul style="list-style-type: none"> Persönliche Gespräche |
| Lieferanten & externe Dienstleister | <ul style="list-style-type: none"> Langfristige Partnerschaften Transparente und nachvollziehbare Ausschreibungen | <ul style="list-style-type: none"> Persönlicher Austausch auf operativer Ebene, Einkauf-Ausschreibungs-Tool etc. |
| Anrainerschaft | <ul style="list-style-type: none"> Offene & transparente Kommunikation Rasche Reaktion auf Anliegen der Anrainerschaft (z.B. Betriebszeiten, Ruhe- und Erholungszeiten) Austausch, um Belastungen für Menschen und Umwelt durch Flugaufkommen zu verringern (z.B. Lärmschutz) Erhalt unterschiedlicher Außenwahrnehmungen | <ul style="list-style-type: none"> Persönlicher Austausch, Mail, Telefon Persönliche Teilnahme der Mitglieder der Geschäftsführung an Stadtteiletreffen in den Nachbarbezirken Beschwerdemanagement |

| Formen der Stakeholder-Einbindungen (Auszug) | | |
|--|--|---|
| Stakeholdergruppen | Zweck der Einbindung | Dialogformen |
| Behörden & Verwaltung Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Wasserrechtsbehörde | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Transparente und faire Beziehungen ▪ Einhaltung aller rechtlichen Bestimmungen ▪ Sicherer und gesetzeskonformer Flughafenbetrieb | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Audits und Inspektionen ▪ Bescheide über Maßnahmen und Auflagen |
| Politik & Gesetzgebung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Interessensvertretung für Flughafenanliegen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellungnahme im Konsultationsverfahren ▪ Lobbying der Fachverbände (Wirtschaftskammer, Flughafenverbände) |
| Medien | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtige und ehrliche Informationen ▪ Informieren die Öffentlichkeit ▪ Prägen öffentlicher Meinungen ▪ Medienbetreuung relevanter Medien zum Aufbau einer stabilen Beziehung ▪ Veröffentlichung Flugplan (Inserate) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pressegespräche/-mitteilungen, Interviews ▪ Homepage ▪ Projektauskunft ▪ Social Media |
| Bildungseinrichtungen & Universitäten | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Suche nach innovativen Mobilitätslösungen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligung an Forschungsprojekten ▪ Unterstützung von Abschlussarbeiten |
| Blaulicht-organisationen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Risikominimierung ▪ Reibungslose Zusammenarbeit im Einsatzfall | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regelmäßiger Austausch (mündlich, schriftlich) ▪ Gemeinsame Übungen mit Einsatzkräften ▪ Einsatznachbesprechungen (Learnings) |
| Interessenverbände | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Know-how Austausch zu innovativen Lösungen ▪ Lobbying für Interessen des Flughafens und des Wirtschaftsstandortes, ▪ Prägen öffentlicher Meinung ▪ Schaffen eines positiven Images | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilnahme an Arbeitsgruppen von Fachverbänden und Interessenverbänden in Österreich und Deutschland sowie auf europäischer Ebene |
| Vereine Freunde des Flughafens, Aeroclub | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibilisierung zu bestimmten Themen der TFG (z.B. Sehbehindertenverband) ▪ Unterstützung hilfsbedürftiger Personen (z. B. karitative Vereine) ▪ Sponsoring von regionalen Vereinen (z.B. Sportvereine) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Persönlicher Austausch |
| Banken & Versicherungen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Transparente Informationen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regelmäßiger direkter Austausch durch Fachabteilung |
| Bürger und Bürgerinnen/ Zivilgesellschaft | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Transparenz ▪ Richtige und ehrliche Informationen ▪ Austausch, um Anliegen zu verstehen ▪ Schaffen eines positiven Images ▪ Verständnis für Bedeutung in der Region ▪ Erhalt unterschiedlicher Außenwahrnehmungen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Homepage ▪ Social Media ▪ Persönlicher Austausch bei Tag der offenen Tür (100 Jahre Jubiläum nächstes Jahr) ▪ Öffentlichkeitsarbeit ▪ Werbung ▪ Sponsoring |

Abbildung 8: Formen der Stakeholder-Einbindung

Wesentlichkeitsanalyse¹¹

Für diesen Bericht wurde gemeinsam mit der Geschäftsleitung eine Liste potenziell wesentlicher Themen im Bereich Umwelt, Soziales und Governance (ESG) erstellt. Die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit der TFG auf diese Themen wurden durch interne Experten aus den Bereichen Safety, Security, IT, Schulung und Arbeitssicherheit, Technik, Kommunikation, Personal, Airside Operations

sowie vom Betriebsrat und der Geschäftsführung bewertet. Dabei wurden auch Informationen aus dem Beschwerdemanagement sowie persönliche Gespräche mit relevanten Interessengruppen einbezogen. Einige bisherige Einzelthemen wurden zu Themenkomplexen zusammengefasst, um eine gezieltere Berichterstattung zu ermöglichen.

11 GRI 3-1, GRI 3-2

| Folgende Themen wurden als wesentlich identifiziert: | |
|--|--|
| Unternehmensführung | Im Rahmen ihrer Sorgfaltspflichten setzt die TFG eine Reihe an Maßnahmen, um die Einhaltung aller Gesetze und freiwilligen Richtlinien zu gewährleisten und eine Kultur von Integrität, Offenheit und Sicherheit zu fördern. |
| Regionale Wertschöpfung | Der Flughafen Innsbruck ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Unternehmen und Tourismusbetriebe in der Region. Er schafft Arbeitsplätze, vergibt Aufträge und zahlt Steuern an die öffentliche Hand. |
| Flughafensicherheit | Die Sicherheit und der Schutz der Menschen - ob Mitarbeitende, Passagiere oder Besucher - sowie der Infrastruktur hat für den Flughafen Innsbruck oberste Priorität. |
| Arbeitsbedingungen | Als Arbeitgeber hat die TFG die Verantwortung, ein stabiles, sicheres und wertschätzendes Arbeitsumfeld zu schaffen, das die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben ermöglicht. |
| Betroffene Gemeinschaften | Fluglärm ist nicht vermeidbar, aber das Recht auf Ruhe und Erholung der Anrainerschaft ist zu wahren. Betriebszeiten müssen im gesetzlichen Rahmen eingehalten und Maßnahmen gesetzt werden, die die Anrainerschaft vor übermäßigem Lärm schützen. |
| Klimawandel | Die Geschäftstätigkeit der TFG hat negative Auswirkungen auf den Klimawandel, daher müssen Maßnahmen gesetzt werden, die die vom Flughafen verursachten CO ₂ -Emissionen reduzieren. |
| Umweltauswirkungen | Die TFG setzt gezielte Maßnahmen, um negative Effekte vor allem in Bezug auf Lärm, Luft, Boden und Grundwasser, Lichtverschmutzung zu verhindern bzw. zu minimieren. |
| Wassernutzung | Unter einem Teil des Flughafengeländes befindet sich ein wichtiges Grundwasserreservoir der Landeshauptstadt. Der Schutz dieses Gebietes hat für die TFG einen sehr hohen Stellenwert. |

Abbildung 9: Wesentliche Themen

Da auch die Anforderungen der EMAS III zu erfüllen sind, werden neben Lärm, Emissionen und Wasser auch die Bereiche Energie, Materialeffizienz, Abfall und biologische Vielfalt betrachtet.

Veränderungen zum Nachhaltigkeitsbericht 2022

Im Vergleich zum vorherigen Bericht wurden einige wesentliche Themen neu zugeordnet oder als nicht wesentlich bewertet.

Die Themen "Aus- und Weiterbildung" und „Arbeitgeber-/Arbeitnehmer-Verhältnis“ fallen nun unter das Thema „Arbeitsbedingungen“ und sind im Kapitel „TFG als Arbeitgeber“ zusammengefasst.

Die Themen „Compliance“, „Wettbewerbskonformes Verhalten“, „Risiko und Reputation“ wurden unter dem Oberthema „Governance“ subsumiert und werden im Kapitel „Verantwortungsvolle Unternehmensführung“ behandelt. Das bisherige wesentliche Thema „Emissionen“ wird jetzt im Kontext „Klimawandel“ betrachtet. In den Unterkapiteln „Wassernutzung“, „Abfall“ und „Biodiversität“ wird der „Natur- und Ressourcenschutz“ behandelt. Die Themen „Servicequalität“ und „Wirtschaftliche

Leistung“ wurden als nicht mehr wesentliche Themen eingestuft, da sie als integraler Bestandteil des Geschäftsmodells und der strategischen Ausrichtung des Flughafens gesehen werden. Sie sind im Kapitel "Unternehmensporträt" sowie im Kapitel "Regionale Wertschöpfung" beschrieben. Die bisherigen Themen „Marktpräsenz“ und „Beschaffung“ wurden ebenfalls in das Thema „Regionale Wertschöpfung“ integriert. Die ehemals wesentlichen Themen "Kundengesundheit und -sicherheit", "Produktverantwortung" und "Arbeitsplatzsicherheit" sind nun im wesentlichen Thema „Sicherheit am Flughafen“ abgebildet.

Ausblick – neue Berichtspflichten

Gemäß der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) sind die Innsbrucker Kommunalbetriebe verpflichtet, für das Geschäftsjahr 2024 einen Nachhaltigkeitsbericht zu erstellen, der auch ihre Tochtergesellschaften umfasst. Nach den Vorgaben der zu verwendenden European Sustainability Reporting Standards (ESRS) wird eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt werden, bei der auch die Auswirkungen der TFG auf Umwelt und Menschen sowie die finanziellen Risiken und Chancen für den Flughafen berücksichtigt werden sollen.

Verantwortungsvolle Unternehmensführung¹²

20

Verbindliche Unternehmensrichtlinien im Bereich Corporate Governance sind:

- Corporate Governance Leitlinien (Stadt Innsbruck, Land Tirol)
- Verhaltenskodex
- Richtlinie über Nutzung der IT-Systeme, ISMS Informationssicherheitsmanagementsystem
- DSGVO-Regelungen
- Risikomanagement
- Internes Kontrollsystem
- Beschaffungsrichtlinie
- Diverse Richtlinien und Arbeitsanweisungen pro Arbeitsbereich
- Schadensmanagement
- Dokumentenlenkung

Governance

Die TFG bekennt sich zu den Corporate Governance Leitlinien für Beteiligungsunternehmen der Landeshauptstadt Innsbruck und des Landes Tirol.

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat der TFG sind den Grundsätzen guter Corporate Governance verpflichtet und verfolgen das Ziel einer verantwortungsbewussten, auf nachhaltige und langfristige Schaffung von Werten ausgerichteten Leitung und Kontrolle des Unternehmens.

Die TFG trägt Verantwortung nicht nur gegenüber den Eigentümern und den Mitarbeitern, sondern auch für einen reibungslosen, sicheren und regelkonformen Betrieb des Flughafens.

Der Flughafen setzt eine Vielzahl an Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass die TFG stets im Einklang mit den aktuellen rechtlichen und ethischen Anforderungen arbeitet, eine Kultur der Integrität, Offenheit und Sicherheit fördert und Transparenz und Vertrauen in die Abläufe bringt.

Verhaltensgrundsätze

Der interne Verhaltenskodex der TFG bildet die

Grundlage des Handels des Flughafens Innsbruck. Dieser Kodex bietet den Mitarbeitenden allgemeine Verhaltensgrundsätze und konkrete Handlungsanweisungen, um ihnen in bestimmten Situationen im Unternehmensalltag als Orientierung zu dienen. Ziel ist es, dass alle Mitarbeitenden im Einklang mit hohen Standards der Geschäftsethik handeln und somit zur Integrität und zum positiven Ansehen der TFG beitragen.

Lieferantenkodex

Im Lieferantenkodex der TFG sind die internationalen Richtlinien festgehalten, die im Bereich der unternehmerischen Verantwortung unterstützt werden. Dazu zählen die Grundsätze des Globalen Pakts der Vereinten Nationen („United Nations Global Compact“), die Allgemeinen Erklärungen der Menschenrechte („UN Universal Declaration of Human Rights“), die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte („UN Principles on Business and Human Rights“) sowie die Erklärung der International Labor Organization über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit („1998 International Labor Organization Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work“).¹³

¹² GRI 3-3

¹³ GRI 2-23

Die TFG erwartet von ihren Lieferanten, dass sie diese Grundsätze unternehmerischer Verantwortung in Übereinstimmung mit nationalen Gesetzen und Gepflogenheiten erfüllen. Die Einhaltung dieser Standards gewährleistet, dass auch die Geschäftspartner der TFG ethisch handeln und zur nachhaltigen Entwicklung beitragen.

Just Culture¹⁴

Am Flughafen Innsbruck gilt die sogenannte Just Culture, eine Redlichkeitskultur, die Fehler nicht bestraft, sofern keine grobe Fahrlässigkeit oder absichtliches Fehlverhalten vorliegt. So sollen Mitarbeitende ermutigt werden, aktiv Fehler, insbesondere im Bereich der Airport Safety, zu berichten, um diese in Zukunft vermeiden zu können.

Meldungen von Verstößen gegen Gesetze, Vorschriften und Verhaltensregeln können entweder direkt über den zuständigen Bereichsleiter an die Geschäftsführung oder anonym über ein Whistleblower-Tool auf der Homepage gemeldet werden. Dies gilt auch für sicherheitsrelevante Gefahrenpotenziale, falls Beobachtungen nicht direkt dem Sicherheitsmanager gemeldet werden können oder bevorzugt anonym gemacht werden sollen.¹⁵

Compliance Management¹⁶

Die Geschäftsleitung der TFG trägt die Gesamtverantwortung für die Einhaltung aller gesetzlichen und selbstauferlegten Verpflichtungen. Unterstützung erhält sie durch die Stabstellen Compliance (Aviation), die Koordinatorin für die DSGVO sowie den Schulungsbeauftragten.

Der Innsbrucker Flughafen muss sich an eine Vielzahl von nationalen und internationalen Regelungen für einen sicheren Luftverkehr halten.¹⁷ Zur Sicherstellung, dass alle Geschäftsgebaren der TFG in Einklang mit den Gesetzen und Verordnungen sind, hat die TFG ein Bescheidmanagementsystem implementiert. Mit diesem System werden regelmäßig verlautebarte Gesetze und Verordnungen sowie bestehende oder aktuell ausgestellte Bescheide oder Branchenlösungen

auf ihre Relevanz für die TFG überprüft. Anzuwendende Vorschriften werden in einem Verzeichnis erfasst, den verantwortlichen Personen zugeordnet und, falls vorgeschrieben, mit Zielen und Terminen versehen.

Umweltrelevante, bindende Verpflichtungen, Betriebsvorschriften sowie arbeitsrechtliche Vorschriften werden durch entsprechend ausgebildete Mitarbeiter kontinuierlich mit den gesetzlichen Vorgaben abgeglichen.

Zur Prozessoptimierung nutzt der Flughafen Innsbruck vermehrt Softwarelösungen in verschiedenen Bereichen. Beispielsweise wird im Rechnungswesen und in der Warenwirtschaft ein ERP-System¹⁸ eingesetzt, während bei Vergaben die Plattform Vemap zum Einsatz kommt. Des Weiteren benutzt die TFG eine Airport Operation Datenbank und eine Software für Compliance-Bereiche. Seit 2023 werden auch Schulungen auf einer digitalen Plattform hinterlegt, um den Kompetenzaufbau der Beschäftigten zu dokumentieren und in weiterer Folge den Besuch der verpflichteten Aus- und Weiterbildungsprogramme zu gewährleisten.

Risikomanagement

Im Rahmen der Sorgfaltspflicht sind die Verantwortungsträger der TFG verpflichtet, ein angemessenes Risikomanagement sicherzustellen und geeignete Maßnahmen zu treffen, um gefährdende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Ein dauerhaft implementiertes, präventives Risikomanagement ist dabei eine Voraussetzung für eine sorgfältige und ordnungsgemäße Unternehmensführung. Es umfasst das systematische Erfassen und Analysieren aller potenziellen Gefahrenquellen sowie die aktive Steuerung signifikanter Risiken, die den Bestand, den Betrieb und die Entwicklung der TFG betreffen.

Das Risikomanagement ist in mehreren Unternehmensbereichen angesiedelt und wird in einem umfassenden, unternehmensweiten Risikomanagementsystem zusammengeführt. Dieses System umfasst sechs Risikokategorien mit insgesamt 32

14 GRI 2-16

17 Mehr dazu siehe Kapitel Sicherheit am Flughafen

15 GRI 2-26

18 Enterprise Resource Planning

16 GRI 2-24

22

definierten Risiken. Dazu zählen beispielsweise Klimaveränderungen, schwerwiegende Unfälle, die Zerstörung der Infrastruktur durch Terrorakte oder der Ausfall der IT.

Die sechs Risikokategorien der TFG

- Strategische Risiken
- Operative Risiken
- Finanzielle Risiken
- Regulatorische/ Politische Risiken
- Personalrisiken
- Informationssicherheit

Ein präventives Risiko- und Compliance-Management ist eine wesentliche Verantwortung des Flughafens gegenüber den Eigentümern, Beschäftigten, Kunden und Lieferanten. Es reduziert das Risiko von Reputationsschäden und schützt die Marke sowie den Unternehmenswert.

Internes Kontrollsystem und Legal Compliance

Die Einhaltung der TFG-internen Richtlinien und Prozesse wird durch ein internes Kontrollsystem (IKS) gewährleistet. Dieses System hilft, Fehler und Unregelmäßigkeiten frühzeitig zu erkennen und vorzubeugen. Es sorgt zudem für die Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und trägt zur Vermeidung negativer Auswirkungen von Risiken bei.

Fünf Hauptprozesse wurden identifiziert und im Detail bewertet: Anlagen, Einkauf, Umsatz, Finanzberichterstattung und Personal. In diesen Hauptprozessen wurden Schlüsselkontrollen definiert und spezifische Maßnahmen festgelegt, um potenzielle Risiken zu minimieren.

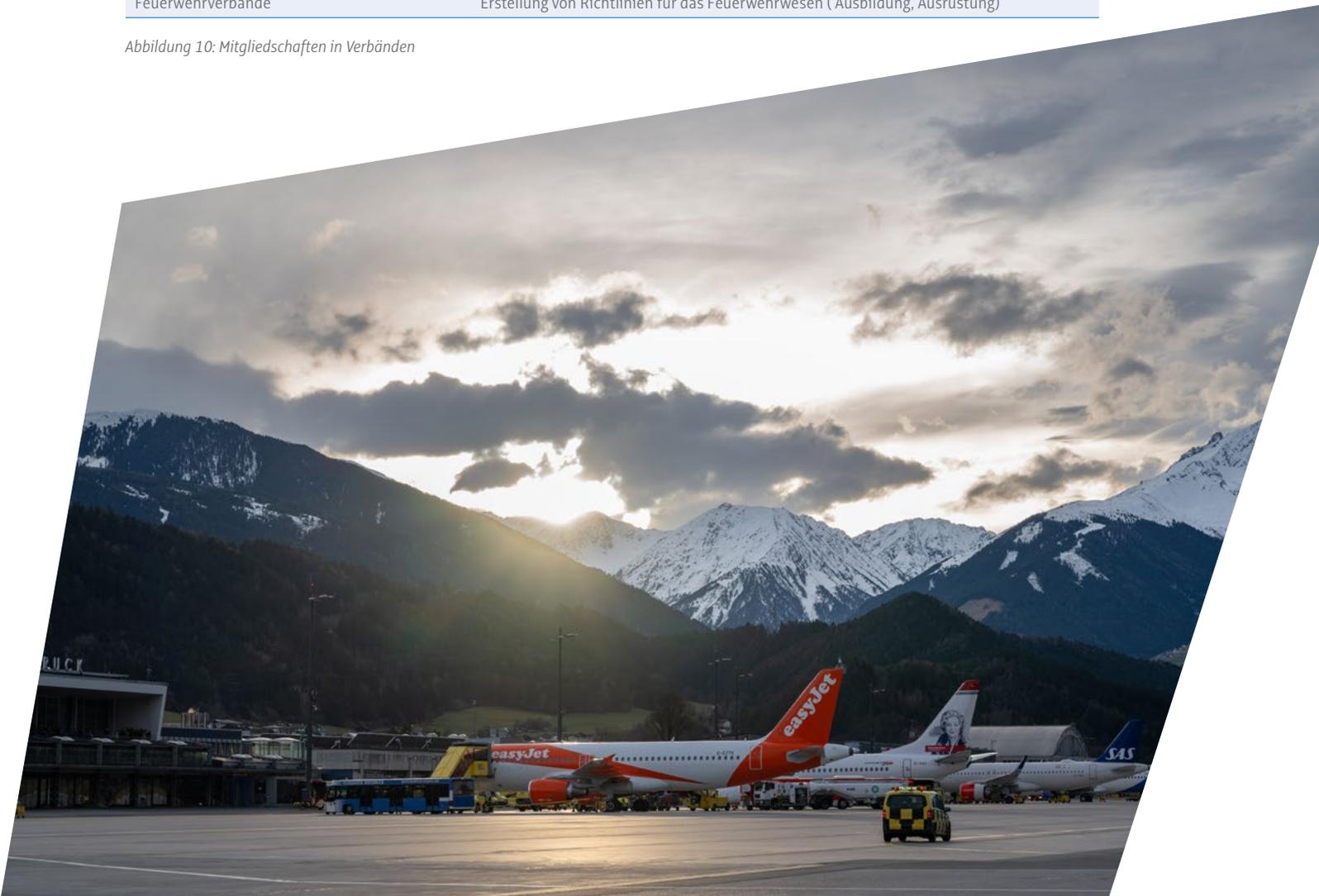
Das IKS wird regelmäßig durch einen externen Wirtschaftsprüfer sowie die Interne Revision der Innsbrucker Kommunalbetriebe überprüft. Zudem ist die TFG jährlich zur Veröffentlichung eines Corporate Governance Berichts verpflichtet, was die Transparenz und das Engagement der TFG für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung unterstreicht.

Im Berichtszeitraum gab es keine relevanten Verstöße gegen Gesetze oder andere bindende Verpflichtungen, was die Wirksamkeit der Maßnahmen und die Effizienz des IKS bestätigt.¹⁹

Mitgliedschaft in Verbänden und Interessenvertretungen²⁰

| | |
|--------------------------------|--|
| AÖV | Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen: Unternehmensübergreifender Austausch und Zusammenarbeit sowie Vertretung von gemeinsamen Zielen |
| ADV | Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen: Flughafen Innsbruck als korrespondierendes Mitglied |
| SCA | Schedule Coordination Austria GmbH: Koordination und Optimierung der Slots Flughafen Innsbruck mit 3 % an der GmbH beteiligt |
| ACI Europe | Airports Council International Europe: Aktiver Verband – Vertretung der Mitglieder und Zusammenarbeit mit Politik, Behörden, Wirtschaft, Technik und sonstiger Interessenten auf europäischer Ebene Flughafen Innsbruck Mitglied bei ACI Europe Regional Airports (rund 400 Mitglieder zäh- lende Untergruppe; Chairman von 2022 bis 2024 Geschäftsführer Dipl.-Ing. Pernetta) |
| ERA | European Regions Airline Association: Mitglieder bestehen aus Airlines, Airports, Lieferanten, Dienstleistungsunternehmen, etc. Informationsaustausch innerhalb des Verbandes und Interessensvertretung gegenüber der Europäischen Regulierungsbehörde |
| WK Österreich | Wirtschaftskammer Österreich: Berufsgruppenausschuss Luftfahrt |
| WK Tirol | Wirtschaftskammer Tirol, Sparte Transport und Verkehr: Fachgruppe Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtsunternehmen |
| Industriellenvereinigung Tirol | Interessenvertretung der österr. Industrie und der mit ihr verbundenen Sektoren |
| Feuerwehrverbände | Erstellung von Richtlinien für das Feuerwehrewesen (Ausbildung, Ausrüstung) |

Abbildung 10: Mitgliedschaften in Verbänden



Regionale Wertschöpfung²¹

24

Der Flughafen Innsbruck spielt eine zentrale Rolle in Tirol und darüber hinaus, indem er Menschen und Unternehmen mit Europa verbindet. Er ist nicht nur ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, sondern auch ein bedeutender Impulsgeber für die regionale Entwicklung. Durch seine verkehrsinfrastrukturellen Aufgaben trägt der Flughafen maßgeblich zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der lokalen Wirtschaft und des Tourismus bei. Das Jahr 2023 war insgesamt von einer deutlichen Erholung der Luftverkehrsnachfrage geprägt. 906.655 Fluggäste sind in Innsbruck gestartet und gelandet, ein Plus von 25,68 % zum Jahr davor.

Die Zahlen lagen aber noch um rund 20 % unter dem Vor-Corona-Niveau aus dem Jahr 2019. Die absolut stärksten Monate waren die des ersten Quartals mit einem Anteil von rund 53 % am Gesamtjahresergebnis. Auch bei den Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr kam es im Jahr 2023 zu einer deutlichen Erholung. Mit in Summe 8.740 Flugbewegungen wurde ein Zuwachs von rund 17 % erreicht. Als Betreiber eines Regionalflughafens steht die TFG laufend vor der Herausforderung, Direktverbindungen zu wichtigen europäischen Flugdrehkreuzen aufrechtzuerhalten und neue Destinationen mit Fluggesellschaften auszuhandeln. Nachdem die Direktverbindung nach Frankfurt im Frühjahr 2024 kurzfristig eingestellt wurde, ist es der TFG dank ihrer proaktiven Bemühungen gelungen, die Frankfurt-Strecke für die Wintersaison 2024/2025 wieder zu aktivieren.

Ein Flughafen hebt ab

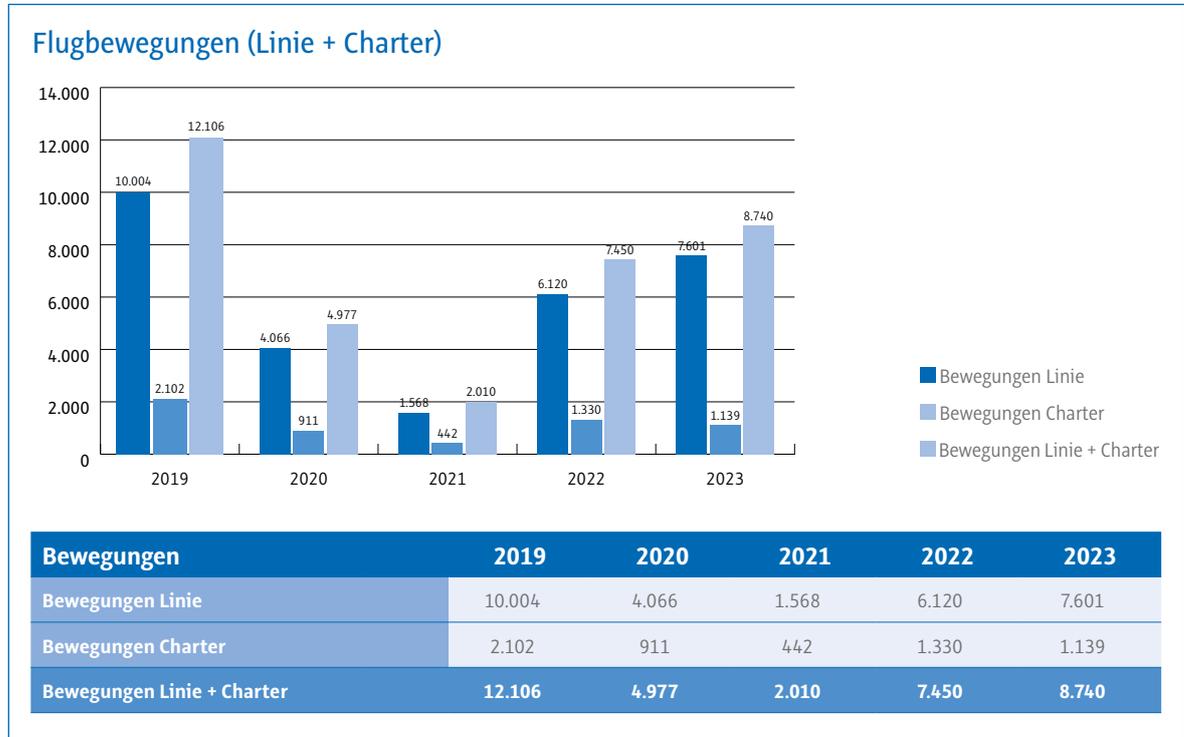
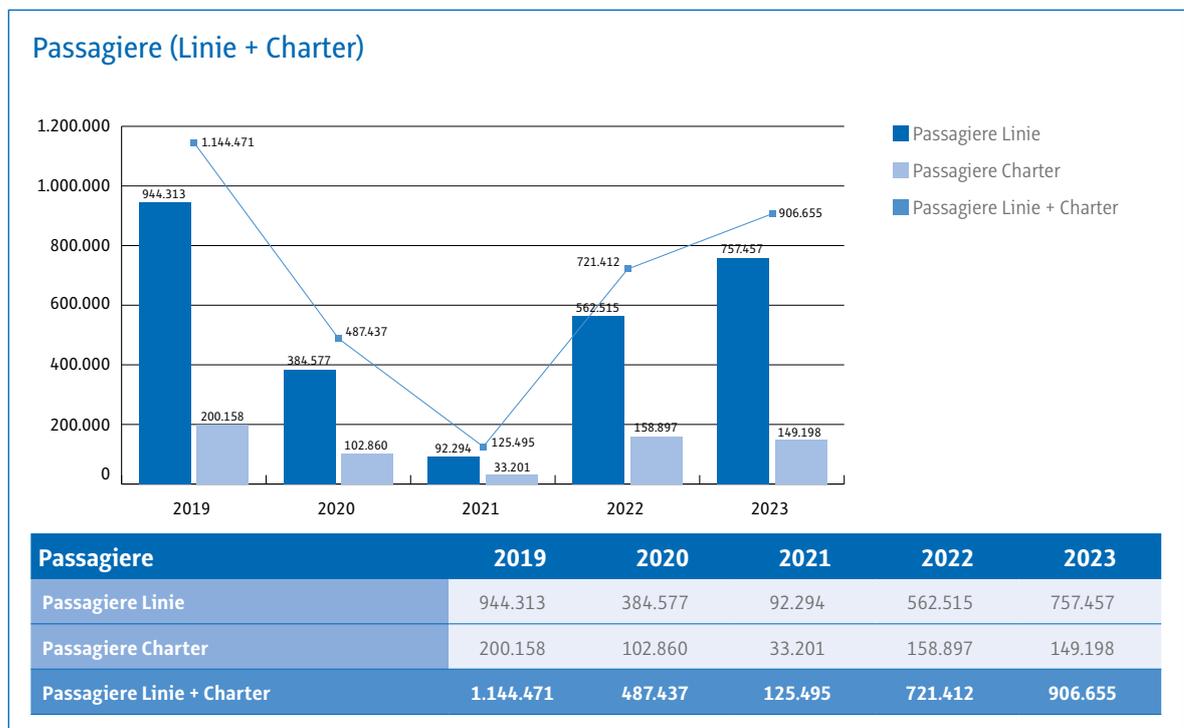
Im Schnitt wird der Flughafen Innsbruck jedes Jahr von rund 40 internationalen Airlines angefliegen. Das Streckennetz umfasst hauptsächlich Destinationen in vielen Teilen Europas, vereinzelt auch in Nordafrika und dem Nahen Osten, die im regelmäßigen Linien- und Charterbetrieb angefliegen werden. Im Einzelchartersegment werden noch einige Dutzend Ziele mehr bedient.

Flugverbindungen (Stand Mai 2024)



Abbildung 11: Flugverbindungen

Flugbewegungen und Passagiere²²

Abbildung 12: Flugbewegungen (Linie + Charter)²³Abbildung 13: Passagiere (Linie + Charter)²⁴

²² GRI 4 Airport Operators Sector Disclosures A01, A02

²³ GRI 4 Airport Operators Sector Disclosures A02

²⁴ GRI 4 Airport Operators Sector Disclosures A01

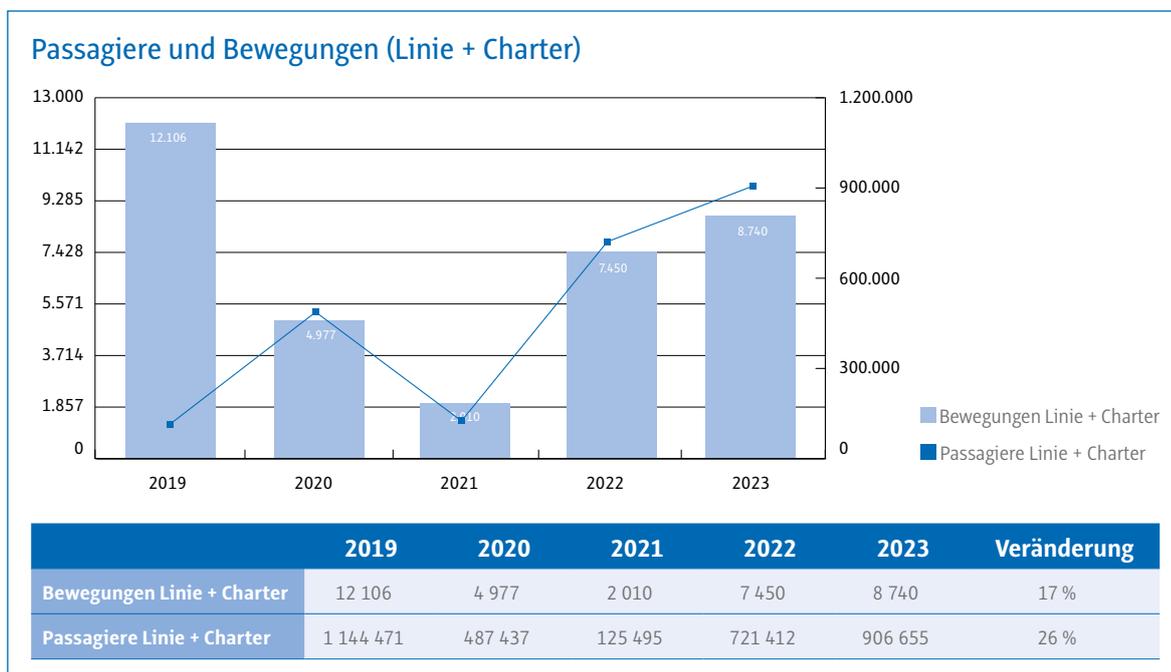


Abbildung 14: Passagiere und Bewegungen (Linie + Charter)

Nach den Coronajahren kam es zu einem Anstieg der Passagierzahlen (+26 % zu 2022), wobei die Flugbewegungen sich nicht im gleichem Maße erhöhten (+17 % zu 2022)

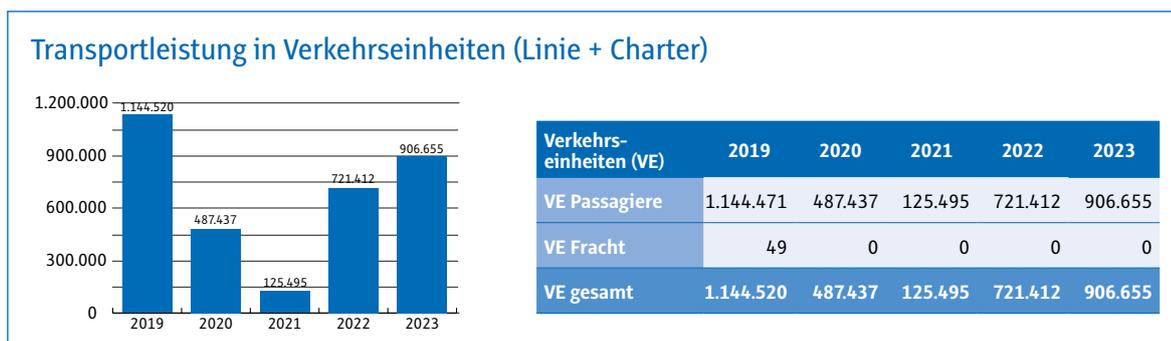


Abbildung 15: Transportleistung in Verkehrseinheiten (Linie + Charter)

VE = Verkehrseinheit

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

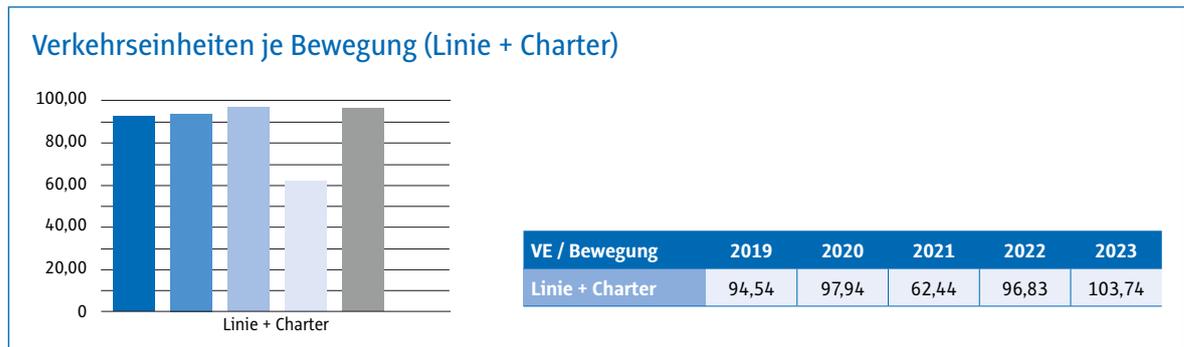


Abbildung 16: Verkehrseinheiten je Bewegung (Linie + Charter)

Der Anstieg der Verkehrseinheiten je Bewegungen spiegelt die bessere Auslastung der Flugzeuge wider.

Investitionen in die Region

Um weiterhin attraktiv für Airlines und Reisende zu bleiben, investiert die TFG laufend in die Flughafeninfrastruktur. Davon profitieren auch heimische Dienstleistungs- und Bauunternehmen, wobei ca. 40 % der Ausgaben an lokale Lieferanten fließen, auf gesamtösterreichische Unternehmen gerechnet liegt der Anteil der Ausgaben sogar bei ca. 87 %.²⁵

In den letzten Jahren wurde in moderne Gebäudestruktur investiert, die Haustechnik auf nachhaltigere, energieeffizientere Systeme umgerüstet sowie das Energiemonitoring kontinuierlich verbessert. Zusätzlich zu der im Jahr 2017 auf dem Dach der Verwaltung installierten Photovoltaikanlage (PV-Anlage) wird im Jahr 2024 mit dem Bau einer weiteren PV-Anlage auf der Multifunktionshalle begonnen. Zur Steigerung der Servicequalität der TFG ist ein neuer Gebäudekomplex in Planung, der auf bestehendem Gelände und unter Berücksichtigung nachhaltiger Bauweise errichtet werden soll. Im Jahr 2022 wurden zudem ca. 14,5 Millionen Euro netto in die Generalsanierung der Piste investiert.²⁶

Nicht nur als Auftraggeberin, sondern auch als Steuerzahlerin hat die TFG einen positiven Einfluss auf die regionale Wertschöpfung. 2023 betrug das Steueraufkommen Euro 699.000.

Als einer der größten Arbeitgeber der Landeshauptstadt sichert die TFG Arbeitsplätze und schafft neue: im Jahr 2023 ist die Zahl der Beschäftigten von 328 auf 342 (inkl. Aushilfen) gestiegen. 26 angesiedelte Unternehmen beschäftigen ca. 500 Mitarbeitende, zusätzlich werden indirekt weitere Arbeitsplätze durch den Flughafen abgesichert.

Der Flughafen bietet lokalen Unternehmen - darunter auch einige sogenannte Hidden Champions - neue Geschäftsmöglichkeiten und hilft ihnen durch die gute Erreichbarkeit, hochwertige Arbeitskräfte anzuziehen. Dies gilt auch für Bildungseinrichtungen wie die Universität Innsbruck oder die Messe Innsbruck, für die die TFG als verlässlicher Partner und wesentliches Bindeglied bei der Durchführung von Events und Kongressen in der Region agiert.

²⁵ GRI 204-1

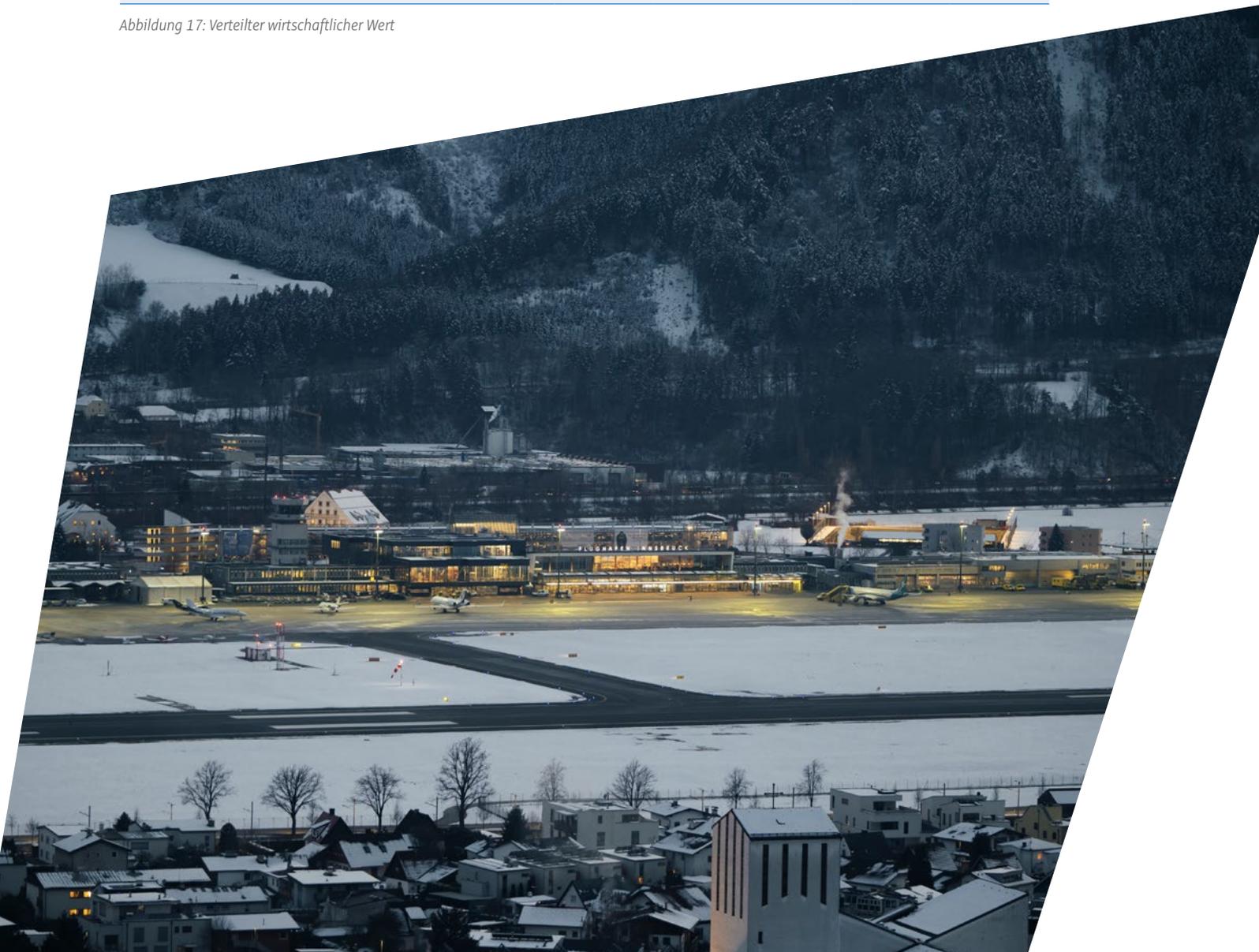
²⁶ GRI 203-1

Verteilter wirtschaftlicher Wert²⁷

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|-------|--------------------------------|--------|--------|--------|
| Löhne / Gehälter (in TEUR) | 9.403 | 10.046 | 9.233 | 12.160 | 16.428 |
| Bruttoinvestitionen in Sachanlagen (in TEUR) | 1.199 | 620 | 16.399 | 1.490 | 2.867 |
| Materialaufwand / bezogene Leistungen (in TEUR) | 7.075 | 4.254 | 2.564 | 6.200 | 8.080 |
| Gewinnausschüttungen (in TEUR) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstige betriebl. Aufwendungen (in TEUR) | 6.724 | 3.884 | 3.506 | 5.871 | 7.220 |
| Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand (in TEUR) | 0 | 2.495 | 2.596 | 268 | 82 |
| Zinsaufwendungen und Aufwendungen aus Finanzanlagen (in TEUR) | 24 | 46 | 52 | 131 | 112 |
| Anteil regionaler Lieferanten u. Dienstleister in Österreich (in %) nach Umsatz | 56 | 68 | 72 | 64 | 87 |
| davon aus Tirol (in %) | | in diesen Jahren nicht erfasst | | | 40 |
| Wareneinsatz für Airport Shop und Travel Value Shop | | in diesen Jahren nicht erfasst | | | 1.500 |

29

Abbildung 17: Verteilter wirtschaftlicher Wert



27 GRI 201-1, GRI 204-1, GRI 201-4

Sicherheit am Flughafen²⁸

Der Flughafen unterliegt einer Vielzahl an Vorgaben und Richtlinien zu Sicherheits- und Kontrollmaßnahmen (Auszug).

- International Civil Aviation Organization (ICAO)
- European Aviation Safety Agency (EASA)
- Airport Security - DVO (EU) 2015/1998 der Kommission (öffentlich)
- Beschluss der Kommission K (2015) 8005 (nicht öffentlich)
- Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 (LSG 2011)
- Airport Cybersecurity - DVO (EU) 2019 / 1583
- Betrieb ISMS – Verordnung (EU) 2022 / 1645
- NIS2 – Richtlinie (EU) 2022 / 2555
- Vorgaben der European Aviation Safety Agency (EASA)

Sicherheit hat auf dem Flughafen Innsbruck oberste Priorität. Das Thema Sicherheit umfasst drei Bereiche, die nach Systemgrenzen, Regulierung und Organisation sehr unterschiedlich aufgebaut und dennoch in Teilbereichen überlappend sind. Dazu gehören die Airport Security, Airport Safety und die Arbeitssicherheit.

Airport Security

Die TFG ist verpflichtet, alle gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, umzusetzen und somit einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten.

Flughafensicherheit umfasst alle Maßnahmen zum Schutz der Passagiere, des Boden- und Flugpersonals, der Flugzeuge und des Flughafeneigentums vor böswilligen Angriffen und Bedrohungen. Zu den unrechtmäßigen Eingriffen zählen beispielsweise die Bedrohung von Menschenleben durch terroristische Handlungen, Angriffe auf die (IT)-Infrastruktur oder unbefugtes Eindringen auf das Flugplatzgelände.

Zur Durchführung gesetzlich vorgegebener Sicher-

heitsaufgaben im Bereich der Passagierabfertigung werden externe Unternehmen beauftragt. Die erforderlichen Grenzkontrollmaßnahmen (Passkontrollen) werden durch Beamte der Polizeiinspektion Flughafen sowie Zollkontrollen durch Beamte des Zolls durchgeführt.

Cybersicherheit

Cybersicherheit ist ein wesentlicher Bestandteil der Flugplatzbetriebssicherheit. Sie dient dazu, Cyberattacken und die Unterwanderung der IT-Sicherheit abzuwehren, den Verlust von Daten zu vermeiden sowie die Sicherheit bei der Passagier- und Flugzeugabfertigung zu gewährleisten.

Der Flughafen Innsbruck hat begonnen, ein Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) zu implementieren, das alle IT-Systeme und -Dienste erfasst. Dieses System beschreibt Verfahren, um mögliche Bedrohungen mittels Risikomanagement zu identifizieren und durch geeignete Maßnahmen zu schützen.

Kritische Infrastruktur NIS2

Zur Sicherstellung der Informationssicherheit setzt die TFG auf ein Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) in Anlehnung an ISO 27001:2022, welches auf den gesetzlich relevanten Verordnungen der NIS2 (RL (EU) 2022/2555) und den branchenrelevanten Vorgaben durch die europäische Union (DVO (EU) 2019/1583) in Zusammenarbeit mit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA Part-IS) basiert.

Regelmäßig werden Berichte über die Umsetzung und Wirkung des ISMS erstellt und der Geschäftsführung vorgelegt. Zudem wird die Einhaltung der Verordnungen und Richtlinien durch die zuständigen Behörden kontrolliert.

Im Berichtszeitraum gab es keine bekannten Verstöße bzw. begründete Beschwerden in Bezug auf die

Verletzung des Schutzes oder den Verlust von Kundendaten.²⁹

Maßnahmen im Bereich Security

Schulungen sowie Sensibilisierungsmaßnahmen für Mitarbeitende der TFG und der beauftragten und ansässigen Unternehmen werden regelmäßig durchgeführt. Dazu gehören Awareness-Schulungen zur Sicherheit und Cybersecurity aber auch Schulungen des Kontrollpersonals zur Wahrung der Menschenrechte und Würde, insbesondere bei Sicherheitskontrollen (z.B. besondere Verfahren bei religiösen Kleidungsvorschriften, Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Herz- und Nervenschrittmachern).³⁰

Technische und organisatorische Maßnahmen umfassen Sicherheitseinrichtungen wie Videokameras und Alarmsysteme sowie verstärkte Kontrollgänge (24/7) in sensiblen Sicherheitsbereichen und öffentlichen Bereichen, wie beispielsweise dem Parkhaus. Diese Maßnahmen erfordern zusätzliche Investitionen für erhöhten Personaleinsatz und die technische Aufrüstung.

Airport Safety

Der Bereich Airport Safety umfasst alle Maßnahmen zur Vermeidung sicherheitsrelevanter Vorkommnisse. Dazu gehören Unfälle mit Sach- oder Personenschäden, Schäden bei der Abfertigung der Flugzeuge sowie Beinaheunfälle auf dem Vorfeld. Auch Störungen auf der Start- oder Landebahn (Runway Incursions) und Blitzeinschläge fallen darunter.

Der Flughafen verfügt über ein Safety Management System (SMS), das den laufenden Flug- und Abfertigungsbetrieb hinsichtlich Risiken und möglichen Vorfällen überwacht, um rechtzeitig gegensteuern zu können. Ein zentrales Element des SMS ist das Meldewesen, in dem Mitarbeitende und Partner Gefahren, Risiken und problematische Abläufe melden können, aus denen dann Verbesserungsmaßnahmen entwickelt werden.

Am Flughafen Innsbruck gilt die „Just Culture“, die Fehler nicht bestraft, sofern keine grobe Fahrlässigkeit oder absichtliches Fehlverhalten vorliegt. Durch diese Atmosphäre des Vertrauens sollen Mitarbeitende ermutigt werden, aktiv Fehler zu berichten, damit die Organisation daraus lernen kann.

Alle eingehenden Meldungen werden durch den Safety Manager in den Safety Monatsreport eingepflegt und hinsichtlich besonderer Vorkommnisse kategorisiert. Die Schwere der Vorfälle wird durch die Zuordnung eines Safety Index bewertet. Der Safety Index wird über eine Periode von mindestens zwei Jahren betrachtet, sodass die Safety Performance messbar ist und geeignete Ziele und Maßnahmen abgeleitet werden können. In internen Audits wird die Einhaltung der festgelegten Kontroll- und Abwehrmaßnahmen überprüft.³¹

Im Vergleich zum Vorjahr sind die Safety-Meldungen um 29,2 % gestiegen und befinden sich nahezu auf dem gleichen Niveau wie im Jahr 2019, vor Corona.

29 GRI 418-1

30 GRI 410-1

31 GRI 2-16

Kennzahlen zu Safety-Meldungen

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| Meldungen ins SMS (Anzahl) | 678 | 297 | 271 | 452 | 584 |
| Flugbewegungen (Anzahl) | 48.757 | 39.064 | 37.019 | 45.350 | 45.135 |
| Meldungen auf 1.000 Flugbewegungen (Anzahl) | 13,9 | 7,6 | 7,3 | 9,9 | 12,9 |

Abbildung 18: Auswertung Safety Management System (SMS)

Maßnahmen im Bereich Safety

Gemäß den Anforderungen der IATA werden in den Safety-Schulungen alle relevanten Themen zum Verhalten im nicht-öffentlichen Bereich des Flughafens behandelt. Dazu gehören zum Beispiel das Tragen der persönlichen Schutzkleidung, Sicherheitszonen um Luftfahrzeuge, die Benutzung von Fahrzeugen sowie Notfallmaßnahmen und Alarmierungen.

Das Safety Management System kann nur erfolg-

reich eingesetzt werden, wenn alle Mitarbeitenden und beteiligten Unternehmen, einschließlich der Unternehmensführung, die Aktivitäten zur Einrichtung und zum Betrieb eines SMS mittragen und unterstützen. Daher finden auch Trainings für alle Manager der TFG und die Safety-Koordinatoren der Partner statt. Zusätzliche werden bei den jährlichen Auffrischkursen der operativen Abteilungen Safety-Trainings durchgeführt.

Kennzahlen zu sicherheitsrelevanten Vorkommnissen

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| Einsätze der Betriebfeuerwehr (Anzahl) | 28 | 24 | 23 | 47 | 50 |
| Feuerwehrmänner im Einsatz (Anzahl) | 185 | 137 | 105 | 205 | 297 |
| Einsätze der Betriebsfeuerwehr (Stunden) | 138 | 135 | 66 | 158 | 190 |
| Übungen (Anzahl) | 77 | 55 | 19 | 81 | 82 |
| Übungen (Stunden) | 2.541 | 1.684 | 1.356 | 2.571 | 2.269 |
| Sachschäden | 19 | 15 | 5 | 23 | 20 |
| Beinahe-Unfälle mit Fahrzeugen und LFZ * | 2 | 1 | 3 | 2 | 4 |
| Shutdown Ereignisse** | 5 | 14 | 5 | 18 | 17 |
| Medizinische (Not-)Fälle | 69 | 32 | 24 | 47 | 65 |
| Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (PRM) *** | 4.422 | 1.844 | 713 | 3.062 | 4.515 |

Abbildung 19: Sicherheitsrelevante Vorkommnisse

* primär aufgrund von Platzenge am Vorfeld

** ein Shutdown wird bei Gewitter mit Bliztätigkeit im Nahbereich des Flughafens ausgerufen, die Abfertigung ist dann sofort einzustellen und Personen dürfen sich nicht mehr ungeschützt im Freien aufhalten. Das Jahr 2023 liegt leicht über dem Niveau des langjährigen Durchschnittes. Die TFG sieht über die letzten Jahre in Innsbruck sehr schwankende Häufigkeiten an Bliztätigkeiten und es ist kein klarer Trend daraus erkennbar.

*** Unterstützung durch das Rote Kreuz von Passengers with Reduced Mobility (PRM) beim Betreten und Verlassen der Flugzeuge. Die Anzahl an Vorfällen im Jahr 2023 lag nahezu auf dem Niveau wie im Jahr 2019 vor Corona.

Arbeitssicherheit

Eine sichere Arbeitsumgebung zum Schutz der Belegschaft

Die Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeitenden hat einen hohen Stellenwert für die TFG. Psychisch und physisch gesunde Beschäftigte tragen nicht nur zu einem positiven Arbeitsumfeld bei, sondern sind auch essenziell für die Produktivität, Wettbewerbsfähigkeit und den guten Ruf des Unternehmens.

Bei allen Tätigkeiten der TFG im Bereich Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz wird das Ziel von null Unfällen verfolgt.

Das oben beschriebene Sicherheitsmanagementsystem (SMS) umfasst auch die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz aller Mitarbeitenden. Unsichere Arbeitsbedingungen, Beinaheunfälle und tatsächliche Vorfälle werden im SMS erfasst, ausgewertet und durch Korrekturmaßnahmen verbessert.³²

Im Berichtsjahr ereigneten sich insgesamt 11 Arbeitsunfälle, wovon 6 nicht meldepflichtig waren. Demgegenüber verunfallten im Vorjahr 4 Mitarbeitende, wovon die Hälfte meldepflichtig war.

Die 1000-Mann-Quote stieg von 6,10 (2022) auf 14,62 im Berichtsjahr. Damit lag die TFG in der Wirtschaftsklasse "Luftfahrt" im Jahr 2023 leicht über dem österreichischen Durchschnitt von 14,2, während im Jahr 2022 der Wert von 11,1 deutlich unterschritten wurde.³³

Gefahrenidentifizierung und Bewertung³⁴

Zur Verhinderung von Ausfällen durch Arbeitsunfälle, Krankheiten oder Verletzungen werden laufend mögliche Gefahrenpotenziale identifiziert und bewertet. Eine wichtige Rolle kommt hier neben dem Safety Manager auch jedem einzelnen Prozessverantwortlichen zu. Diese müssen in ihrem Aufgabebereich - unter Mitwirkung des Safety Managers -

jene Gefahren proaktiv überprüfen, welche neben Sach- oder Umweltschäden auch zu Personenschäden führen können.

Arbeitsmedizinische Dienste & Konsultation³⁵

Gemäß dem Arbeitsschutzgesetz (AschG) erfolgen regelmäßige Besuche, Untersuchungen und Beratungen durch eine Arbeitsmedizinerin und eine Arbeitspsychologin sowohl für Arbeitgeber als auch Mitarbeitende. Erkenntnisse aus den Arbeitsplatzbegutachtungen fließen in den Arbeitsschutzausschuss ein, der bei der TFG zweimal jährlich tagt, um Verbesserungsmaßnahmen zu diskutieren und zu beschließen.

Die Arbeitsmedizinerin kann von den Mitarbeitenden während der Sprechstunden kontaktiert werden, falls Fragen zum Thema Arbeit und daraus resultierenden Gesundheitsschäden auftreten, um Probleme möglichst schnell und zufriedenstellend zu lösen.

Bei medizinischen Problemen der Mitarbeitenden besteht die Möglichkeit, auch den Flughafenarzt zu konsultieren. Seine Kontakte zur Universitätsklinik Innsbruck mit all ihren Disziplinen erweisen sich als vorteilhaft. Darüber hinaus gibt es eine Sanitätsstelle, die während der Dienstzeiten fachgerechte Hilfe bei medizinischen Notfällen oder anderen gesundheitlichen Bedürfnissen leistet, sowohl für Passagiere als auch für die Belegschaft.

Schulungen und Förderung³⁶

Neben umfangreichen und regelmäßigen Sicherheitsunterweisungen und Schulungsmaßnahmen tragen die laufende Sensibilisierung der Mitarbeitenden und die enge Zusammenarbeit mit einer extern beauftragten Sicherheitsfachkraft (vom TÜV Austria) zum Schutz und zur Förderung der Gesundheit der Belegschaft bei.

32 GRI 403-1, GRI 403-8

33 GRI 403-9: Die 1000-Mann-Quote wurde verwendet, da sie auch von offizieller Seite jährlich getrennt nach Wirtschaftszweigen veröffentlicht wird und damit einen Vergleichsmaßstab darstellt. Quelle: AUVA, Abteilung Corporate Governance, Wirtschaftsklassenbericht 2023, S 3

34 GRI 403-2

35 GRI 403-3, GRI 403-4

36 GRI 403-5, GRI 403-6

Die Bereitstellung qualitativ hochwertiger persönlicher Schutzausrüstung und deren konsequente Nutzung vermindern das Verletzungs- und Unfallrisiko erheblich, ebenso wie strikt geregelte und regelmäßig überprüfte Abläufe im Aviation-Bereich.

Um diese Ziele zu erreichen, bieten die TFG in Zusammenarbeit mit der Arbeitsmedizinerin und der Arbeitspsychologin Vorträge und Schulungen zu verschiedenen gesundheitlichen Themen sowie regelmäßige Impfaktionen an. Zu den Schulungen zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit gehören beispielsweise die "Psychosoziale Erste Hilfe Schulung", welche Informationen über akute Belastungsreaktionen nach arbeitsbezogenen, belastenden Einsätzen vermittelt, um die Arbeitsfähigkeit zu erhalten und posttraumatische Belastungsstörungen zu vermeiden. Weiters werden Themen wie Resilienztraining, richtiger Hautschutz bei Tätigkeiten im Freien, Unfallverhütung durch körperliches und mentales Training angeboten. Zusätzliche Angebote zur Förde-

rung der körperlichen und psychischen Gesundheit werden den Mitarbeitenden des Flughafens über die Innsbrucker Kommunalbetriebe zur Verfügung gestellt.

Beschäftigte, die nach langen Krankenständen zurückkehren, werden durch ein Wiedereingliederungsmanagement beim Wiedereinstieg in den Arbeitsprozess unterstützt. Darüber hinaus gibt es Unterstützung für Führungskräfte in Bezug auf ihre Fürsorgepflicht und die Umsetzung sozialer und organisatorischer Maßnahmen.

All diese Maßnahmen zielen darauf ab, die Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten und kontinuierlich zu verbessern.



Die TFG als Arbeitgeber³⁷

Der Flughafen Innsbruck ist sich seiner Aufgabe und Verantwortung gegenüber seinen Mitarbeitenden bewusst. Gerade in Zeiten großer Unsicherheit will er als stabiler und zukunftsorientierter Arbeitgeber in Tirol Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Stärken die Chance geben, Teil eines dynamischen und stetig wachsenden Unternehmens zu werden.

Offene & Transparente Kommunikation

Die Zusammenarbeit unter den Mitarbeitenden, mit der Geschäftsführung und dem Betriebsrat ist in der TFG sehr gut und basiert auf einer offenen und wertschätzenden Gesprächskultur. Anliegen der Belegschaft können vom Betriebsrat jederzeit der Geschäftsleitung vorgebracht werden, zusätzlich finden regelmäßig ausführliche Gespräche z.B. vor den Aufsichtsratssitzungen mit dem Betriebsrat statt.

Es ist der TFG wichtig, dass die Mitarbeitenden über wichtige Ereignisse im Zusammenhang mit dem Flughafen Innsbruck zeitnah und transparent informiert werden. Das schafft Vertrauen und ist ein wichtiger Teil der Unternehmenskultur.

Transparenz zeigt sich auch bei den Löhnen und Gehältern. Die TFG stehen für eine geschlechterunabhängige Entlohnung: für gleiche Arbeit gilt gleiche Bezahlung. Etwaige Gehaltsunterschiede können sich nur aufgrund des Dienstalters, der Erfahrung und der Position im Unternehmen ergeben.

Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Die TFG legt großen Wert darauf, den Mitarbeitenden nicht nur eine sichere Arbeit und ein sicheres Arbeitsumfeld zu bieten, sondern sie auch in den unterschiedlichen Phasen ihres Lebens bestmöglich zu begleiten.

Damit die Vereinbarkeit von Beruf und individuellen Bedürfnissen bestmöglich gelingt, bietet der Flug-

hafen, in Abstimmung mit den Erfordernissen des Betriebes, individuelle Arbeitszeitmodelle an. Dazu gehören familienfreundliche Teilzeitmodelle, attraktive Karenzlösungen für Männer und Frauen oder Dienstaustauschmöglichkeiten. Neben der Möglichkeit einer 4-Tage-Woche bei Vollzeitbeschäftigung können auch hybride Arbeitsformen wie Homeoffice im Verwaltungsbereich vereinbart werden.

Mit der Möglichkeit, die Arbeitszeiten flexibel zu gestalten, möchte der Flughafen die Zufriedenheit und Motivation der Belegschaft steigern und somit die Fluktuation minimieren.

Für ein Problem ihrer Mitarbeitenden hat die TFG trotz Bemühungen leider noch keine Lösung gefunden: Wegen der schlechten Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln an den Randzeiten ist für Früh- und Spätdienste ein eigenes Fahrzeug notwendig, um rechtzeitig zur Arbeit oder nach Hause zu gelangen. Gespräche mit den Innsbrucker Verkehrsbetrieben finden immer wieder zu dieser Thematik statt, bisher ohne Erfolg bzw. scheitern diese an den hohen Zusatzkosten.

Flexible Altersvorsorge

Um einen reibungslosen Übergang in den Ruhestand zu ermöglichen, bietet die TFG verschiedene Modelle zur Anpassung des Arbeitszeitausmaßes an. Dazu gehören Pensionsgleitmodelle, bei denen die Arbeitszeit vor der Pensionierung je nach persönlichen Bedürfnissen bis zum Ruhestand reduziert wird, und die vom AMS geförderte, kontinuierliche Altersteilzeit. Bei beiden Varianten bleibt ein Teil des bisherigen Einkommens erhalten. So können sich Mitarbeitende auf die neue Lebensphase vorbereiten und gleichzeitig finanzielle Sicherheit genießen.

Aus- und Weiterbildung³⁸

Hochqualifizierte Fachkräfte sind das Herzstück des Flughafens, der Garant für einen sicheren Flughafenbetrieb und der Schlüssel zum Erfolg. Um diese hohe Kompetenz zu gewährleisten, setzt die TFG auf ein vielfältiges Spektrum an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen.

Umfassendes Schulungssystem

Der Flughafen Innsbruck verfügt über ein Schulungssystem, in dem alle Bediensteten der TFG und relevante Personen externer Unternehmen erfasst werden. Die Erfassung externer Unternehmen ist auf Grund von Anforderungen für einen sicheren Flugplatzbetrieb und eine sichere Flugzeugabfertigung notwendig. Die Schulungsdaten der einzelnen Bereiche und Abteilungen werden in dem Schulungssystem aufgezeichnet. Die Speicherung von Daten erfolgt nach dem europäischen und österreichischem Datenschutzrecht. Die Aufbewahrungsfristen für Schulungsdaten werden eingehalten.

Seit 2023 hat die TFG die Position des Schulungsbeauftragten geschaffen, um diese wichtige Säule des Mitarbeitermanagements weiter zu professionalisieren. Diese Person koordiniert und organisiert sämtliche Aus- und Weiterbildungsangebote und stellt sicher, dass alle Mitarbeitende stets auf dem aktuellen Wissenstand sind. Gerade im Hinblick auf den Generationenwechsel durch die anstehende große Pensionierungswelle gewinnt diese Position und deren Arbeit zunehmende Bedeutung.

Die internen Schulungen umfassen sicherheitsrelevante Schulungen; Aus- und Fortbildungsprogramme zur persönlichen Weiterentwicklung werden über die Konzernmutter Innsbrucker Kommunalbetriebe (IKB) der TFG-Belegschaft angeboten und können zumeist während der Arbeitszeit besucht werden. Die Angebote sind vielfältig und reichen von Sprachkursen über EDV-Trainings bis hin zu Workshops zu aktuellen Themen. So können Mitarbeitende beispielsweise Fremdsprachen auffrischen, ihre EDV-Kenntnisse erweitern oder sich über die Klimaschutzstrategie im IKB Konzern informieren. Auch spannende Themen wie "Künstliche Intelligenz" oder "Papierloses Büro" werden behandelt.

Benefits

Der Flughafen bietet seinen Beschäftigten ein umfassendes Paket an attraktiven Sozial- und Zusatzleistungen, die über die gesetzlichen Standards hinausgehen. Dazu gehörten beispielsweise die Auszahlung einer freiwilligen Teuerungsprämie in den Jahren 2022 und 2023, Zuschüsse im Bereich Mobilität für Öffi-Tickets, Zuschüsse für Verpflegung und Kauf von Nahrungsmitteln und den Erwerb des C-Führerscheins.

In Notfällen ist die TFG für die Mitarbeitenden da!

In schwierigen Situationen können die Beschäftigten jederzeit auf Unterstützung durch den Flughafen zählen. Es werden von der TFG schnelle und unkomplizierte Lösungen geboten, sowohl materieller Art mit zinsfreien Mitarbeiterdarlehen (bis zu EUR 4.350,00) wie auch in organisatorischen Belangen (z. B. Reduzierung oder Verlegung der Arbeitszeit).

Kennzahlen zu Mitarbeitenden (per 31.12.)³⁹
Mitarbeitende Gesamtzahl

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Veränderung 2022–2023 |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------|
| weiblich | 98 | 54 | 95 | 113 | 112 | -0,88 % |
| männlich | 196 | 104 | 187 | 215 | 230 | 6,98 % |
| Gesamtzahl der Mitarbeitenden | 294 | 158 | 282 | 328 | 342 | 4,27 % |

Mitarbeitende nach Arbeitsvertrag

| Art des Arbeitsvertrags | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Veränderung 2022–2023 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------|
| Unbefristet | | | | | | |
| weiblich | 58 | 53 | 52 | 64 | 61 | -4,69 % |
| männlich | 105 | 104 | 101 | 113 | 114 | 0,88 % |
| Befristet | | | | | | |
| weiblich | 40 | 1 | 43 | 49 | 51 | 4,08 % |
| männlich | 91 | 0 | 86 | 102 | 116 | 13,73 % |
| Gesamtzahl unbefristete und befristete beschäftigte Mitarbeitende | 294 | 158 | 282 | 328 | 342 | 4,27 % |

Mitarbeitende nach Beschäftigungsart

| Beschäftigungsart | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Veränderung 2022–2023 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------|
| Vollzeit | | | | | | |
| weiblich | 41 | 38 | 33 | 45 | 42 | -6,67 % |
| männlich | 100 | 99 | 95 | 111 | 114 | 2,70 % |
| Teilzeit | | | | | | |
| weiblich | 57 | 16 | 62 | 68 | 70 | 2,94 % |
| männlich | 96 | 5 | 92 | 104 | 116 | 11,54 % |
| Gesamtzahl Vollzeit und Teilzeit beschäftigte Mitarbeitende | 294 | 158 | 282 | 328 | 342 | 4,27 % |

Saisonale Arbeitskräfte

| Saisonkräfte | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Veränderung 2022–2023 |
|-------------------------------|------------|----------|------------|------------|------------|-----------------------|
| weiblich | 40 | 1 | 43 | 49 | 51 | 4,08 % |
| männlich | 91 | 0 | 86 | 102 | 116 | 13,73 % |
| Summe der Saisonkräfte | 131 | 1 | 129 | 151 | 167 | 10,60 % |

Anzahl der Mitarbeitenden unter Kollektivvertrag

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Veränderung 2022–2023 |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------|
| Gesamtzahl der Mitarbeitenden | 294 | 158 | 282 | 328 | 342 | 4,27 % |

39 GRI 2-7, GRI 2-8, GRI 401-1, GRI 405-1

Neu eingestellte Mitarbeitende 2023

| | bis 30 | 30-50 | ab 50 | Summe |
|---|----------|-----------|----------|-----------|
| weiblich | 2 | 4 | 4 | 10 |
| männlich | 5 | 6 | 0 | 11 |
| Summe neu eingestellte Mitarbeitende | 7 | 10 | 4 | 21 |

Austritte Mitarbeitende 2023

| | bis 30 | 30-50 | ab 50 | Summe |
|--------------------------------|----------|----------|----------|-----------|
| weiblich | 7 | 3 | 6 | 16 |
| männlich | 1 | 1 | 3 | 5 |
| Austritte Mitarbeitende | 8 | 4 | 9 | 21 |

Fluktuation Stammpersonal 2023

| | bis 30 | 30-50 | ab 50 | Fluktuation |
|----------------------------------|----------|----------|----------|-------------|
| 73 weiblich | 5 | 1 | 1 | 9,59 % |
| 123 männlich | 1 | 1 | 0 | 1,63 % |
| Fluktuation Stammpersonal | 6 | 2 | 1 | 9 |

Abbildung 20: Kennzahlen zu Mitarbeitenden



Betroffene Gemeinschaften⁴⁰

Der TFG ist bewusst, dass die Bevölkerung in der Nachbarschaft des Innsbrucker Flughafens die Lärmbelästigung durch den Flugverkehr teilweise als großes Problem wahrnimmt. Der Lärm entsteht nicht nur bei Starts, Landungen und während des Fliegens, sondern auch am Boden, etwa durch die Abfertigung der Luftfahrzeuge oder durch technische Arbeiten an den Maschinen. Zudem können Windrichtung und Wetterlage den Lärm verstärken.

Extreme Lärmspitzen werden vor allem durch den Einsatz von Militärjets hervorgerufen. Dazu zählen Einsatz- und Übungsflüge, seien es nun Überflüge in mittleren oder größeren Höhen oder sogenannte Touch and Go's, bei denen die Flugzeuge die Landebahn nur kurz berühren und dann sofort wieder - teilweise auch unter Einsatz des Nachbrenners - durchstarten. Die TFG hat keinen Einfluss auf diese Flugbewegungen. Dies gilt auch für Lärmereignisse am späten Abend, die durch Luftfahrzeuge verursacht werden, die in Zürich zu Langstreckenflügen nach Fernost starten und Innsbruck in größerer Höhe noch im Steigflug mit einer relativ hohen Lärmentwicklung überqueren.⁴¹

Dialog mit der Anrainerschaft des Flughafens Innsbrucks⁴²

Der Geräuschpegel des Flughafenbetriebs beeinträchtigt das Recht auf Ruhe und Erholung der unmittelbaren Nachbarn des Flughafens und der Bevölkerung im Inntal, was ihre Lebensqualität mindert.

Die TFG nimmt die Anliegen dieser Menschen sehr ernst und sucht im Dialog mit ihnen, der Stadt Innsbruck und dem Land Tirol nach Lösungen zur Lärmreduzierung. Kommt es zu Beschwerden, erhalten die Beschwerdeführer möglichst innerhalb von 48 Stunden eine finale Antwort oder zumindest eine

Rückmeldung, dass ihre Beschwerde in Bearbeitung ist. Alle Beschwerden werden beantwortet und vom stellvertretenden Geschäftsführer dokumentiert.

Um den Austausch mit der Anrainerschaft zu pflegen und deren Anliegen und Beschwerden ernst zu nehmen, setzt der Geschäftsführer der TFG auf persönlichen Kontakt. So trifft er sich ein bis zweimal im Jahr mit Vertretern des Anrainervereins, um in einem direkten Gespräch die Anliegen und Bedenken der Anwohner zu hören und zu besprechen. Weiters nimmt er selbst oder sein Stellvertreter persönlich an Stadtteiletreffen in den Nachbarbezirken teil. Der aktive Austausch beschränkt sich nicht nur auf die direkte Nachbarschaft, sondern zeigt sich auch im politischen Engagement. So nahm der Geschäftsführer 2023 am Beteiligungsausschuss der Stadt Innsbruck teil.

Die TFG nutzt die Erkenntnisse aus diesen Gesprächen und den Auswertungen der Beschwerden, um Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu entwickeln.

Transparente Messdaten

Der Fluglärm in der Nachbarschaft des Flughafens Innsbruck wird mithilfe von drei von der TFG finanzierten Lärmmessstationen gemessen. Diese Stationen, deren Standorte von der Stadt Innsbruck in Zusammenarbeit mit der Anrainerschaft festgelegt wurden, erfassen kontinuierlich alle Schallereignisse im Luftraum über Innsbruck und im Bereich des Flughafens, sowie andere Schallereignisse wie Nachbarschaftslärm im näheren Umfeld.

Die Zuordnung der gemessenen Schallereignisse zu Fluglärm oder Umgebungslärm erfolgt mithilfe von Radardaten, die von der Austro Control GmbH zur Verfügung gestellt werden.

40 GRI 3-3

41 GRI 413-2

42 GRI 2-16, GRI 2-25

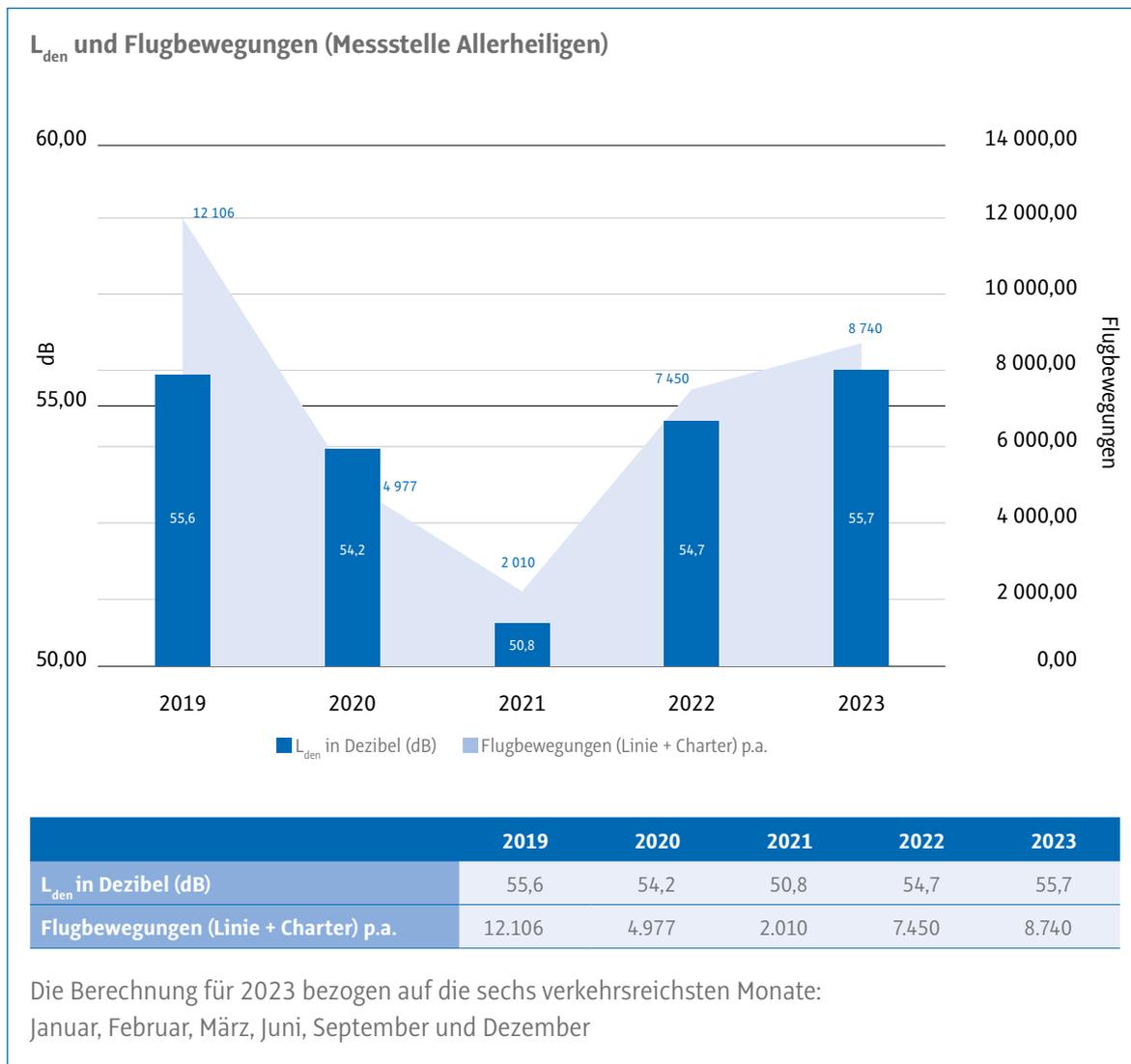


Die Auswertung der Fluglärmdaten übernimmt das Amt der Tiroler Landesregierung. Eine aktuelle Darstellung des Flug- und Umgebungslärms ist auf der Homepage des Landes Tirol für die Öffentlichkeit abrufbar. (<https://www.tirol.gv.at/arbeit-wirtschaft/esa/laerm/fluglaerm/>)

Im Vergleich zu 2022 hat sich die Lärmauswirkung bei der Messstelle Allerheiligen um 1 dB erhöht, von 54,7 dB (2022) auf 55,7 dB (2023). Gleichzeitig gab es einen Anstieg der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr um 17,32 %, von 7.450 Bewegungen (2022) auf 8.740 Bewegungen (2023).



Kennzahlen zu Lärmessdaten



41

Abbildung 21: L_{den} und Flugbewegungen, Messstelle Allerheiligen

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------|------|------|------|------|------|
| Landungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Starts | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Touch-and-Go | 5 | 6 | 2 | 5 | 2 |

Abbildung 22: Militärischer Jet-Flugverkehr

Gemäß Lärmkartierung 2022 wurden bei den Regionalflughäfen in Österreich keine betroffenen Einwohner über den Schwellenwert für die Aktionsplanung ermittelt.

Quelle: https://www.laerminfo.at/laermkarten/Betroffene_Umgebungs-laerm/betroffene-ueber-schwellenwert-2022.html

Lärmmindernde Maßnahmen

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

Betriebszeiten

Der Innsbrucker Flughafen hat nicht nur die restriktivsten Betriebszeiten Österreichs, sondern auch eine der strengsten Regelungen im internationalen Vergleich. Damit es möglichst zu keinen Überschreitungen der Betriebszeiten kommt, werden in Abstimmung mit den Airlines, die Starts und Landungen möglichst mit Abstand zu den Randzeiten des vorgegebenen Zeitfensters geplant. Mit Beginn der Wintersaison Dezember 2023 wurde deshalb z.B. der letzte koordinierte Abflug an den Winterwochenenden von 20:00 Uhr auf 19:45 Uhr vorverlegt. Die Genehmigung von Betriebszeitenerweiterungen ist durch die ZFBO 2024⁴³ geregelt, nur in Ausnahmefällen dürfen Nachtflüge stattfinden.

Insgesamt wurden im Jahr 2023 für 149 Starts oder Landungen die Betriebszeiten erweitert. Die häu-

figsten Auslöser von Betriebszeitenverlängerungen waren rotationelle Verspätungen insbesondere auf dem Abendflug aus Frankfurt, Air Traffic Control und Transplantationsflüge.

In der Kernzeit der Nacht zwischen 00:00 und 06:00 Uhr fanden im Jahr 2023 in Summe 14 Starts oder Landungen statt. 11 davon waren Transplant- oder aktive Ambulanzflüge, für die wir gesetzlich verpflichtet sind, den Flughafen offen zu halten. Die restlichen drei Betriebszeitenverlängerungen erfolgten aufgrund von rotationellen Verspätungen. (detaillierte Informationen siehe Kennzahlen im Anhang)

Diese insgesamt 149 Bewegungen entsprachen 0,33 % der Bewegungen des gesamten Jahres 2023.

43 ZFBO: Zivilflugplatz Betriebsordnung 2024

Kennzahlen zu Betriebszeitenverlängerungen

| BZV zw. 20:00 und 24:00 h bzw. 06:00 und 06:30 h | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Transplantations- u. Ambulanzflüge | 5 | 6 | 6 | 10 | 11 |
| Rotationelle Verspätungen | 8 | 10 | 11 | 26 | 41 |
| Wetterbedingungen | 23 | 6 | 6 | 15 | 16 |
| Air Traffic Control | 11 | 8 | 2 | 13 | 25 |
| Technische Gründe | 8 | 2 | - | 11 | 10 |
| Deicing (ab 2022 separat aufgelistet) | - | - | - | 7 | 7 |
| Crew (ab 2022 separat aufgelistet) | - | - | - | 3 | 9 |
| Sonstige | 8 | 6 | 1 | 9 | 16 |
| Sondergenehmigungen | 1 | 1 | 1 | - | - |
| Summe | 64 | 39 | 27 | 94 | 135 |

| BZV zw. 00:00 und 06:00 h | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---------------------------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|
| Transplantationsflüge | 16 | 12 | 7 | 21 | 11 |
| Rotationelle Verspätungen | - | - | - | - | 3 |
| Wetterbedingungen | - | - | - | - | - |
| Aktive Ambulanzflüge | 2 | 6 | - | 2 | - |
| Charter / Linie verspätet | - | - | 1 | - | - |
| Summe | 18 | 18 | 8 | 23 | 14 |

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-----------|-----------|-----------|------------|------------|
| BZV zw. 20:00 und 24:00 h bzw. 06:00 und 06:30 h | 64 | 39 | 27 | 94 | 135 |
| BZV zw. 00:00 und 06:00 h | 18 | 18 | 8 | 23 | 14 |
| Summe | 82 | 57 | 35 | 117 | 149 |

Abbildung 23: Art und Anzahl der Betriebszeitenverlängerungen (BZV)

| BZV nach Dauer 2023 | < 15 Minuten | | 15 - 30 Minuten | | > 30 Minuten | |
|-----------------------------------|--------------|-----------|-----------------|-----------|--------------|-----------|
| | Starts | Landungen | Starts | Landungen | Starts | Landungen |
| Linie und Charter | 27 | 31 | 16 | 11 | 21 | 23 |
| Ambulanzen | 1 | 2 | 1 | 0 | 10 | 5 |
| Sonstige | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summe | 28 | 34 | 17 | 11 | 31 | 28 |
| Gesamt | 62 | | 28 | | 59 | |
| In % der gesamten Bewegungen 2023 | 0,14 % | | 0,06 % | | 0,13 % | |
| BZV zw. 00:00 und 06:00 h | 1 | 4 | | | 2 | 7 |
| BZV zw. 06:00 und 06:30 h | 1 | 1 | | | | |
| BZV zw. 20:00 und 24:00 h | 26 | 29 | 17 | 11 | 24 | 26 |

Abbildung 24: BZV nach Dauer - aufgliedert in Starts und Landungen

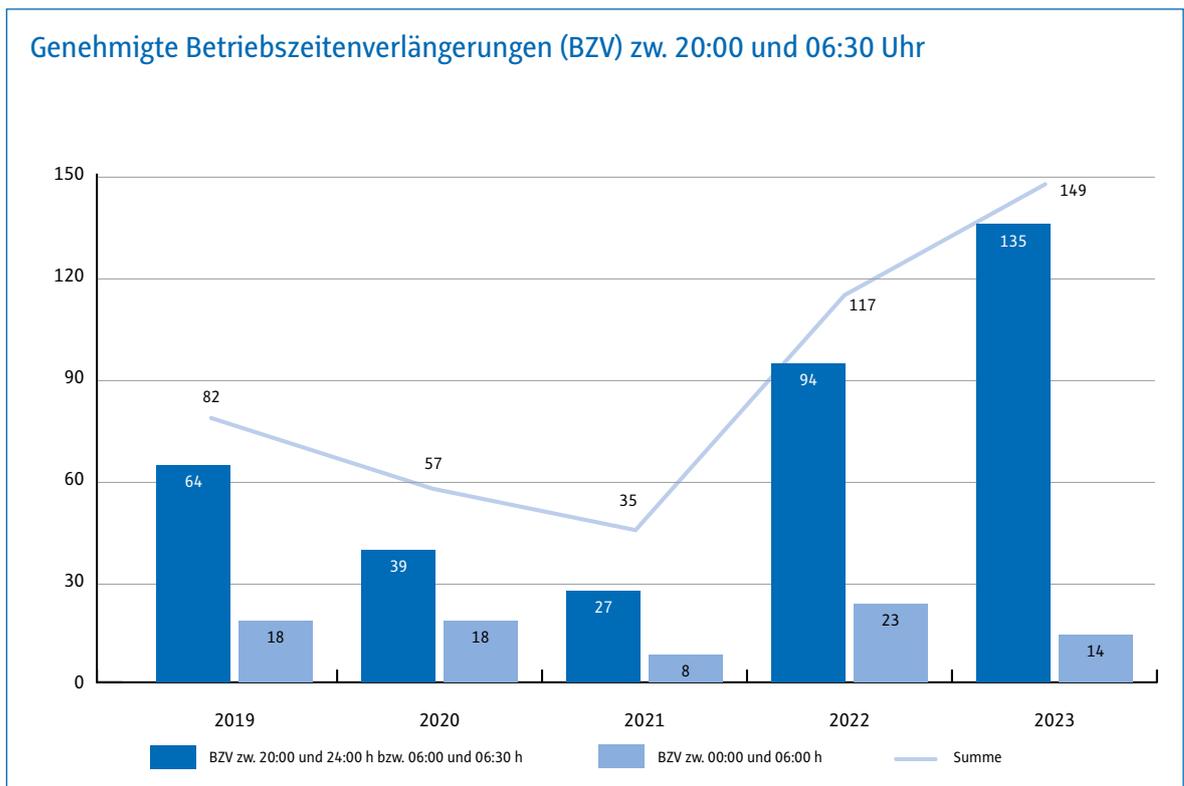


Abbildung 25: Genehmigte BZV

An- und Abflugverfahren

Die Austro Control ist gemäß gesetzlichem Auftrag für die An- und Abflugverfahren am Flughafen Innsbruck und die Flugverkehrskontrolle verantwortlich. Mittels der Anflug-Technologien (RNP/RNaV) und Überwachungssysteme (Multilaterationsverfahren) kann sie das Lärmaufkommen durch eine schnellere Verkehrsabwicklung deutlich minimieren.

Lärmabhängige Landegebühren

Seit der Einführung lärmabhängiger Landegebühren im Jahr 2004 hat die TFG schon früh erreicht, dass Airlines Innsbruck ausschließlich mit Kapitel-IV-Flugzeugen und somit mit den derzeit leisen und umweltfreundlichsten Luftfahrzeugen anfliegen. Die Modernisierung der Flugzeugflotten der Airlines hatte darüber hinaus an dieser Entwicklung einen wesentlichen Anteil. Die Landungen mit lauten Flugzeugen sind deshalb seit einigen Jahren Geschichte.

Lärmschutzförderung⁴⁴

Der für Fluglärm rechtlich festgelegte Schwellen-

wert für die allgemeine Lärmbelastung (L_{den}) liegt bei 65 dB, dieser wird nur bei einem einzigen Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft überschritten und dessen Bewohner hätten Anspruch auf Lärmschutzförderung

Die TFG hat jedoch, nach einer erstmaligen freiwilligen Senkung dieses Wertes auf 60 dB im Jahr 2014, gemeinsam mit der Stadt Innsbruck vereinbart, den Schwellenwert im Jahr 2018 auf 55 dB zu senken. Ziel ist es, die Gruppe der Förderungsnehmer für Lärmschutzfenster deutlich zu erhöhen und somit spürbare Verbesserungen für die Anrainerschaft zu erreichen. Ein jährlicher Betrag von bis zu 200.000 Euro wird vom Flughafen zur Verfügung gestellt, die Abwicklung erfolgt über das Büro zur Wohnbauförderung im Stadtmagistrat Innsbruck, wodurch eine optimale Information und Betreuung der Antragsteller gewährleistet werden soll.

Im Jahr 2023 konnten 29 Ansuchen positiv abgerechnet werden. Der Förderbetrag belief sich auf insgesamt EUR 69.775,70.



Maßnahmen in Bezug auf Bodenlärm

| Umweltaspekt: | Bodenlärm |
|------------------------------------|--|
| Art des Umweltaspekts: | Direkt |
| Umweltwirkung(en): | Lärmbelästigung der Flughafenrainerschaft |
| Quelle(n): | APUs, Vorfeldfahrzeuge, Luftfahrzeuge |
| Verantwortlich(e): | Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.B.H., Airlines, Austro Control |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Lärmindikatoren L_{den} |

Seitens der TFG wird bereits im Vorfeld bei der Beschaffung von Geräten im Rahmen der Ausschreibungen auf Schalldämmung Wert gelegt. Prinzipiell werden im Rahmen der Abfertigung zuerst die vorhandenen lärmarmen elektrischen Geräte und Aggregate eingesetzt. Sukzessive wird dieser Anteil – auch abhängig von der technischen Entwicklung und Verfügbarkeit dieser Sondergeräte – in der Zukunft erhöht.

Bei der Abfertigung der Flugzeuge entstehen hohe Lärmpegel durch den Betrieb der bordeigenen Hilfstriebwerke, der sogenannten APUs (Auxiliary Power

Units), die zur Aufrechterhaltung der elektrischen Bordsysteme dienen. Um diesen Lärm zu reduzieren, stellt die TFG fahrbare Stromaggregate, sogenannte Ground Power Units (GPUs), zur Verfügung.

Allfällige technische Arbeiten an Flugzeugen, wie etwa Schadensbehebung oder Teiletausch, werden durch die jeweils betroffene Airline selbst oder durch deren Partner durchgeführt. Aufgrund von gesetzlichen Vorgaben können jedoch vor einem erneuten Start kurzzeitige Triebwerksprobeläufe im Stand zu Lärmereignissen führen.



Der Flughafen und seine Umwelt

Wie jede wirtschaftliche Tätigkeit, beeinträchtigt auch der Betrieb des Flughafens die Umwelt. Die Auswirkungen reichen von Emissionen in die Luft, den Verbrauch von Rohstoffen für die Errichtung und Erhaltung der Infrastruktur, die Lärmentwick-

lung durch Luftfahrzeuge und den Landverkehr zum und vom Flughafen, das Abfallaufkommen, die Bodenversiegelung bis hin zur Lichtverschmutzung durch die Beleuchtungseinrichtungen für Vorfeld, Pisten- und Hindernisbefeuerung.

Klimawandel⁴⁵

Der Alpenraum hat sich seit dem späten 19. Jahrhundert doppelt so stark erwärmt wie der globale Durchschnitt, sodass die Alpen besonders stark vom Klimawandel betroffen sind. Die TFG ist sich be-

wusst, dass sie durch ihr Geschäftsmodell und durch den Ausstoß von Treibhausgasen (THG) am Flughafen auch zur Erderwärmung beiträgt.

Klimagase

| 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 GHG Scope 2 (indirekt): Bezug und Verbrauch von Strom durch die TFG 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 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 die Berechnung werden alle Emissionen erfasst, die direkt am Flughafen emittiert werden und jene

die aus dem Energieverbrauch (Versorgung durch Dritte) resultieren. Bei den Luftfahrzeugen werden die Emissionen der An- und Abflüge bis zu einer Flughöhe von 3.000 Fuß (etwa 900 Meter) berechnet. Beim Straßenverkehr im öffentlich zugänglichen Bereich (landside) wurden die Fahrstrecken

am Flughafen bis zum öffentlichen Straßennetz berücksichtigt.

Die Berechnung der CO₂-Emissionen erfolgt gemäß den Vorgaben der ICAO (International Civil Aviation Organization) Anleitung zur Flughafen-Luftqualität (ICAO Doc 9889).

Dabei werden vier Gruppen von CO₂-Emissionsquellen an Flughäfen unterschieden:

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

Die Emissionen, die vor und nach der eigentlichen Produktionskette entstehen, wie zum Beispiel bei der Herstellung des Flughafenlöschfahrzeuges, werden in der Emissionsbilanz nicht berücksichtigt.

Bei der Flugzeugabfertigung am Flughafen kommen verschiedene Fahrzeuge und Maschinen zum Einsatz, die meist durch Verbrennungsmotoren betrieben werden und direkt CO₂ emittieren. Darüber hinaus entstehen bei der Nutzung von Strom THG-Emissionen, die stark von der Wahl des Stromversorgers abhängen.

Zu den stationären oder infrastrukturbezogenen Emissionsquellen zählen beispielsweise Heizzentralen und Notstromanlagen. Am Flughafen Innsbruck gibt es keine eigene Energieerzeugungszentrale, daher wird der Großteil des Energiebedarfs durch externe Anbieter gedeckt. Die für die Beheizung benötigte Energie wird in Form von Erdgas bezogen, was ebenfalls zu CO₂-Emissionen führt.

CO₂-Bilanz

Insgesamt sind für den Flughafen Innsbruck für das Jahr 2023 rund 9.300 t CO₂ auszuweisen. Der über-

wiegende Anteil der CO₂-Emissionen ist mit rund 90 % den Flugzeugquellen zuzuordnen. Rund 6 % der CO₂-Emissionen werden durch den Verbrauch von Heizenergie (stationäre oder infrastrukturbezogene Quellen) verursacht. Die Flugzeugabfertigung trägt mit knapp 3 % und der landseitige KFZ-Verkehr mit 1 % zu den CO₂-Gesamtemissionen bei. Unter landseitigem Verkehr fällt beispielsweise die An- und Abreise von Passagieren und Besuchern.

Im Vergleich mit dem Bilanzjahr 2022 liegen die CO₂-Gesamtemissionen im Jahr 2023 angesichts des Verkehrswachstums wie erwartet auf einem höheren Niveau, der Zuwachs lag insgesamt bei 2 %.

Aufgrund der höheren Anzahl an Flugbewegungen stiegen die CO₂-Emissionen durch Flugbewegungen um 4 % und jene der Flugzeugabfertigung um rund 9 %. Durch den Anstieg der Passagieranzahl stiegen auch die Emissionen durch den landseitigen Verkehr um rund 7 %. Die Emissionen durch stationäre und infrastrukturbezogene Quellen gingen allerdings aufgrund der Einsparungsbemühungen der TFG um 20 % zurück.

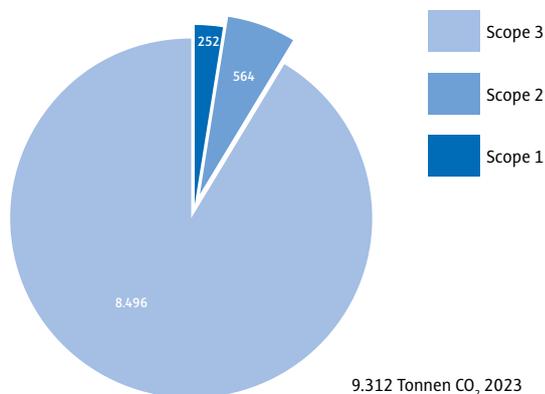
Die durchschnittlichen Pro-Kopf-CO₂-Gesamtemissionen (CO₂-Äquivalente) eines Österreicherers liegen bei rund 8,7 Tonnen pro Jahr (UBA, 2021). Die gesamten CO₂-Emissionen am Flughafen Innsbruck entsprechen somit in etwa den jährlichen Gesamtemissionen einer Tiroler Gemeinde mit etwa 1070 Einwohnern (vergleichsweise wie die Orte Lans, Serfaus, Itter im Brixental oder Lermoos).

Im Jahr 2022 wurden gemäß der Luftschadstoffinventur (UBA 2023) im Bundesland Tirol rund 4.740.000 Tonnen CO₂ emittiert. Der Anteil des Flughafens (Bilanzjahr 2023) würde im Vergleich dazu bei lediglich 0,20 % liegen.

CO₂-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 |

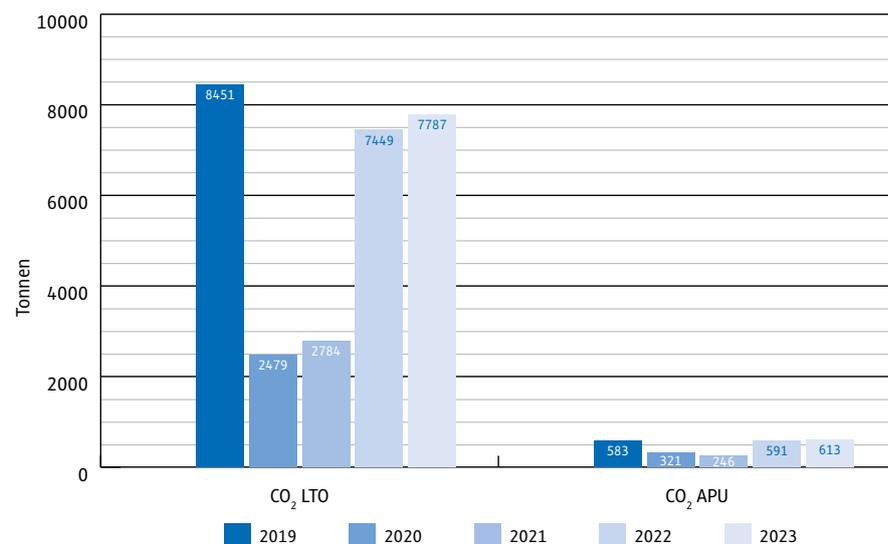
| | t CO ₂ /a | kg CO ₂ /VE |
|---------|----------------------|------------------------|
| Scope 1 | 252 | 0,278 |
| Scope 2 | 564 | 0,622 |
| Scope 3 | 8.496 | 9,371 |
| Summe | 9.312 | 10,271 |



Berechnung mittels LASPORT Version 3.2.7 - JANICKE CONSULTING (2018)

Abbildung 26: CO₂-Emissionen am Flughafen Innsbruck⁴⁶

CO₂- LTO Zyklus in t



| | Eh | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---------------------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| CO ₂ LTO | t/a | 8.451 | 2.479 | 2.784 | 7.449 | 7.787 |
| CO ₂ APU | t/a | 583 | 321 | 246 | 591 | 613 |

Abbildung 27: CO₂-Emissionen aus Flugzeugquellen am Flughafen Innsbruck⁴⁷

46 GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-3, GRI 305-4

47 GRI 305-3



Energieverbrauch⁴⁸

50

| Umweltaspekt: | Energieverbrauch |
|------------------------------------|---|
| Art des Umweltaspekts: | Direkt |
| Umweltwirkung(en): | CO ₂ -Emissionen, „Lichtverschmutzung“ durch Beleuchtung |
| Quelle(n): | Gebäudeinfrastruktur, Beleuchtung des Vorfeldes, Pistenbefahrung, Blitzketten, Hindernisbefahrung |
| Verantwortlich(e): | Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Energieverbrauch in kWh, Energieverbrauch je VE in kWh |

Der Ausstoß von klimarelevanten Gasen steht mit dem Verbrauch von Energie in Relation. Deshalb setzt der Flughafen nicht nur aus ökonomischen, sondern auch aus ökologischen Gründen gezielte Maßnahmen, um den Energieverbrauch zu senken.

Der Erdgasverbrauch hat 2023 im Vergleich zu 2022 um erfreuliche 21,41 % bei ähnlichen monatlichen Außentemperaturen⁴⁹ abgenommen. Diese neuerliche Reduzierung konnte durch ständige Optimierungsmaßnahmen erreicht werden.⁵⁰

Die Arbeitsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsflughäfen (AÖV), der auch der Flughafen Innsbruck angehört, hat sich das Ziel Null CO₂-Ausstoß („CO₂ Zero Emissions 2050-Programm“) bis spätestens 2050 gesetzt.⁵¹

Zur Erreichung dieses gemeinsam gesetzten Ziels hat die TFG ein Energiemanagement implementiert, das auf folgenden zwei Strategien basiert:

1. Anwendung von technischen Lösungen, die die notwendige Energie möglichst umweltfreund-

lich gewinnen, beispielsweise durch modernste technische Anlagen und den Einsatz umweltfreundlicher Energieträger.

2. Konsequenter sparsamer und effektiver Einsatz von Energie, um den Verbrauch zu senken. Damit können Ressourcen geschont und Emissionen von Luft- und Klimaschadstoffen reduziert werden.

Um diese Strategien wirksam umsetzen zu können und den Vorgaben des Energieeffizienzgesetzes zu entsprechen, hat die TFG ein Energiemanagementsystem nach ISO 50001 im Unternehmen eingeführt. Diese Norm unterstützt Unternehmen beim Aufbau von Systemen und Prozessen zur Steigerung der Energieeffizienz und wird durch die TÜV Süd Landesgesellschaft Österreich GmbH jedes Jahr extern überprüft.

Mit Ende 2024 wird das bestehende Energiekonzept gemäß ISO 50001 auf die aktuellen Entwicklungen adaptiert. Die grundlegenden Daten dafür werden durch das Energieteam im Rahmen der alle 4–6 Wochen stattfindenden Sitzungen erarbeitet.

⁴⁸ GRI 302-1

⁴⁹ Quelle: Daten aus der internen Energiemanagementsoftware (Blueaul)

⁵⁰ GRI 302-4, GRI 302-5

⁵¹ <https://www.tip-online.at/news/43355/oesterreichische-flughafen-null-co2-emission-bis-2050/>

Gesamtenergieeinsatz 2023

Insgesamt wurden im Berichtsjahr rund 7,54 GWh (8,56 GWh 2022⁵²) eingesetzt.

Davon wird 47 % (2022: 43 %) des Endenergiebedarfs in Form von elektrischer Energie benötigt (Beleuchtung, Lüftung, Gepäckförderbänder, EDV usw.), ca. 43 % (2022: 49 %) in Form von Erdgas (Heizung und Warmwasser) und der Rest von 10 % (2022: 8 %) in Form von Kraftstoffen (Flugzeugabfertigung, Winterdienst usw.) verwendet. Die installierte PV-Anlage lieferte im Berichtsjahr 67,53 MWh Strom.

Energieeinsatz bei der Abfertigung

Zur Bewältigung der verschiedenen Aufgaben verwendet die TFG eine Vielzahl von Fahrzeugen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Aggregate. Dazu gehören Pkws, Lkws und Busse sowie eine Reihe von Spezialfahrzeugen und -geräten wie Kehrblasgeräte für den Winterdienst, Flugzeugenteisungsfahrzeuge und Tanklöschfahrzeuge der Flughafenfeuerwehr. Der Antrieb erfolgt durch Benzin-, Diesel- und zunehmend auch Elektromotoren.

Die Betankung der Dieselfahrzeuge erfolgt an der betriebseigenen Tankstelle, die regelmäßig von einer zugelassenen Fachfirma überprüft wird, um die Einhaltung der Sicherheits- und Umweltvorschriften zu gewährleisten.

Kleinere Wartungsarbeiten wie an Fahrzeugen oder Aggregaten erfolgen durch die TFG am Flughafengelände in entsprechend ausgestatteten Werkstätten durch ausgebildetes Personal. Die dort tätigen Mitarbeiter führen auch Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten an Gebäuden durch.

Der Einsatz einer LED-Beleuchtung für das Vorfeld ermöglicht eine genauere Anpassung der Lichtstärke und Ausrichtung an die örtlichen Gegebenheiten. Neben einer geschätzten Stromreduktion von 40.000 kWh pro Jahr wird auch die Lichtintensität in der Nachbarschaft deutlich verringert (Reduktion der Lichtverschmutzung).





Umweltauswirkungen⁵³

Luftschadstoffe

52

| 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 900 Meter über Grund, biogene und nichtgefasste Quellen |
| Verantwortlich(e): | Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.: Betrieb von Gebäuden, Anlagen und Fahrzeugen Dritte am Flughafen: Betrieb von Gebäuden, Anlagen, Fahrzeugen, Flugzeugen 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] |

Am Innsbrucker Flughafen entstehen durch das Verbrennen von Treibstoffen und Gas Schadstoffe wie Stickstoffoxide (NO_x), Stickstoffdioxid (NO₂) Kohlenmonoxid (CO), Schwefeloxide (SO_x) und in geringem Umfang Feinstaub (PM₁₀). Zusätzlich werden klimarelevante Gase wie Kohlendioxid (CO₂) freigesetzt, die auch beim Hausbrand und durch Autoabgase entstehen.

Im Bilanzjahr 2023 liegen die Emissionen für NO_x, NO₂, PM₁₀ und SO_x auf höherem Niveau. Diese Emissionszunahmen lassen sich auf den Anstieg der Flugbewegungen und des Passagieraufkommens zurückführen. Durch den gleichzeitig geänderten Flugzeugmix kam es zu keinem Anstieg der CO- und Benzol-Emissionen.

Nicht nur Flugzeuge produzieren Abgase, sondern auch Bodendienstfahrzeuge. Bei der Neubeschaffung

und dem Einkauf von Fahrzeugen wird auf die Einhaltung der neuesten Abgasverordnungen geachtet.

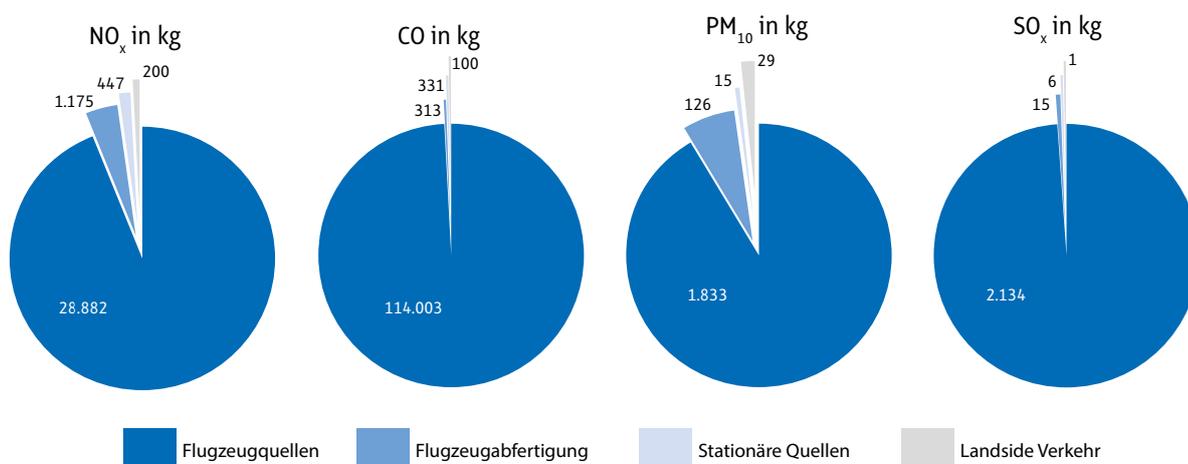
Die Fahrzeuge werden regelmäßig überprüft, und die Mitarbeiter werden durch laufende Schulungen zu einem kraftstoffsparenden Betrieb angehalten. Im Rahmen des Ramphandlings werden zuerst Geräte und Fahrzeuge mit Elektromotoren eingesetzt. Erst dann kommen Geräte und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zum Einsatz.

Die Beheizung der Gebäude erfolgt seit 1993 mittels einer Erdgasheizung mit einer Brennerleistung von 600 kW im Teillast- und 960–1000 kW pro Brenner im Volllastbetrieb. Die technische Überprüfung auf Einhaltung der Grenzwerte wird jährlich durch eine Fachfirma durchgeführt.

Kennzahlen zu Luftschadstoffen⁵⁴

| Summe Emissionen | Einheit | Parameter | | | | | |
|-----------------------|---------|-----------------|-----------------|---------|------------------|-----------------|--------|
| | | NO _x | NO ₂ | CO | PM ₁₀ | SO _x | Benzol |
| 2023 | kg | 30.704 | 4.480 | 114.747 | 2.003 | 2.156 | 110 |
| 2022 | kg | 29.506 | 4.341 | 115.590 | 1.930 | 2.059 | 113 |
| 2021 | kg | 12.046 | 1.611 | 103.854 | 879 | 781 | 66 |
| 2020 | kg | 10.569 | 1.353 | 101.647 | 1.074 | 729 | 82 |
| 2019 | kg | 35.317 | 5.016 | 117.314 | 1.973 | 2.326 | 119 |
| Änderung 2023 zu 2022 | kg | 1.198 | 139 | -843 | 73 | 97 | -3 |
| Änderung 2023 zu 2022 | % | 4% | 3% | -1% | 4% | 5% | -3% |

Abbildung 28: Emissionen NO_x, NO₂, CO, PM₁₀, SO_x, Benzol



| | Einheit | NO _x | CO | PM ₁₀ | SO _x |
|---|-----------|-----------------|----------------|------------------|-----------------|
| Flugzeugquellen | kg | 28.882 | 114.003 | 1.833 | 2.134 |
| Flugzeugabfertigung | kg | 1.175 | 313 | 126 | 15 |
| Stationäre oder infrastrukturbezogene Quellen | kg | 447 | 331 | 15 | 6 |
| Landside Verkehr | kg | 200 | 100 | 29 | 1 |
| Summe | kg | 30.704 | 114.747 | 2.003 | 2.156 |

Abbildung 29: Emissionen NO_x, CO, PM₁₀, SO_x

Berechnung mittels LASPORT Version 3.2.7 - JANICKE CONSULTING (2018)

54 GRI 305-5, 305-6, GRI 305-7, GRI G4 Airport Operators Sector Disclosures A05,

Verunreinigung Boden und Grundwasser

| 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 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. Diese Ziele werden durch organisatorische und technische Maßnahmen erreicht.

Die flughafeneigenen Fahrzeuge und Maschinen werden an einer internen, behördlich genehmigten Tankstelle betankt, die regelmäßig überprüft wird. Im Berichtsjahr sind keine größeren Schadstoffaustritte aufgetreten. Kleinere Verunreinigungen bei der Flugzeugbetankung werden von der Flughafenfeuerwehr gebunden.

Wassergefährdende Stoffe werden in der genehmigten Menge in behördlich genehmigten Lagervorrichtungen aufbewahrt. Der Einsatz der Enteisungsmittel

wird durch Schulungen und Verfahrensanweisungen geregelt und überwacht.

Um Störungen im gesamten Bereich auszuschließen, werden kontinuierlich Wartungs- und Servicearbeiten durchgeführt. Die flughafeneigene Betriebsfeuerwehr ist für die sofortige Bindung wassergefährdender Stoffe ausgerüstet.

Die Enteisung der Start- und Landebahn ist abhängig von den Witterungsverhältnissen und muss auch dann durchgeführt werden, wenn nur ein sehr geringer Flugverkehr zu verzeichnen ist. Die Flugzeugenteisung ist sowohl witterungsabhängig als auch stark betriebsabhängig.

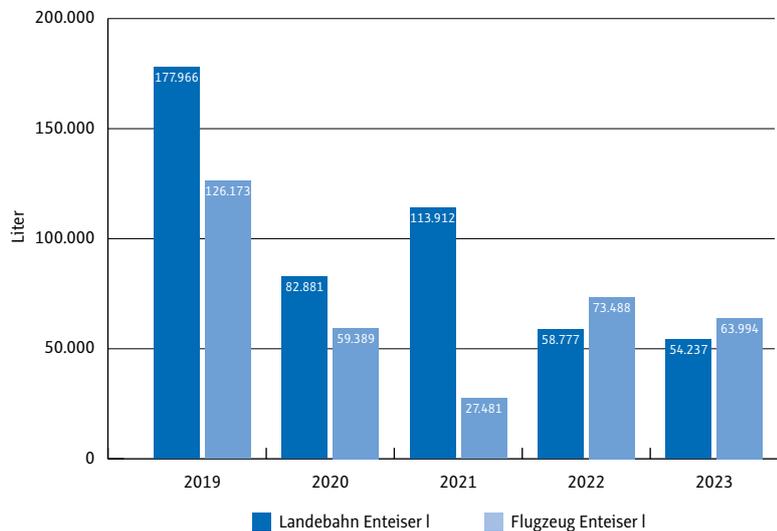
Kennzahlen zu Verbrauch Enteisungsmittel⁵⁵

| Enteisungsmittel | EH | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|----------------------|-----------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Safeway (Airside) | kg | 0 | 0 | 13.300 | 12.200 | 17.500 |
| Harnstoff (Airside) | kg | 45.500 | 35.500 | 75.000 | 14.500 | 10.000 |
| Streusalz (Landside) | kg | 16.100 | 8.490 | 9.890 | 7.480 | 11.640 |
| Summe fest | kg | 61.600 | 43.990 | 98.190 | 34.180 | 39.140 |
| Verbrauch in kg / VE | kg/VE | 0,054 | 0,090 | 0,782 | 0,047 | 0,043 |

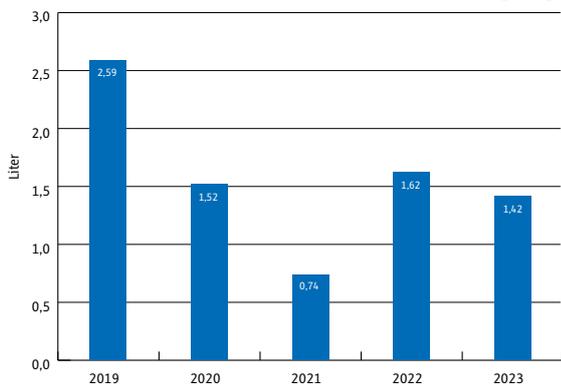
Abbildung 30: Verbrauch an Enteisungsmitteln fest

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

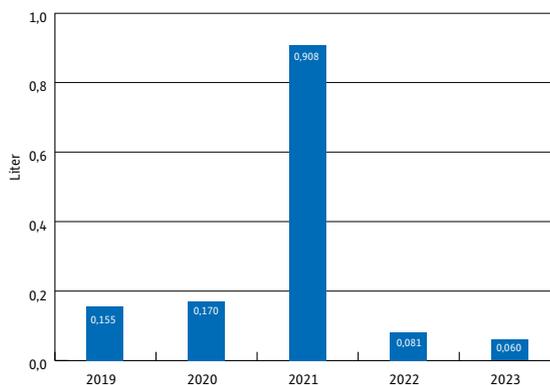
Verbrauch Enteisungsmittel flüssig in l



Verbrauch Landebahn-Enteisungsmittel in l/Bewegung



Verbrauch Landebahn-Enteisungsmittel in l/VE



| Enteisungsmittel | EH | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|----|---------|--------|---------|--------|--------|
| Landebahn Enteisungsmittel | l | 177.966 | 82.881 | 113.912 | 58.777 | 54.237 |
| Verbrauch Landebahnenteisungsmittel in l / VE | l | 0,155 | 0,170 | 0,908 | 0,081 | 0,060 |
| Flugzeug Enteisungsmittel | l | 126.173 | 59.389 | 27.481 | 73.488 | 63.994 |
| Verbrauch Flugzeugenteisungsmittel in l / Bewegung | l | 2,59 | 1,52 | 0,74 | 1,62 | 1,42 |
| Bewegungen | | 48.759 | 39.066 | 37.024 | 45.358 | 45.139 |

Abbildung 31: Verbrauch an Enteisungsmitteln flüssig

Wassernutzung⁵⁶

| 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 Wasserverunreinigungen p. a. |

Unter einem Teil des Flughafengeländes befindet sich ein wichtiges Grundwasserreservoir der Landeshauptstadt. Der Schutz dieses Gebietes hat für die TFG einen sehr hohen Stellenwert.

Der Flughafen Innsbruck bezieht einerseits sein benötigtes Wasser über den regionalen Wasserversorger und andererseits – in größerem Umfang – durch die Entnahme von Grundwasser. Dieses Wasser dient allerdings ausschließlich der Gebäudekühlung der seit 1996 neu gebauten Gebäudeteile in einem geschlossenen Prozesskreislauf. Das Grundwasser wird über einen Entnahmebrunnen mit einer Temperatur von ca. 12° C entnommen und nach dem Durchlaufen des Kühlkreislaufs bescheidkonform mit einer Temperatur von ca. 16° C in einem geschlossenen Prozesskreislauf wieder in das Grundwasserreservoir eingeleitet.

Das Grundwasser aus diesen Bereichen dient der Stadt Innsbruck als Reserve für die Trinkwasserversorgung. Um dessen Qualität zu sichern und Verunreinigungen frühzeitig zu erkennen, wird das Grundwasser durch Sonden im Flughafenareal von der IKB überwacht. Eine regelmäßige externe Kontrolle der Grundwasserparameter hat bisher keinen Anlass für Beanstandungen gegeben.

PFAS sind eine Gruppe von Industriechemikalien, die eine sehr große Anzahl von Stoffen umfasst. Aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften werden sie seit langem in vielen Bereichen der Industrie, aber auch im Haushalt, in großem Umfang eingesetzt. Diese Stoffe sind kaum abbaubar und verbleiben daher lange in der Umwelt. In den Jahren 2016/2017 wurden PFAS in etwas mehr als einem Viertel aller untersuchten Grundwassermessstellen in Österreich nachgewiesen. Das Vorhandensein dieser Stoffe kann gesundheitliche Auswirkungen auf Mensch und Tier haben.

Am Flughafen Innsbruck wurden, wie bei vielen Feuerwehren, fluorhaltige Löschmittel verwendet. Anfang 2022 wurden diese fachgerecht entsorgt und durch fluorfreie Schaummittel ersetzt.

Die laufende Überwachung der PFAS-Konzentration im Wasser konnte keinen ursächlichen Zusammenhang mit dem Flughafen feststellen.

Wasser-Kennzahlen⁵⁷

Daten und Fakten Wasser

| Quelle | 2019 (in m³) | 2020 (in m³) | 2021 (in m³) | 2022 (in m³) | 2023 (in m³) | Veränderung 2023/22 in % |
|----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|
| Grundwasser | 326.237,00 * | 263.544,00 | 383.846,00 | 398.532,00 | 264.170,00 | -33,71 |
| Wasserversorger | 15.160,00 | 9.976,00 | 5.306,00 | 11.819,00 | 12.415,00 | 5,04 |
| Summe aller Quellen | 341.397,00 | 273.520,00 | 389.152,00 | 410.351,00 | 276.585,00 | -32,60 |

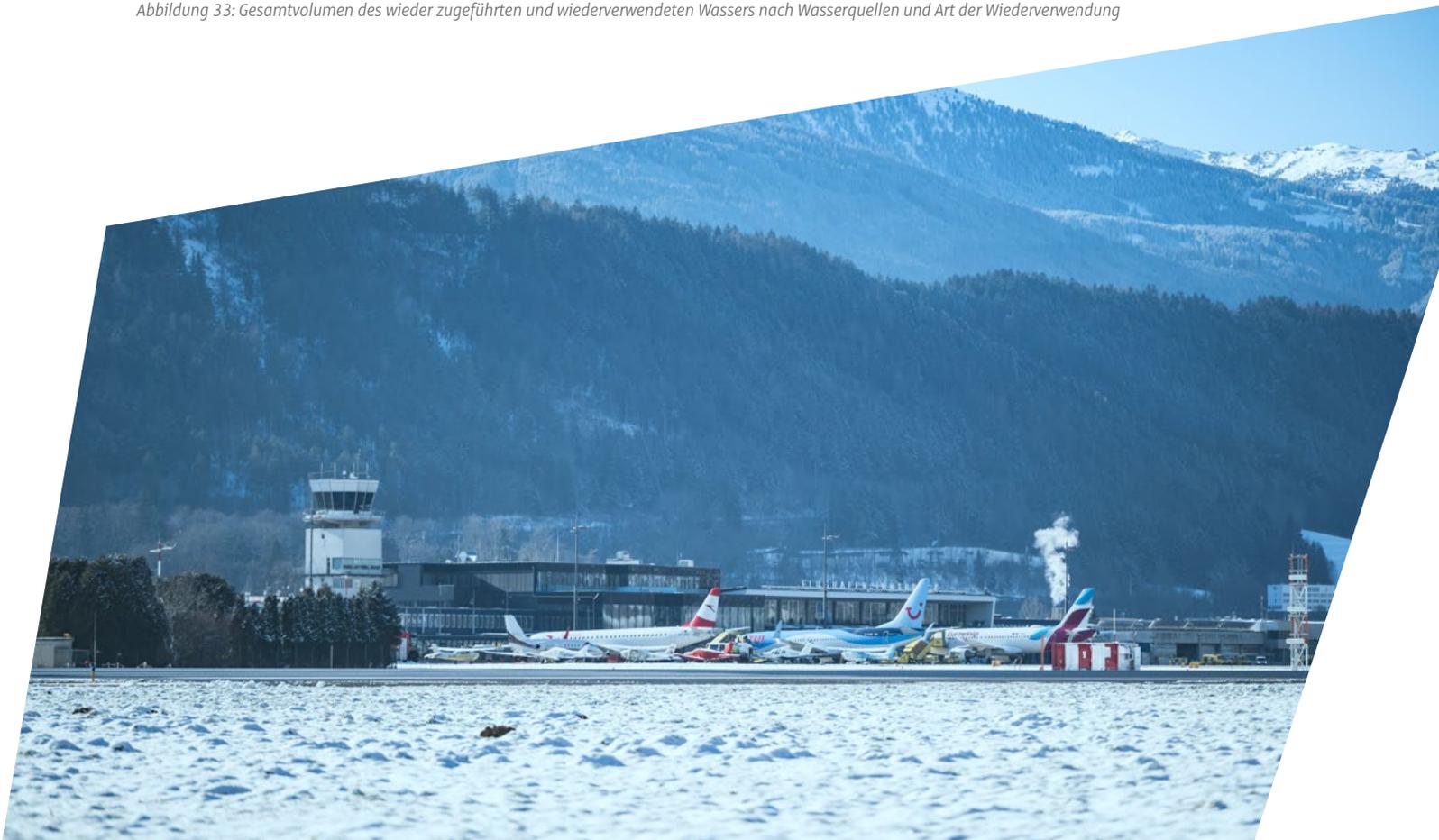
* Da für 2019 keine Daten der Grundwasserentnahme vorliegen, wird ein Mittelwert aus den Jahren 2017 und 2018 verwendet. Die oben dargestellten Werte beruhen auf Messungen durch Wasseruhren, die regelmäßig abgelesen werden.

Abbildung 32: Gesamtwasserentnahme aufgeschlüsselt nach Quellen (in m³)

| Bezeichnung der Wasserquelle | Art der Wiederverwendung | Volumen der Wiederverwendung | | | | | Messmethode |
|--|--|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | |
| Grundwasser in m³ | Wird als Kühlwasser verwendet und wieder zurückgeführt | 326.237,00* | 263.544,00 | 383.846,00 | 398.532,00 | 264.170,00 | Wasserzähler |
| Summe des wiederverwendeten Wassers | | 326.237,00* | 263.544,00 | 383.846,00 | 398.532,00 | 264.170,00 | |

* Da für 2019 keine Daten der Grundwasserentnahme vorliegen, wird ein Mittelwert aus den Jahren 2017 und 2018 verwendet.

Abbildung 33: Gesamtvolumen des wieder zugeführten und wiederverwendeten Wassers nach Wasserquellen und Art der Wiederverwendung



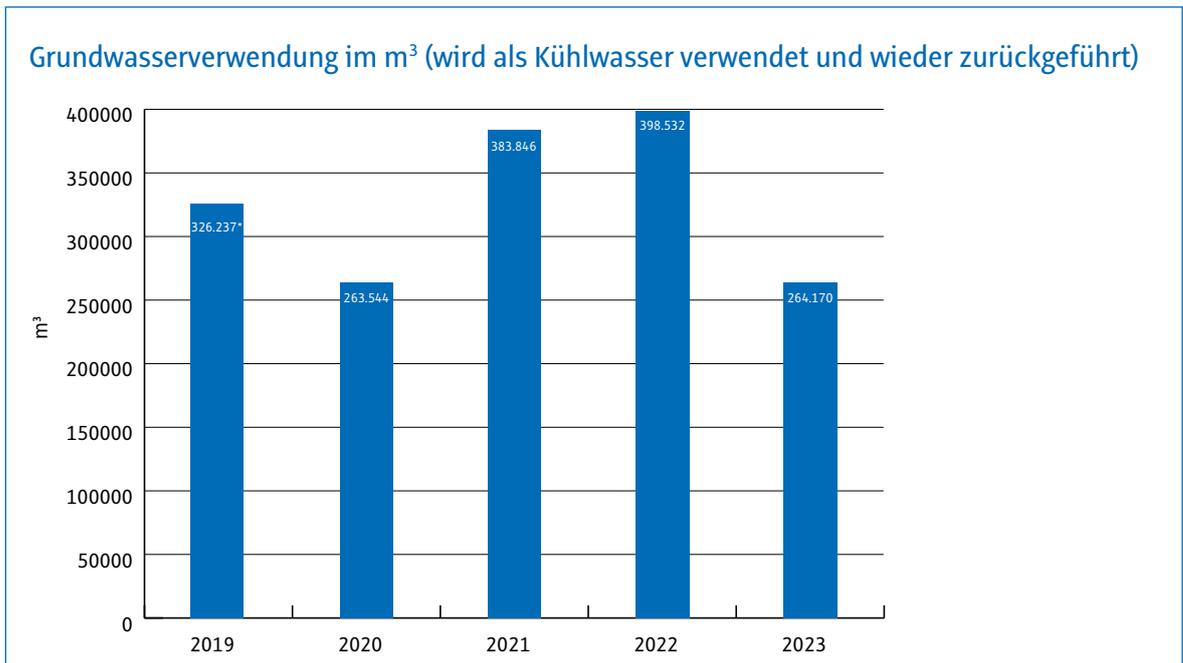


Abbildung 34: Grundwasserverwendung in m³

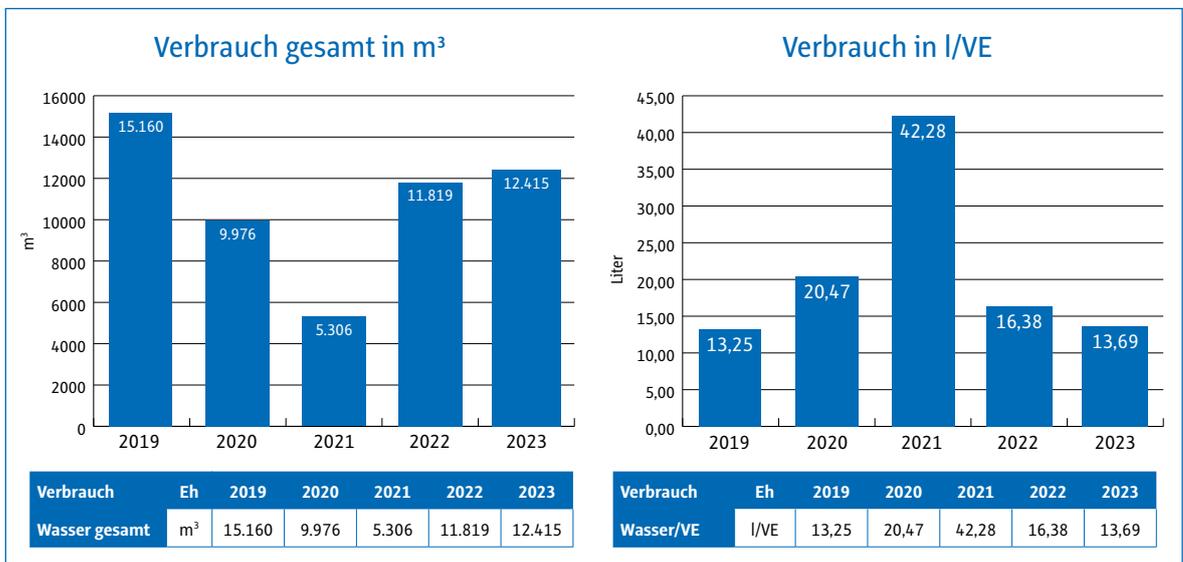


Abbildung 35: Wasserverbrauch gesamt und je VE

| Standort | Menge (in m ³) 2019 | Menge (in m ³) 2020 | Menge (in m ³) 2021 | Menge (in m ³) 2022 | Menge (in m ³) 2023 | Aufbereitung | Einleitung | Erhebungsmethode | Wiederverwendung durch andere Organisation |
|-----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|------------------------|------------------|--|
| Summe aller Abwasser-einleitungen | 15.160 | 9.976 | 5.306 | 11.819 | 12.415 | Aufbereitung in externer Kläranlage | Öffentliches Kanalnetz | Messung | Nein |

Abbildung 36: Abwassereinleitung

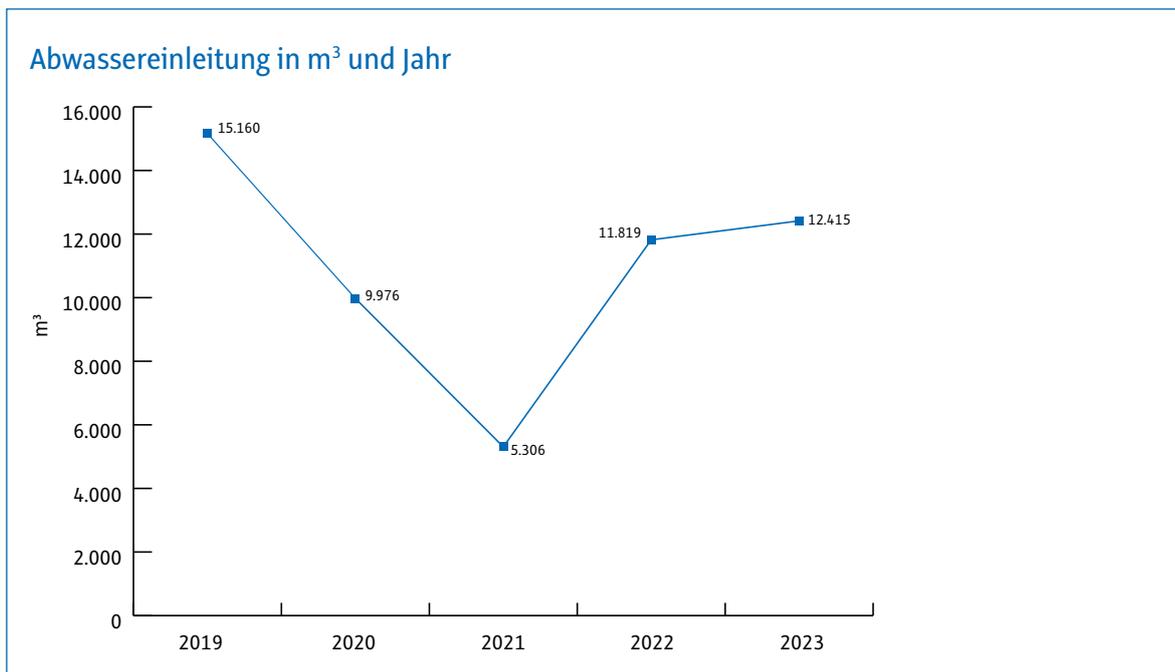


Abbildung 37: Abwassereinleitung nach Abwasserarten

| Aufbereitung | 2019 (in m ³) | 2020 (in m ³) | 2021 (in m ³) | 2022 (in m ³) | 2023 (in m ³) | Veränderung 2022-2023 in % |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Aufbereitung in externer Kläranlage | 15.160,00 | 9.976,00 | 5.306,00 | 11.819,00 | 12.415,00 | 5,04 |
| keine Aufbereitung | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| Summe aller Abwassereinleitungen | 15.160,00 | 9.976,00 | 5.306,00 | 11.819,00 | 12.415,00 | 5,04 |

Abbildung 38: Abwassereinleitung nach Abwasserarten

Abfall⁵⁸

| Umweltaspekt: | Abfall |
|------------------------------------|--|
| Art des Umweltaspekts: | Direkt/Indirekt |
| Umweltwirkung(en): | Gefährdung der Umwelt und der Beschäftigten/ Dritter 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 Dritte am Flughafen: Abfallerzeuger Entsorgungsunternehmen: Sortierung, Recycling, Beseitigung |
| Indikator(en) Flughafen Innsbruck: | Gesamtmenge Abfälle [t] Menge gefährlicher Abfälle [t] Menge nicht gefährlicher Abfälle [t] |

Am Flughafen Innsbruck fallen durch dessen Tätigkeiten nichtgefährliche und gefährliche Abfälle an, die bei unsachgemäßem Umgang zur Gefährdung der Umwelt und der Beschäftigten oder Dritter führen können. Als Quellen für diese Abfälle kommen die Terminals, Anlagen auf der Land- und Airside, Flugzeugkabinen, Werkstätten, abwassertechnische Einrichtungen (Öl- und Benzinabscheider) aber auch Baustellen auf dem Gelände des Flughafens in Frage. Um diese Gefährdungen zu vermeiden, verfolgt die TFG mit ihrem Abfall Management 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 mithilfe einer durchgehenden Entsorgungslogistik die anfallenden Ab-

fallfraktionen schon am Entstehungsort getrennt und in geeigneten Abfallbehältern gesammelt. Je nach Abfallart, -aufkommen und -standort werden unterschiedliche Sammelsysteme eingesetzt. Die Abfälle im Bereich der Landside und der Airside werden gesammelt, in großen Sammelbehältern und (Press-)Containern nach Abfallfraktionen getrennt und durch befugte Fachfirmen entsorgt.

Nicht gefährliche Abfälle

Die Menge an nicht gefährlichen Abfällen korreliert stark mit der Verkehrsentwicklung, da ein Großteil der Gesamtmenge aus dem Bereich des Vorfelds stammt, insbesondere aus den Kabinenreinigungen der Flugzeuge (Papier und Restabfall). Die Cateringabfälle werden von den Catering-Unternehmen selbst entsorgt.

Durch EU-Verordnungen, die die Mitnahme von Flüssigkeiten für Passagiere regeln, werden nicht für den Transport auf Flugzeugen zugelassene Produkte beim Sicherheitscheck abgenommen und unter der SN 53301 (Körperpflegemittel) entsorgt.

Gefährliche Abfälle

Die bei der TFG anfallenden gefährlichen Ab-

58 GRI 306-1, GRI 306-2, GRI 3-3

fälle, beispielsweise aus den Werkstätten (wie Öl-Wasser-Gemische, Altöl, ölhaltige Bindemittel, Bremsflüssigkeit, Kaltreiniger), den Abwasserreinigungsanlagen (Ölabscheiderinhalte), der Elektrowerkstätte (Leuchtstoffröhren) oder der EDV (Bildschirme), werden getrennt gesammelt und befugten Entsorgungsfirmen zur Weiterverarbeitung oder Entsorgung übergeben.

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 seit mehreren Jahren nach einem speziellen Verfahren, das von Austrian Airlines vorgeschrieben und zertifiziert wurde.

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

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

Abfall-Kennzahlen⁵⁹

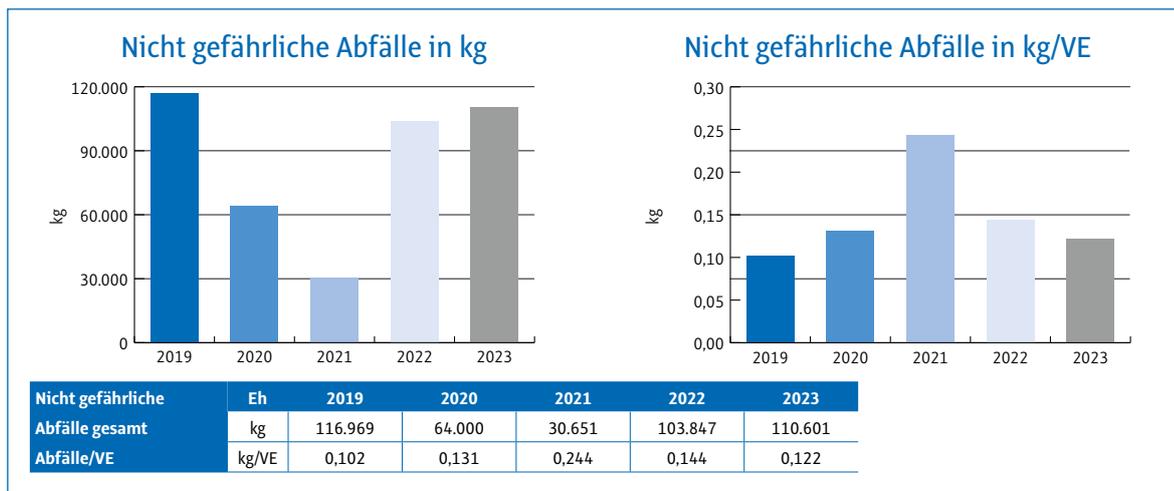


Abbildung 39: Nicht gefährliche Abfälle

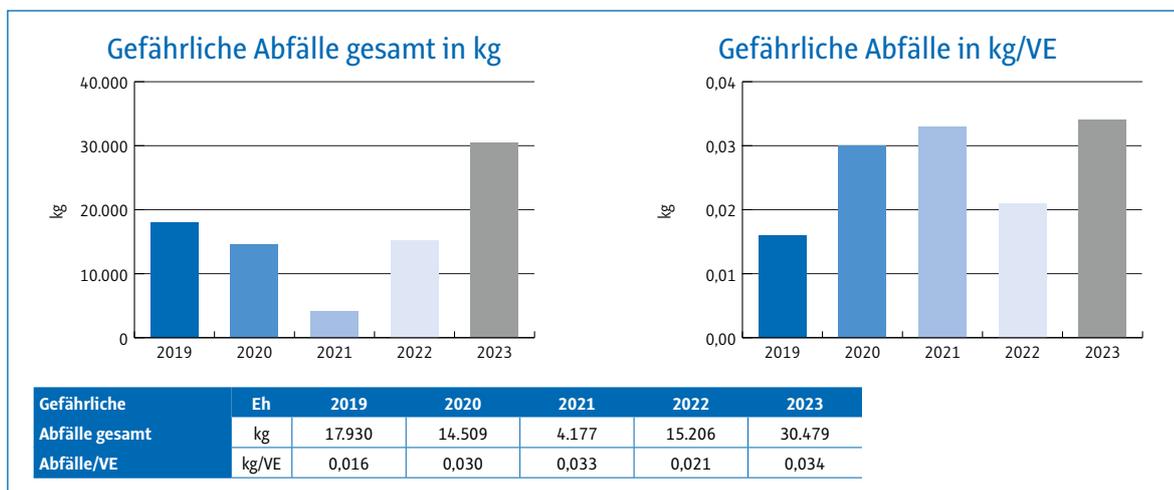


Abbildung 40: Gefährliche Abfälle

Daten und Fakten Abfall

| Bezeichnung | Schlüssel | 2021 | 2022 | 2023 | | Entsorger |
|---|-----------|--------|--------|--------|----|---------------|
| Gefährliche Abfälle (306-3) | | | | | | |
| Altöl | 54102 | 810 | 1.520 | 1.354 | kg | DAKA |
| Ölhaltiger Werkstätten Abfall | 54930 | 135 | 315 | 160 | kg | DAKA |
| Ölabscheiderinhalte | 54702 | 0 | 0 | 25.140 | kg | DAKA |
| Frostschutz | 55370 | 0 | 0 | 55 | kg | DAKA |
| Altlacke | 55513 | 0 | 3 | 0 | kg | DAKA |
| Ölbindemittel | 54926 | 94 | 142 | 53 | kg | DAKA |
| Spraydosen | 59803 | 91 | 281 | 166 | kg | DAKA |
| Batterien Bleibatterien | 35322 | 1.060 | 4.456 | 1.745 | kg | Banner |
| Lithium Batterien | 35337 | 18 | 0 | 42 | kg | DAKA |
| Leuchtstoffröhren | 35339 | 124 | 0 | 0 | kg | DAKA |
| Elektro- u. Elektronik-Altgeräte | 35230 | 1.710 | 1.000 | 1.190 | kg | DAKA |
| Elektrogroßgeräte/Haushaltsgeräte | 35221 | 0 | 0 | 39 | kg | DAKA |
| Kühlgeräte | 35205 | 0 | 0 | 45 | kg | DAKA |
| Körperpflegemittel | 53301 | 135 | 509 | 198 | kg | DAKA |
| Benzin-Dieselmisch | 55370 | 0 | 410 | 0 | kg | DAKA |
| Feuerlöschpulver | 39905 | 0 | 0 | 62 | kg | DAKA |
| Feuerlöschschaum | 55224 | 0 | 2.030 | 230 | kg | DAKA |
| Asbestzement | 31412 | 0 | 180 | 0 | kg | Energie AG |
| Wässrige Konzentrate | 52725 | 0 | 4.360 | 0 | kg | Freudenthaler |
| Gefährliche Abfälle Summe | | | | | | |
| Nicht gefährliche Abfälle (303-3) | | | | | | |
| Restmüll Airside | 91101 | 9.520 | 32.640 | 34.260 | kg | Mussmann/IKB |
| Restmüll Landside | 91101 | 0 | 1.900 | 9.060 | kg | Mussmann/IKB |
| Papier (geschätzt) | 18718 | 1.000 | 4.725 | 4.725 | kg | Recycling IKB |
| Kartonagen | 91201 | 2.080 | 3.660 | 3.880 | kg | Recycling IKB |
| Altreifen | 57502 | 20 | 1.200 | 1.380 | kg | Reifen Team |
| Gummi fest | 57501 | 0 | 200 | 400 | kg | Ragg |
| Schreddervormaterial, Schneideschrott | 35103 | 11.600 | 11.640 | 14.270 | kg | Ragg |
| Blech / Schrott | 35103 | 0 | 5.670 | 0 | kg | Mussmann |
| Nirosta | 35315 | 0 | 10 | 480 | kg | Ragg |
| Glas | 31468/9 | 411 | 1.152 | 1.086 | kg | Swarco |
| Baustellenabfälle | 91206 | 0 | 0 | 750 | kg | Ragg |
| Baurestmasse | 31409 | 0 | 2.440 | 0 | kg | Mussmann |
| Künstliche Mineralfaser | 31437 | 120 | 640 | 0 | kg | Mussmann/IKB |
| Leichtverpackungen/Plastik | 91207 | 4.500 | 5.910 | 8.280 | kg | Recycling IKB |
| Baum- / Strauchschnitt | 92105 | 1.400 | 25.440 | 30.360 | kg | Ragg |
| Altautos unbehandelt | 35203 | 0 | 1.300 | 0 | kg | Ragg |
| Altholz behandelt | 17202 | 0 | 4.500 | 1.670 | kg | Mussmann |
| Gips | 31438 | 0 | 820 | 0 | kg | Mussmann |
| Nicht gefährliche Abfälle Summe | | | | | | |
| Gefährliche Abfälle Summe kg | | | | | | |
| Nicht gefährliche Abfälle Summe kg | | | | | | |
| Gesamt Summe kg | | | | | | |

Abbildung 41: Abfallarten⁶⁰

Biodiversität

| 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 [km ²] |

Der Flughafen liegt westlich von Innsbruck, teilweise im Grundwasserschongebiet. Der Flugverkehr wird über eine in Ost-West-Richtung verlaufende Start- und Landebahn (08/26) abgewickelt. Die mit 2.000 m relativ kurze asphaltierte Piste liegt auf einer Seehöhe von ca. 590 m und zählt damit zu den höchstgelegenen Pisten Europas.

Mit einer Betriebsfläche von ca. 133 ha erfüllt der Flughafen Innsbruck eine wichtige Funktion für den Luftaustausch im Inntal. Davon sind ca. 33 ha versiegelt. Weitere 60 ha des freien Flughafenareals werden landwirtschaftlich genutzt, wobei normaler Grasschnitt für Futterzwecke erfolgt. Auf den im Flughafenbereich ausgewiesenen Wasserschutz- und Wasserschongebieten wird auf den Einsatz von Dünge- und Spritzmitteln verzichtet.

Kollisionen mit Vögeln, insbesondere mit Zug- und Jungvögeln, können eine Gefahr für Flugzeuge darstellen. Solche Ereignisse werden als Vogelschlag bezeichnet. Um sie zu vermeiden, werden Vogelschwärme vom Flughafengelände ferngehalten.

Im Jahr 2023 wurden am Flughafen Innsbruck im Vergleich zu den Vorjahren sehr viele Vogelschläge registriert. Aufgrund des hohen Vogelaukommens kam es im Jahr 2023 zu 13 Vogelschlägen, im Jahr

2022 war es nur ein Vogelschlag. Die Kollisionen mit Flugzeugen hatten jedoch keine gravierenden Auswirkungen auf deren Sicherheit.⁶¹

Um Vorfälle zu minimieren, wird das Gras von den örtlichen Landwirten sehr niedrig gemäht. Denn hoher Graswuchs begünstigt eine hohe Vogelpopulation.

Es wird auch darauf geachtet, dass sich keine Pfützen bilden und dass keine Pfähle oder andere Rastplätze vorhanden sind, die Vögel anziehen könnten. Gegebenenfalls werden größere Vogelschwärme durch Lärm (z.B. Hupen oder Schreckschüsse) vertrieben. Im Berichtszeitraum wurden 99 Vergrämungsmaßnahmen dokumentiert (2022: 23). Aus Sicherheitsgründen muss auch die Attraktivität des Flughafens für Brutvögel gering gehalten werden. Trotz dieser notwendigen Maßnahmen bietet das Gelände Rückzugsmöglichkeiten für zahlreiche Tierarten, die die Flugsicherheit nicht gefährden.

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

Im Berichtszeitraum wurden keine Gebiete saniert oder renaturiert. Einige Wiesenflächen, die nicht direkt an die sicherheitskritischen Flugbetriebsflächen grenzen, werden bewusst von regelmäßigem Schnitt auf natürlichen Langgrasbewuchs umgestellt. Eine Fläche befindet sich im Norden entlang der Kranebitter Allee, eine andere beim Parkhaus.





Umwelt- und Energiepolitik

66

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

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.

Fortlaufende Verbesserung der Umwelt- und Energieleistung sowie die Optimierung umweltschonender Maßnahmen sind 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.

Der Flughafen in Zahlen

Input-Output Ströme

| Input | 2022 | 2023 | Output | 2022 | 2023 |
|---------------------------------|------------------------|------------------------|---|---------|-----------|
| 1. ENERGIE / TREIBSTOFFE | | | 1. EMISSIONEN GASFÖRMIG | | |
| | | | standortabhängig | | |
| 1.1. Strom | 3.713.093 kWh | 3.519.810 kWh | 1.1.1. SO _x | 0,017 t | 0,021 t |
| 1.2. Gas | 368.918 m ³ | 284.634 m ³ | 1.1.2. NO _x | 1,342 t | 1,622 t |
| 1.3. Kerosin (betankte Menge) | 12.597.628 l | 15.427.570 l | 1.1.3. CO | 0,529 t | 0,644 t |
| Flugbenzin Avgas | 56.535 l | 58.970 l | 1.1.4.1 CO ₂ | 813 t | 816 t |
| 1.4. Diesel | 68.748 l | 75.210 l | 1.1.4.2 davon CO ₂ aus Stromerzeugung lt. IKB* | 0 t | 0 t |
| 1.5. Benzin | 581 l | 849 l | 1.1.5. Benzol | 0,004 t | 0,005 t |
| 1.6. Aspen2 für Motorsense** | 85 l | 50 l | 1.1.6. Feinstaub PM ₁₀ | 0,109 t | 0,141 t |
| 1.7. Heizöl EL ohne Biozusatz | 1.823 l | 1.879 l | 1.1.7. NO ₂ | 0,145 t | 0,179 t |
| 2. BETRIEBSSTOFFE | | | 2. ABFÄLLE nach ÖNORM S2101 | | |
| | | | SN | | |
| 2.1. Frostschutz Fahrz. | 81 l | 86 l | Gefährliche Abfälle | | |
| 2.2. Öl/Schmiermittel | 1.658 l | 530 l | Altöl | 54102 | 1.520 kg |
| 2.3. Klimafilter | 202 Stk. | 208 Stk. | Ölhaltige Werkstätten Abfall | 54930 | 315 kg |
| | | | Ölabscheiderinhalte | 54702 | 0 kg |
| 2.4. Flugzeugenteiser | | | Frostschutz | 55370 | 0 kg |
| Typ 1 | 36.106 l | 37.083 l | Altlacke | 55513 | 3 kg |
| Typ 2 | 37.382 l | 26.911 l | Ölbindemittel | 54926 | 142 kg |
| | | | Spraydosen | 59803 | 281 kg |
| 2.5. Flächenenteisungsmittel | | | Batterien Bleibatterien | 35322 | 4.456 kg |
| Safeway | 12.200 kg | 17.500 kg | Lithium Batterien | 35337 | 0 kg |
| Harnstoff | 14.500 kg | 10.000 kg | Leuchtstoffröhren | 35339 | 0 kg |
| Streusalz | 0 kg | 1.650 kg | Elektro- u. Elektronik-Altgeräte | 35230 | 1.000 kg |
| Streusalz (Maschinenring) | 7.480 kg | 9.990 kg | Elektrogroßgeräte/Haushaltsgeräte | 35221 | 0 kg |
| Landebahn Enteiser flüssig | 58.777 kg | 54.237 kg | Kühlgeräte | 35205 | 0 kg |
| | | | Körperpflegemittel | 53301 | 509 kg |
| | | | Benzin-Dieselmisch | 55370 | 410 kg |
| | | | Feuerlöschpulver | 39905 | 0 kg |
| | | | Feuerlöschschaum | 55224 | 2.030 kg |
| | | | Asbestzement | 31412 | 180 kg |
| | | | Wässrige Konzentrate | 52725 | 4.360 kg |
| | | | | | |
| | | | Nicht gefährliche Abfälle | | |
| | | | Restmüll Airside | 91101 | 32.640 kg |
| | | | Restmüll Landside | 91101 | 1.900 kg |
| | | | Papier (geschätzt) | 18718 | 4.725 kg |
| | | | Kartonagen | 91201 | 3.660 kg |
| | | | Altreifen | 57502 | 1.200 kg |
| | | | Gummi fest | 57501 | 200 kg |
| | | | Schreddervormaterial, Schneideschrott | 35103 | 11.640 kg |
| | | | Blech / Schrott | 35103 | 5.670 kg |
| | | | Nirosta | 35315 | 10 kg |
| | | | Glas | 31468/9 | 1.152 kg |
| | | | Baustellenabfälle | 91206 | 0 kg |
| | | | Baurestmasse | 31409 | 2.440 kg |
| | | | Künstliche Mineralfaser | 31437 | 640 kg |

* CO₂ Emissionen 0,0 g / kWh

** Aspen 2-Takt-Gemisch ist ein umweltschonender Kraftstoff für 2-Taktmotoren, bestehend aus Alkylatbenzin, dem ein 2 % vollsynthetisches Zweitaktöl zugesetzt wird. Es ist weitgehend frei von Schadstoffen wie Benzol und anderen aromatischen Kohlenwasserstoffen.

| Input | 2022 | 2023 | Output | 2022 | | 2023 |
|---|--------------------|--------------------|--|------------|------------|-------------------|
| | | | Leichtverpackungen/Plastik | 91207 | 5.910 kg | 8.280 kg |
| | | | Baum- / Strauchschnitt | 92105 | 25.440 kg | 30.360 kg |
| | | | Altautos unbehandelt | 35203 | 1.300 kg | 0 kg |
| | | | Altholz behandelt | 17202 | 4.500 kg | 1.670 kg |
| | | | Gips | 31438 | 820 kg | 0 kg |
| | | | | | | |
| 3. TRINKWASSER | | | 3. ABWASSER | | | |
| Firmen + Gebäude | 11.501 m³ | 12.147 m³ | Gesamt | 11.819 m³ | | 12.415 m³ |
| Parkhaus | 318 m³ | 268 m³ | | | | |
| Grundwasserentnahme für Kühlung | 398.532 m³ | 264.170 m³ | | | | |
| | | | | | | |
| 4. LANDSCHAFT | | | 4. LÄRM | | | |
| 4.1. Betriebsareal | 133 ha | 133 ha | Energieäquivalenter Dauerschallpegel L _{den} | | | |
| 4.2. Unversiegelte Flächen | 100 ha | 100 ha | Messstation Allerheiligen, 6 verkehrsreichste Monate | | | |
| 4.3. Versiegelte Flächen | 33 ha | 33 ha | Fluglärm | Lden | 54,7 dB | 55,7 dB |
| | | | | | | |
| 5. BEWEGUNGEN | | | 5. EMISSIONEN GASFÖRMIG | | | LTO Zyklus |
| 5.1. Bewegungen (Motorisiert) | | | 5.1.1. SOx | 2,04 t | 2,13 t | |
| Medium Jets | 0 | 4 | 5.1.2. NOx | 27,70 t | 28,90 t | |
| Small Jets | 5.890 | 5.618 | 5.1.3. CO | 114,90 t | 114,00 t | |
| Regional Jets | 1.792 | 3.281 | 5.1.4.1 CO ₂ | 7.448,50 t | 7.787,00 t | |
| Business Jets | 5.996 | 5.267 | 5.1.4.2 CO ₂ durch APUs | 591,00 t | 613,00 t | |
| Turboprop | 1.252 | 1.100 | 5.1.5. Benzol | 0,11 t | 0,11 t | |
| Piston | 29.272 | 29.002 | 5.1.6. Feinstaub PM10 | 1,773 t | 1.833,00 t | |
| Large Helicopters | 84 | 32 | | | | |
| Small Helicopters | 1.004 | 835 | | | | |
| Summe | 45.290 | 45.139 | | | | |
| | | | | | | |
| 5.2. Bewegungen (Gesamt) | | | | | | |
| Linie | 6.120 | 7.601 | | | | |
| Charter | 1.330 | 1.139 | | | | |
| Allgemeine Luftfahrt u. Bedarfsverkehr | 37.908 | 36.399 | | | | |
| Summe | 45.358 | 45.139 | | | | |
| | | | | | | |
| 6. PASSAGIERE (PAX) | | | | | | |
| Linie | 562.515 PAX | 757.457 PAX | | | | |
| Charter | 158.897 PAX | 149.198 PAX | | | | |
| Summe | 721.412 PAX | 906.655 PAX | | | | |

Abbildung 42: Input-Output Ströme

Kennzahlen gemäß ISO 50001

Entwicklung seit Einführung des Energiemanagementsystems

| Verbrauch | Eh | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------------------------|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Diesel Vorfeld | l | 121.555 | 57.085 | 62.368 | 68.748 | 75.210 |
| Diesel / Heizöl EL Notstrom | l | 2.600 | 1.498 | 1.613 | 1.823 | 1.879 |
| Benzin | l | 546 | 271 | 121 | 581 | 849 |
| Aspen 2 | l | 0 | 0 | 0 | 85 | 50 |
| Treibstoff gesamt | l | 124.701 | 58.854 | 64.102 | 71.237 | 77.988 |
| Gas | m ³ | 414.267 | 341.355 | 412.499 | 368.918 | 284.634 |
| Strom | kWh | 4.599.670 | 3.323.640 | 3.151.262 | 3.713.093 | 3.519.810 |
| davon erneuerbar | kWh | 4.599.670 | 3.323.640 | 3.151.262 | 3.713.093 | 3.519.810 |

| Verbrauch/VE | Eh | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------------------|--------------------|-------|-------|--------|-------|-------|
| Diesel Vorfeld | l/VE | 0,106 | 0,117 | 0,497 | 0,095 | 0,083 |
| Diesel Notstrom | l/VE | 0,002 | 0,003 | 0,013 | 0,003 | 0,002 |
| Benzin | l/VE | 0,000 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 |
| Benzin für Motorsense | l/VE | 0 | 0 | 0 | 0,000 | 0,000 |
| Treibstoff gesamt | l/VE | 0,109 | 0,121 | 0,511 | 0,099 | 0,086 |
| Gas | m ³ /VE | 0,362 | 0,700 | 3,287 | 0,511 | 0,314 |
| Strom | kWh/VE | 4,019 | 6,819 | 25,111 | 5,147 | 3,882 |
| davon erneuerbar | kWh/VE | 4,019 | 6,819 | 25,111 | 5,147 | 3,882 |

Abbildung 4.3: Verbrauch von Energieträgern gesamt und je VE⁶²

Mit Einführung der neuen Energiedatenerfassung am Flughafen wurde die Erfassung des Gasverbrauchs von händisch abgelesenen Zählerwerten auf die Abrechnung des Gasversorgers umgestellt. Um eine Vergleichbarkeit sicherzustellen, wurden auch die Werte 2019 bis 2020 auf dieser Basis neu berechnet.

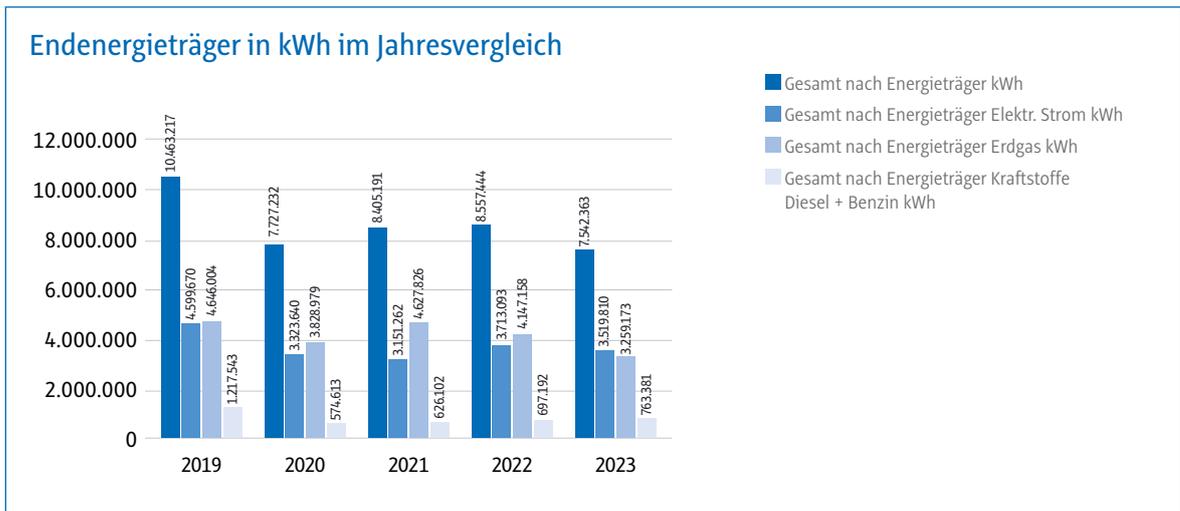


Abbildung 44: Endenergieträger / kWh im Jahresvergleich

Zusammenfassung Endenergieträger

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Veränderung zu 2022 |
|--|----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|
| Gesamt nach Energieträger | kw 10.463.217 | 7.727.232 | 8.405.191 | 8.557.444 | 7.542.363 | -11,86% |
| Elektr. Strom | 4.599.670 | 3.323.640 | 3.151.262 | 3.713.093 | 3.519.810 | -5,21 % |
| Erdgas | 4.646.004 | 3.828.979 | 4.627.826 | 4.147.158 | 3.259.173 | -21,41% |
| Kraftstoffe Diesel + Benzin | 1.217.619 | 574.613 | 626.102 | 697.192 | 763.381 | 9,46% |
| Passagierzahlen (Linie + Charter) | 1.144.471 | 487.437 | 125.495 | 721.412 | 906.655 | 25,68 % |

Abbildung 45: Endenergieträger

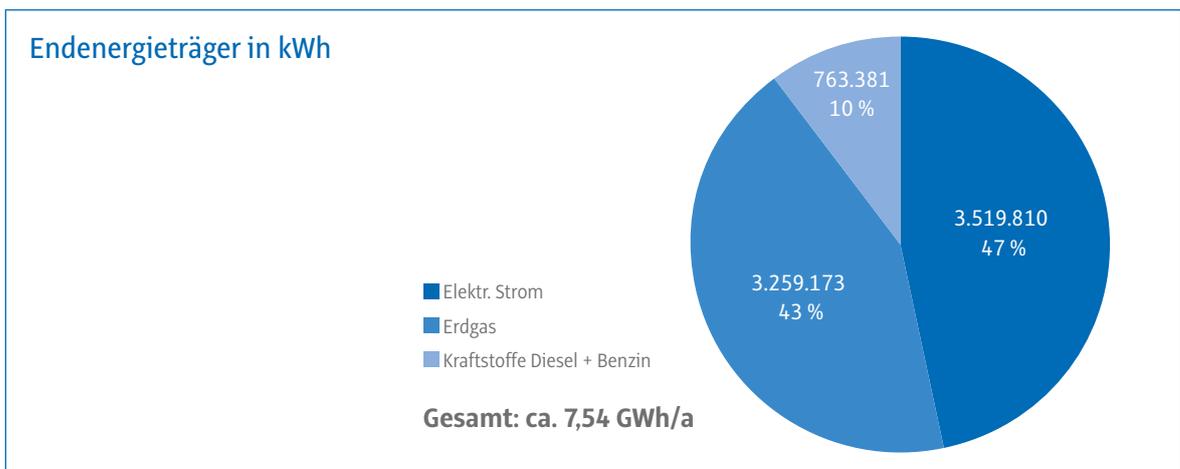
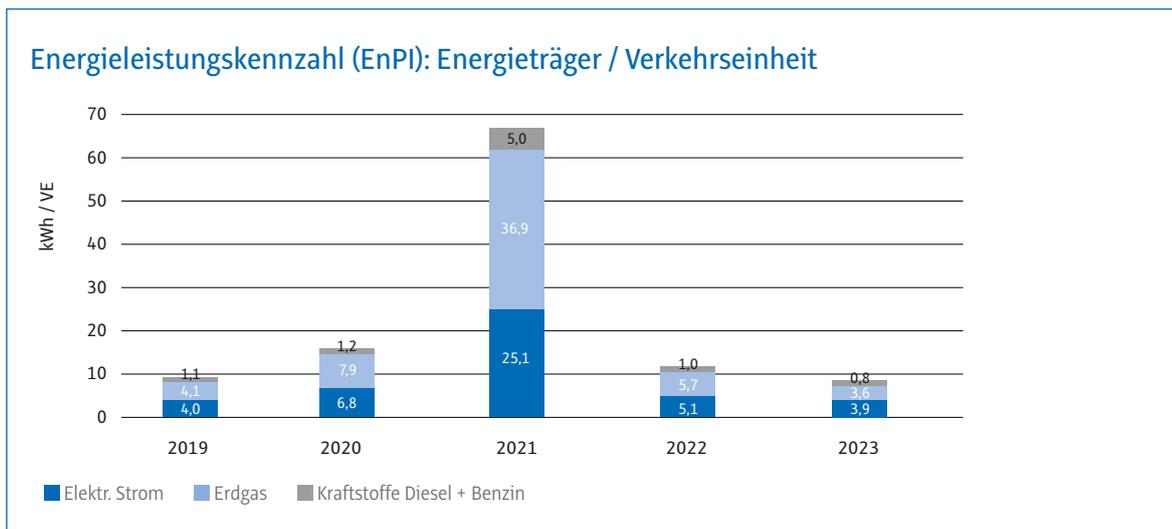


Abbildung 46: Endenergieträger⁶³


 Abbildung 47: EnPI: kWh nach Energieträger / Verkehrseinheit⁶⁴

| EnPI Verkehrseinheit | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Energetische Ausgangsbasis 2012 - 2014 | Veränderung zur Energetischen Ausgangsbasis | Veränderung zu 2022 |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|---|---------------------|
| EnPI Energieträger / VE (kWh/VE.a) | 9,1 | 15,9 | 67,0 | 11,9 | 8,3 | 10,0 | -16,58 % | 70,13 % |
| Elektr. Strom | 4,0 | 6,8 | 25,1 | 5,15 | 3,88 | 4,9 | -21,16 % | 75,43 % |
| Erdgas | 4,1 | 7,9 | 36,9 | 5,75 | 3,59 | 3,9 | -8,33 % | 62,53 % |
| Kraftstoffe Diesel + Benzin | 1,1 | 1,2 | 5,0 | 0,97 | 0,84 | 1,1 | -25,31 % | 87,10 % |
| Verkehrseinheit (VE) | 1.144.520 | 487.437 | 125.495 | 721.412 | 906.655 | 970.098,7 | -6,54 % | 25,68 % |
| Verkehrseinheiten Passagiere | 1.144.471 | 487.437 | 125.495 | 721.412 | 906.655 | 967.774,7 | -6,32 % | 25,68 % |
| Verkehrseinheiten Fracht | 49 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.324,0 | -100 % | |
| Energieträger (kWh) | 10.463.293 | 7.727.232 | 8.405.208 | 8.557.444 | 7.542.150 | 9.652.513,8 | -21,86 % | -11,86 % |
| Elektr. Strom | 4.599.670 | 3.323.640 | 3.151.262 | 3.713.093 | 3.519.810 | 4.767.881,3 | -26,18 % | -5,21 % |
| Erdgas | 4.646.004 | 3.828.979 | 4.627.826 | 4.147.158 | 3.259.173 | 3.795.138,3 | -14,12 % | -21,41 % |
| Kraftstoffe Diesel + Benzin | 1.217.619 | 574.613 | 626.119 | 697.192 | 763.167 | 1.089.494,1 | -29,95 % | 9,46 % |

 Abbildung 48: EnPI: kWh / Verkehrseinheit⁶⁵

64 GRI 302-3

65 GRI 302-3

Stromverbrauch⁶⁶

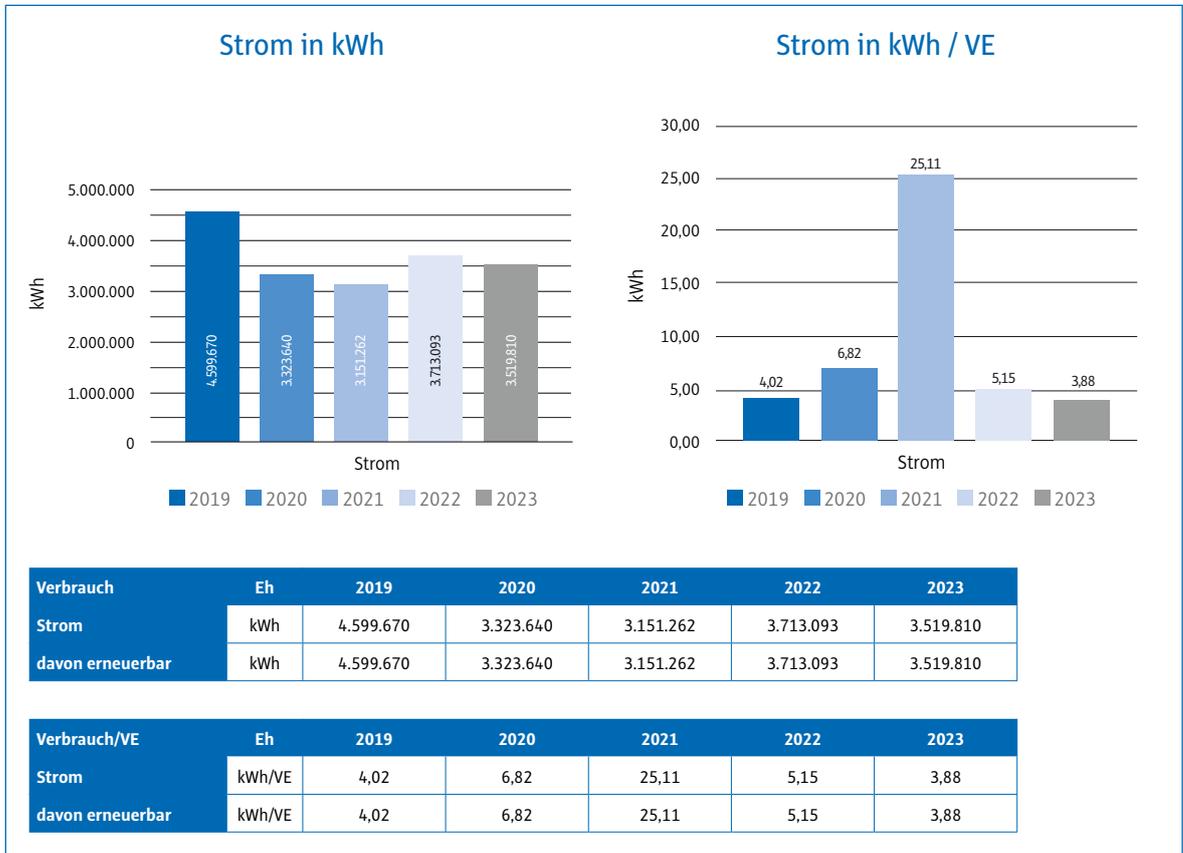


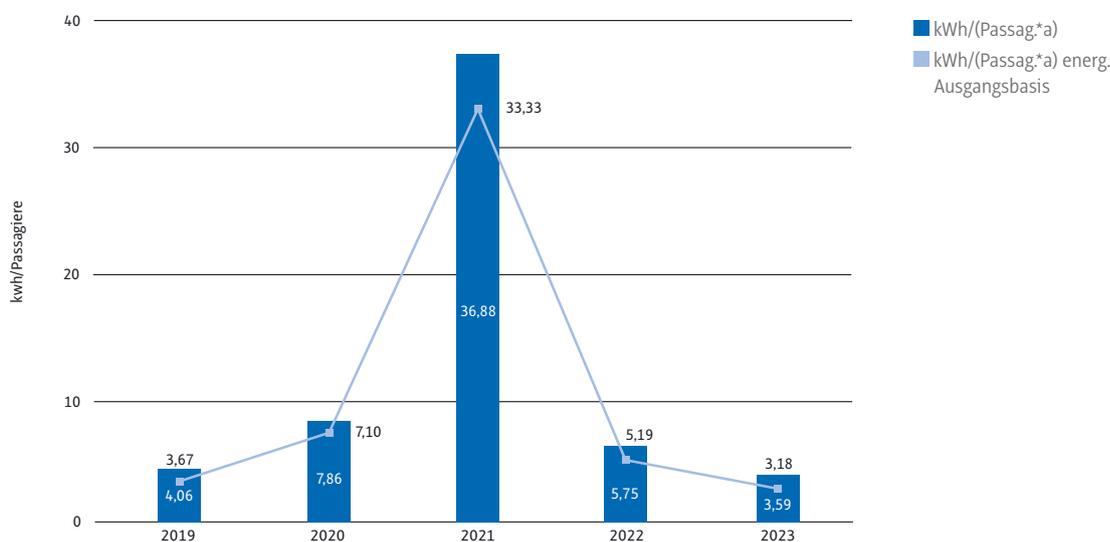
Abbildung 49: Stromverbrauch in kWh gesamt und je VE



Gasverbrauch⁶⁷

| Erdgas | v/a | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Energetische Ausgangsbasis 2012-2014 |
|--|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------------------------------|
| Gesamt | kWh/a | 4.646.004 | 3.828.979 | 4.627.826 | 4.147.158 | 3.259.173 | 3.795.138 |
| Abgefertigte Passagiere | Passagiere | 1.144.471 | 487.437 | 125.495 | 721.412 | 906.655 | 967.775 |
| Energiekennzahl Gas | kWh/(Passag.*a) | 4,06 | 7,86 | 36,88 | 5,75 | 3,59 | 3,93 |
| Kennzahl gemäß Brennwert energetische Ausgangsbasis | kWh/(Passag.*a) | 3,67 | 7,10 | 33,33 | 5,19 | 3,18 | Brennwert 10,14 je m³ Gas |

Energieleistungskennzahl Gas – Gasverbrauch gegenüber abgefertigte Passagiere



Erdgas - Halbjahreswerte

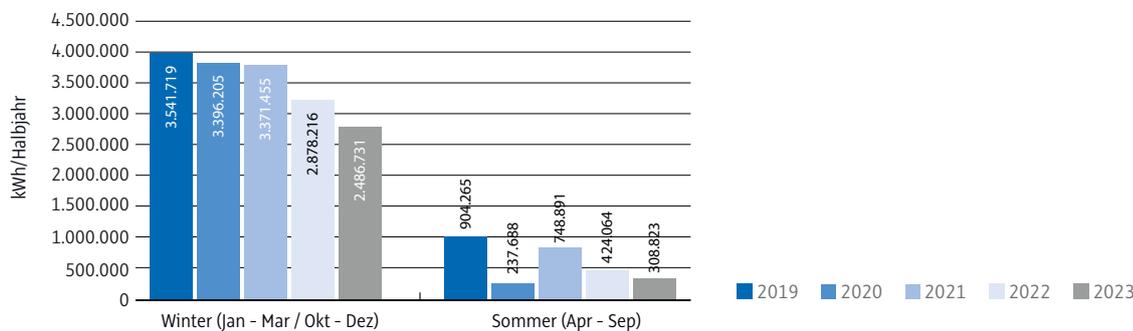


Abbildung 50: Erdgasverbrauch⁶⁸

67 GRI 302-1, 302-3

68 GRI 302-1

Verbrauch von Kraftstoffen

| Kraftstoffe | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|--------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Gesamt | kWh/a | 1.217.619 | 574.651 | 626.119 | 697.192 | 763.167 |
| Diesel Vorfeld (Schneeräumung, Feuerwehr usw.) | kWh/a | 1.187.592 | 557.720 | 609.335 | 673.733 | 737.057 |
| Diesel (E-Zentrale Notstrom) | kWh/a | 25.402 | 14.635 | 15.759 | 17.865 | 18.414 |
| Benzin | kWh/a | 4.625 | 2.295 | 1.025 | 5.594 | 7.695 |

Abbildung 51: Kraftstoffe Jahreswerte kWh/a

| Gesamt lt. Umwelterklärungen | Liter | 124.701 | 58.854 | 64.102 | 71.237 | 77.988 |
|--|-------|---------|--------|--------|--------|--------|
| Diesel Vorfeld (Schneeräumung, Feuerwehr usw.) | l | 121.555 | 57.085 | 62.368 | 68.748 | 75.210 |
| Diesel Notstrom | l | 2.600 | 1.498 | 1.613 | 1.823 | 1.879 |
| Benzin | l | 546 | 271 | 121 | 666 | 899 |

Abbildung 52: Kraftstoffverbrauch in Liter

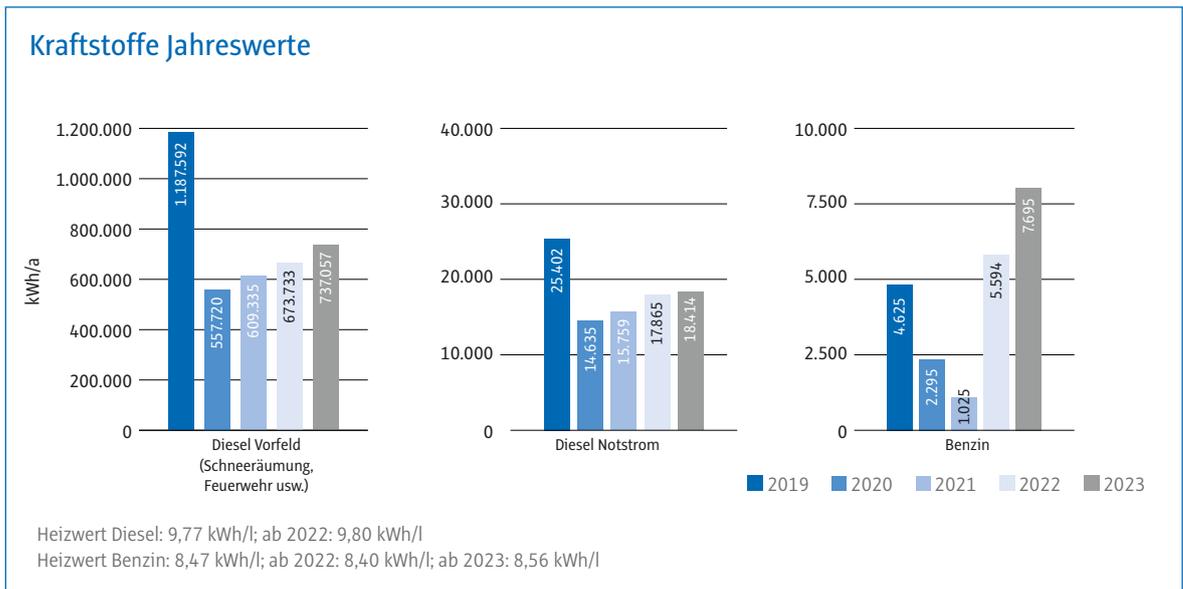


Abbildung 53: Kraftstoffverbrauch in kWh/a

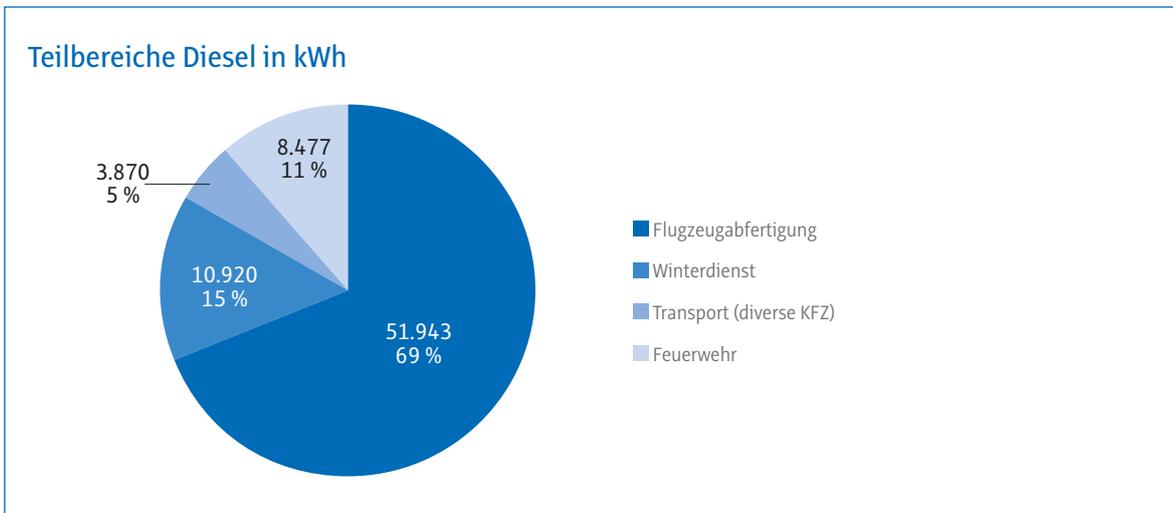


Abbildung 54: Energiebedarf Diesel

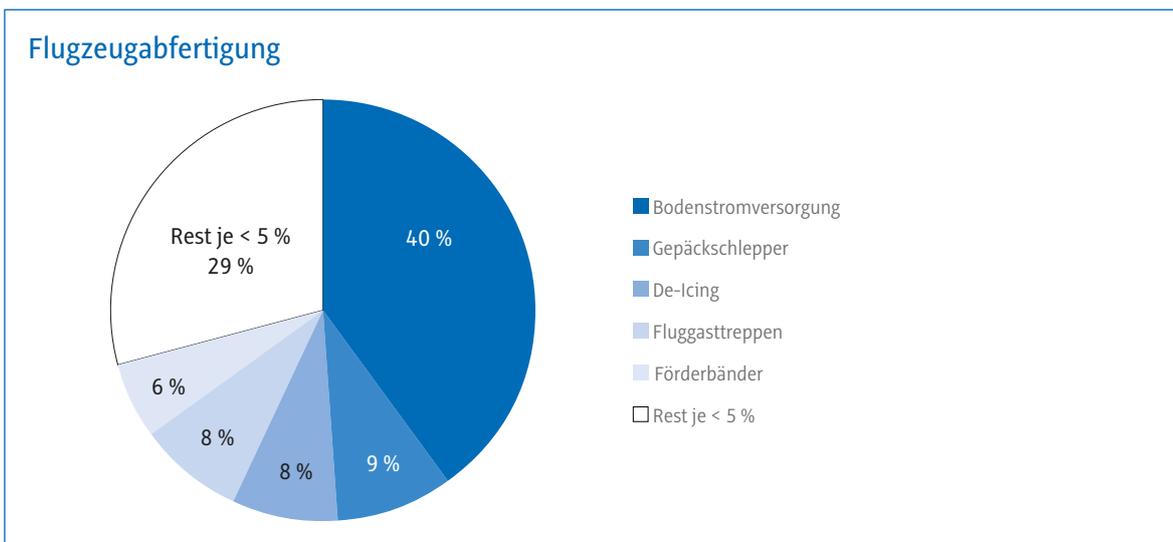


Abbildung 55: Energiebedarf Diesel für Flugzeugabfertigung

Nachhaltigkeitsziele

| Ziele (quantifiziert) | Verantwortlichkeit Durchführung | Maßnahmen zur Verwirklichung | Termin |
|--|---------------------------------|--|---|
| Ziele in Umsetzung | | | |
| Zero-Emissions | GF | Teilnahme am Airport Carbon Accreditation | in Planung |
| Förderung der E-Mobilität | TL, TE | Ladestationen im öffentlichen Bereich – Infrastruktur Anpassungen prüfen Entgeltpflicht für bessere Auslastung | in Umsetzung |
| Förderung der CO ₂ freien Mobilität | GL | Stadtrad Aktion für 2024 | 2024 |
| Förderung der CO ₂ freien Mobilität | TR | Prüfung der Einführung von HV0100 | 12/2024 |
| Lärm und Emissionen | GF | Verringerung Betriebszeitenüberschreitungen in der Wintersaison 2023 / 2024 - Abflug um 19:30 statt 19:45 am Sonntag | in Umsetzung |
| Lärm und Emissionen | GF, KL | Überarbeitung der bestehenden Regelung für lärmabhängige Landegebühren | 2024 |
| Lärm und Emissionen | GF, KL | Umsetzung der Nox-Gebühren | 2024 / 2025 |
| Lärm und Emissionen | GF | Förderung von Lärmschutzfenstern - Ausweitung auf Gemeinde Völs | in Umsetzung |
| Reduktion Energieverbrauch | GF/KL | Mitarbeit Konzernprojekt - KonKlima | in Umsetzung |
| Reduktion Energieverbrauch | GF | Erstellung / Adaptierung des Energiekonzeptes | 12/2024 |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TE | Errichtung PV-Anlagen auf Multifunktionshalle 2, Parkhaus und Hangar IV | 2023/2024 |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TH | Errichtung zusätzlicher PV Anlagen im Freigelände | 2028 |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TH | Heiz-/Kühlenergieversorgung mit grundwasserversorgten Wärmepumpen | 2026 |
| Legal Compliance | GF | Veröffentlichung der BZV auf der Homepage gem. LFG | 2024 |
| Legal Compliance | GF/KL | Vorbereitung auf CSRD | 2024 |
| Legal Compliance | GL | Erweiterter Kreis der internen Betroffenen zur Umsetzung der CSRD und weiterer bindenden Verpflichtungen | 2024 |
| Legal Compliance | GF | Rechtsänderungsdienst – Entscheidung über Abo oder Neuvergabe | 2024 |
| Ziele erreicht (laufender Prozess) | | | |
| Compliance | GF, KL, UMSB | Projekt KonKlima - zur Umsetzung der CSRD | laufender Prozess seit 2022 |
| Compliance | TW, CM | Einpflegen der Sicherheitsdatenblätter in das Gutwin-Programm | laufender Prozess |
| Erhöhte Mitarbeitermotivation in Bezug auf Umweltschutz | UMSB | Veranstaltungen | laufender Prozess |
| Lärm und Emissionen | GF, KL | Einhebung von emissionsabhängigen Landegebühren | laufender Prozess seit Jänner 2023 |
| Lärm und Emissionen | GF, TR | Evaluierung bei Neuanschaffung von Fahrzeugen: Elektro- versus Benzin- bzw. Dieselmotorbetrieb | laufender Prozess |
| Lärm und Emissionen | VL | Minimierung der Flugbewegungen an den Betriebszeitenrandlagen | laufender Prozess |
| Notfallmanagement | FW | Notfallübung | periodischer Prozess |
| Optimierung der Abfallentsorgung | Abfallbeauftragter | Zweckmäßigkeit der Sammelgefäße überprüfen | laufender Prozess |
| Reduktion Energieverbrauch | TE, TH | Umstellung der bestehenden Energiedatenerfassung auf Echtzeitbetrieb | laufender Prozess |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TE | Einsatz einer optimierten Energiemanagementsoftware zur besseren Erfassung und Steuerung des Energieverbrauchs in den einzelnen Bereichen | laufender Prozess |
| Reduktion Energieverbrauch | UMSB | laufende Verbesserungen im Energiemanagement | laufender Prozess |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TH | Umstellung des Heizungssystems von Hochtemperatur auf Niedertemperatur | laufender Prozess |

| Ziele (quantifiziert) | Verantwortlichkeit Durchführung | Maßnahmen zur Verwirklichung | Termin |
|--|-------------------------------------|--|-------------------------------------|
| Umgesetzte Ziele | | | |
| Compliance | AO | Ermittlung von Risikokennzahlen | umgesetzt |
| Erhöhung der Sicherheit | TL, AO, FW | Ankauf eines weiteren Flughafenlöschfahrzeugs (Panther) für die Flughafenfeuerwehr | umgesetzt |
| Erhöhung der Sicherheit | TL, AO, FW | Vorausfahrzeug Feuerwehr | umgesetzt |
| 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 |
| Green IT | IT | Erweiterung des digitalen Workflows, Serverreduktion von 20 auf drei Server, Einsatz von Thin Clients | umgesetzt |
| Lärm und Emissionen | GF | Evaluierung der Lärmschutzfensterförderaktion | umgesetzt |
| Lärm und Emissionen | GF | Adaption der Lärmschutzfensterförderaktion | umgesetzt |
| Lärm und Emissionen | GF | Sanierung Piste – Nachtruheproblematik Nachtarbeitsthematik als hohes Bewertungskriterium bei Projektierung | umgesetzt |
| Managementsystem | UMSB | Zusammenführung Umweltmanagement Systemhandbuch mit vorhandenen Systemen | umgesetzt |
| 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 | Austausch Pistenbefehung – teilweise LED | umgesetzt |
| Reduktion Energieverbrauch | TL, TE | Gerätebeschaffung (Kehrbalgergerät, Förderbandwagen (elektrisch), Elektroplattformwagen) | umgesetzt |
| Reinigung | Abfallbeauftragter, Reinigung | Verstärkte Abstimmung zwischen Abfallbeauftragtem und Reinigung | umgesetzt |
| Stakeholder | GF, UMSB | Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts | umgesetzt |
| Stakeholder | UMSB | Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts im neuen Design | umgesetzt |
| Stakeholder | UMSB | Stakeholder / Wesentlichkeitsworkshop | umgesetzt |
| Verbesserung der Arbeitssicherheit | TL | Straßenbeleuchtung südlich des Hangars | umgesetzt |
| Wiederverwendbarkeit Datenträger | Parking | Umstellung Parkieranlage auf Chip-Coin-System | umgesetzt |
| Nicht mehr weiter verfolgte Ziele | | | |
| Lärm und Emissionen | GF, HL | MD82 – im Wintercharter 2019/2020 die Rotation (Samstag Vormittag) verhindern | konnte nicht realisiert werden |
| Standardisierung von Nachhaltigkeitsaspekten | GF, UMSB | Parallele Einführung der ONR 192500 (gesellschaftliche Verantwortung von Organisationen) | Ziel wird nicht mehr weiterverfolgt |
| Abfallwirtschaft | Reinigung, Abfallbeauftragter, UMSB | verbesserte Abfalltrennung AUA – "Fly Greener – AUA" | Ziel wird nicht mehr weiterverfolgt |

Abbildung 56: Nachhaltigkeitsziele

GRI-Index

78

Anwendungserklärung:

TFG hat die in diesem GRI-Index genannten Informationen für den Zeitraum von 01.01.2023 bis 31.12.2023 unter Bezugnahme auf die GRI-Standards berichtet.

Verwendeter GRI-1: GRI-1: Grundlagen 2021

| GRI | Beschreibung | Seite | Bemerkungen / Erklärungen |
|--|--|------------------------|---|
| GRI 2 | Allgemeine Angaben 2021 | | |
| Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken | | | |
| 2-1 | Organisationsprofil | S.10f | |
| 2-2 | Entitäten, die im Bericht berücksichtigt werden | S.9 | |
| 2-3 | Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle | S.9 | |
| 2-4 | Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen | | keine |
| 2-5 | Externe Prüfung | S. 9, S. 91f | |
| Tätigkeiten und Mitarbeitende | | | |
| 2-6 | Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen | S.11 | |
| 2-7 | Angestellte | S. 37f | |
| 2-8 | Mitarbeitende, die keine Angestellten sind | S. 37f | |
| Unternehmensführung | | | |
| 2-9 | Führungsstruktur und Zusammensetzung | S.13f | |
| 2-10 | Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans | S.13 | |
| 2-11 | Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans | S.13 | |
| 2-12 | Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen | S.15 | |
| 2-13 | Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen | S.15 | |
| 2-14 | Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung | S.9, S.14, S.15 | |
| 2-15 | Interessenkonflikt | | Aus dem Corporate Governance Bericht 2023: Alle Mitglieder des Aufsichtsrats haben erklärt, keine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei Mitbewerbern des Unternehmens auszuüben, die einen Interessenkonflikt begründen könnten. Keines der Mitglieder des Aufsichtsrats übt mehr als die in den CGLL festgelegte Obergrenze an Mandaten in Überwachungsorganen aus. |
| 2-16 | Übermittlung kritischer Anliegen | S.16, S.21, S.31, S.39 | |
| 2-17 | Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans | S.15 | |
| 2-18 | Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans | | Die Ziele des Geschäftsführers beinhalten auch Ziele zu Umwelt- und Anrainerschaftsthemen. Die Zielerreichung wird nach der Entlastung des Geschäftsführers durch die Generalversammlung von der Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Vorstandsvorsitzenden des Haupteigentümers einmal jährlich bewertet. Die interne Revision des Mutterkonzerns könnte darüber hinaus Schwerpunkte setzen, falls aus Sicht des Vorstands Themen nicht genug Beachtung durch den Geschäftsführer finden. |

| GRI | Beschreibung | Seite | Bemerkungen / Erklärungen |
|---|--|------------------|---|
| GRI 2 | Allgemeine Angaben 2021 | | |
| 2-19 | Vergütungspolitik | | (a-i) Einzig die Vergütung des Geschäftsführers besteht aus einem fixen und variablen Bestandteil, wobei der variable Anteil vom Grad der Zielerreichung abhängig ist. Für die gesamte Belegschaft ist im Kollektivvertrag festgesetzt, dass 6% des Gewinns vor Steuern auf alle Mitarbeitenden bis zu einem Maximalsatz von 100% eines Monatsgehalts oder -lohns verteilt wird. (a-ii) Anstellungsprämien oder Zahlungen als Einstellungsanreiz kommen nicht zur Anwendung. (a-iii) Bei Ausscheiden eines Mitglieds der Geschäftsführung bzw. leitenden Angestellten der ersten Führungsebene werden keinerlei Abfindungen ausbezahlt, die über die gesetzlichen Rahmenbedingungen hinausgehen. (a-iv) Zu Rückforderungen/Rückzahlungen früher erhaltener Vergütungen im Falle einer Nichterreicherung von Zielen, gibt es keine Regelung. (a-v) Unterschiede bei Altersversorgungssystemen (b) Zusammenhang Ziele für das Management und Auswirkungen der Organisation auf Wirtschaft, Umwelt und Menschen: siehe 2-18 |
| 2-20 | Verfahren zur Festlegung der Vergütung | | (a) Verfahren für die Gestaltung der Vergütungspolitik und die Festlegung der Vergütung erfolgt durch die Gesellschafter (Eigentümer); Managerrichtlinie des Landes Tirols und der Stadt Innsbruck - Regeln werden in diesen 2 Richtlinien aufgestellt. siehe auch Corporate Governance Bericht 2023 (a-i) als GmbH hat keinen Vergütungsausschuss; aber wird von der AR-Vorsitzenden überwacht(a-ii) Nicht zutreffend, da nicht an der Börse notiert (a-iii) An der Konzepterstellung und Festlegung des Vergütungsverfahrens waren keine Vergütungsberatungsunternehmen beteiligt. (b) Nicht zutreffend |
| 2-21 | Verhältnis der Jahresgesamtvergütung | | Abgedeckt im Corporate Governance. Die Vergütung ist dort auf Basis der Managementrichtlinien von Stadt und Land verankert. |
| Strategie, Richtlinien und Verfahren | | | |
| 2-22 | Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung | S. 3, S.15 | |
| 2-23 | Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen | S.20 | |
| 2-24 | Einbeziehung politischer Verpflichtungen | S.21 | |
| 2-25 | Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen | S.16, S.15, S.39 | |
| 2-26 | Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen | S.21 | |
| 2-27 | Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen | S.22 | |
| 2-28 | Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen | S.23 | |
| Einbindung von Stakeholdern | | | |
| 2-29 | Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern | S.16f | |
| 2-30 | Tarifverträge | | 100 Prozent der TFG- Belegschaft fallen unter den Flughafenkollektivvertrag |

| GRI | Beschreibung | Seite | Bemerkungen/Erklärungen |
|---|--|------------------------|---|
| GRI 3 | Wesentliche Themen 2021 | | |
| GRI 3-1 | Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen | S.18 | |
| GRI 3-2 | Liste der wesentlichen Themen | S.18 | |
| Wesentliches Thema: Klimawandel | | | |
| GRI 3 | Wesentliche Themen 2021 | | |
| GRI 3-3 | Management von wesentlichen Themen | S.47f | |
| GRI 302 | Energie 2016 | | |
| 302-1 | Energieverbrauch innerhalb der Organisation | S.50, S.51. S.70-75 | |
| 302-2 | Energieverbrauch außerhalb der Organisation | | Datenerfassung wird derzeit gemäß den Vorgaben des Mutterkonzerns für die verpflichtende Berichterstattung nach der CSRD vorgenommen, für 2023 wurden diese Daten noch nicht erfasst. |
| 302-3 | Energieintensität | S. 69f | |
| 302-4 | Verringerung des Energieverbrauchs | S.50 | |
| 302-5 | Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen | S.50, S.70f | |
| GRI 305 | Emissionen 2016 | | |
| 305-1 | Direkte THG-Emissionen (Scope 1) | S.49 | |
| 305-2 | Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2) | S.49 | |
| 305-3 | Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3) | S.49 | |
| 305-4 | Intensität der THG-Emissionen | S.49 | |
| 305-5 | Senkung der THG-Emissionen | S.49 | |
| 305-6 | Emissionen Ozon abbauender Substanzen | S.53 | |
| 305-7 | Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen | S.53 | |
| Wesentliches Thema: Umweltauswirkungen | | | |
| GRI 3 | Wesentliche Themen 2021 | | |
| GRI 3-3 | Management von wesentlichen Themen | S.52f | |
| Wesentliches Thema gem. EMAS-VO: Wassernutzung (Ableitung von Wasser) | | | |
| GRI 3 | Wesentliche Themen 2021 | | |
| GRI 3-3 | Management von wesentlichen Themen | S.56 | |
| GRI 303 | Wasser und Abwasser 2018 | | |
| 303-1 | Wasser als gemeinsam genutzte Ressource | S.56-59 | |
| 303-2 | Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung | S.56-59 | |
| 303-3 | Wasserentnahme | S.56-59 | |
| 303-4 | Wasserrückführung | S.56-59 | |
| 303-5 | Wasserverbrauch | S.56-59 | |
| Wesentliches Thema gem. EMAS-VO.: Biologische Vielfalt und Ökosysteme | | | |
| GRI 3 | Wesentliche Themen 2021 | | |
| GRI 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 64f | |
| GRI 304 | Biodiversität 2016 | | |
| 304-1 | Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben geschützten Gebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden | | nicht relevant nach GRI |
| 304-2 | Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität | | nicht relevant nach GRI |
| 304-3 | Geschützte oder renaturierte Lebensräume | | nicht relevant nach GRI |
| 304-4 | Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind | | nicht relevant nach GRI |
| Wesentliches Thema gem. EMAS-VO: Abfall (Kreislaufwirtschaft) | | | |
| GRI 3 | Wesentliche Themen 2021 | | |
| GRI 3-3 | Management von wesentlichen Themen | S.60f | |
| GRI 301 | Materialien 2016 | | |
| 301-1 | Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen | S.67f | |
| 301-2 | Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe | | nicht relevant |
| 301-3 | Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien | | nicht relevant |
| GRI 306 | Abfall 2020 | | |

| GRI | Beschreibung | Seite | Bemerkungen/Erklärungen |
|---|--|-------|---|
| 306-1 | Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen | S.60f | |
| 306-2 | Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen | S.60f | |
| 306-3 | Angefallener Abfall | S.61f | |
| 306-4 | Von Entsorgung umgeleiteter Abfall | S.62f | |
| 306-5 | Zur Entsorgung bestimmter Abfall | S.62f | |
| Wesentliches Thema: Arbeitsbedingungen | | | |
| GRI 3 Wesentliche Themen 2021 | | | |
| GRI 3-3 | Management von wesentlichen Themen | S.35f | |
| GRI 201 Wirtschaftliche Leistung 2016 | | | |
| 201-3 | Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne | | Gemäß den gesetzlich Vorgaben ein prozentualer Anteil des Gehalts, der von den Arbeitenden oder dem Arbeitgeber als Beitrag gezahlt wird. |
| GRI 202 Marktpräsenz 2016 | | | |
| 202-1 | Verhältnis der nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standard-eintrittsgehälter zum lokalen Mindestlohn | | Der aktuelle gesetzliche Mindestlohn Jänner 2024 beträgt für eine Vollzeitkraft auf Basis einer 35 h-Woche € 1.766,92 brutto. Das geringste Einstiegsgehalt bei Angestellten liegt ca. 24 % Prozent und bei Arbeitern ca. 8,8 % über dem gesetzlichen Mindestlohn. Das geringste Einstiegsgehalt bei Angestellten beträgt € 2.507,60 bei einer 40h-Woche. (= € 2.194,15 umgerechnet auf eine 35h-Woche). Das geringste Einstiegsgehalt bei Arbeitern beträgt € 2.196,06 bei einer 40h-Woche (= € 1.922,29 umgerechnet auf eine 35h-Woche). |
| GRI 401 Beschäftigung 2016 | | | |
| 401-1 | Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation | S.38 | |
| 401-2 | Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden | | Bei Teilzeitbeschäftigten und Vollzeit-Stammpersonal wird kein Unterschied in den betrieblichen Leistungen gemacht. Für Saisonarbeitende gelten abweichende Regelungen. |
| 401-3 | Elternzeit | | Im Jahr 2023 hat ein Mitarbeiter einen Papamonat in Anspruch genommen; zwei Mitarbeiterinnen haben im Jahr 2023 eine Elternzeitvereinbarung abgeschlossen; zwei Mitarbeiterinnen befanden sich in Karenz. |
| GRI 402 Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016 | | | |
| 402-1 | Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen | | Es gibt keine schriftlich dokumentierte Mindestmitteilungsfrist, jedoch werden alle Mitarbeitende möglichst zeitnah über betriebliche Veränderungen per Email informiert. |
| GRI 403 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018 | | | |
| 403-1 | Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | S.33 | |
| 403-2 | Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen | S.33 | |
| 403-3 | Arbeitsmedizinische Dienste | S.33 | |
| 403-4 | Mitarbeiter*innenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | S.33 | |
| 403-5 | Mitarbeiter*innenschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | S.33 | |
| 403-6 | Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter*innen | S.33 | |
| 403-8 | Mitarbeiter*innen, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind | S.33 | |
| 403-9 | Arbeitsbedingte Verletzungen | S.33 | |
| GRI 404 Aus- und Weiterbildung 2016 | | | |
| 404-1 | Durchschnittliche Stundenzahl der Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten | | Diese Daten wurden für den Berichtszeitraum nicht erhoben. |
| 404-2 | Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe | S.36 | |
| 404-3 | Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer Entwicklung erhalten | | Im Berichtszeitraum gab es keine Leistungsbeurteilung der Mitarbeitenden |
| GRI 405 Diversität und Chancengleichheit 2016 | | | |
| 405-1 | Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten | S.37 | siehe auch Corporate Governance Bericht |
| 405-2 | Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern | | Die Entlohnung der Mitarbeitenden der TFG erfolgt nach dem Kollektivvertrag. Alle Geschlechter werden danach gleich bezahlt sofern sie vergleichbare Tätigkeiten ausüben |
| GRI 406 Nichtdiskriminierung 2016 | | | |
| 406-1 | Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen | | Im Berichtszeitraum gab es keine gemeldeten Fälle von Diskriminierung |

| GRI | Beschreibung | Seite | Bemerkungen/Erklärungen |
|--|--|------------|--|
| GRI 407 | Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016 | | |
| 407-1 | Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte | | nicht relevant |
| Wesentliches Thema: Betroffene Gemeinschaften | | | |
| GRI 3 | Wesentliche Themen 2021 | | |
| GRI 3-3 | Management von wesentlichen Themen | S.39f | |
| GRI 413 | Lokale Gemeinschaften 2016 | | |
| 413-1 | Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen | S.45 | |
| 413-2 | Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften | S.39 | |
| Wesentliches Thema: Flughafensicherheit | | | |
| GRI 3 | Wesentliche Themen 2021 | | |
| GRI 3-3 | Management von wesentlichen Themen | S.30 | |
| GRI 410 | Sicherheitspraktiken 2016 | | |
| 410-1 | Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde | S.31 | Prozentsatz des geschulten Kontrollpersonals bei Sicherheitskontrollen wurde nicht erhoben. |
| GRI 417 | Marketing und Kennzeichnung 2016 | | |
| 417-2 | Verstöße im Zusammenhang mit Produkt- und Dienstleistungsinformationen und der Kennzeichnung | | Im Berichtszeitraum sind keine Verstöße in diesem Zusammenhang bekannt. |
| 417-3 | Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation | | Im Berichtszeitraum sind keine Verstöße in diesem Zusammenhang bekannt. |
| GRI 418 | Schutz der Kundendaten 2016 | | |
| 418-1 | Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten | S.31 | Im Berichtszeitraum sind keine Verstöße in diesem Zusammenhang bekannt. |
| Wesentliches Thema: Regionale Wertschöpfung | | | |
| GRI 3 | Wesentliche Themen 2021 | | |
| GRI 3-3 | Management von wesentlichen Themen | S.24f | |
| GRI 201 | Wirtschaftliche Leistung 2016 | | |
| 201-1 | Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert | S.12, S.29 | |
| GRI 203 | Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016 | | |
| 203-1 | Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen | S.28 | |
| GRI 204 | Beschaffungspraktiken 2016 | | |
| 204-1 | Anteil der Ausgaben für lokale Lieferanten | S.28f | |
| Wesentliches Thema: Verantwortungsvolle Unternehmensführung | | | |
| GRI 3 | Wesentliche Themen 2021 | | |
| GRI 3-3 | Management von wesentlichen Themen | S. 20f | |
| GRI 201 | Wirtschaftliche Leistung 2016 | | |
| 201-4 | Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand | S. 29 | Im Berichtszeitraum gab es finanzielle Unterstützung in Höhe von EUR 82.000 durch die öffentliche Hand. |
| GRI 205 | Korruptionsbekämpfung 2016 | | |
| 205-1 | Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden | | Die TFG wird durch die interne Revision der IKB auf Korruptionsrisiken überprüft. |
| 205-2 | Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung | | Im Berichtszeitraum wurden keine Schulungen durchgeführt. |
| 205-3 | Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen | | Im Berichtszeitraum sind keine Korruptionsfälle bekannt. |
| GRI 206 | Wettbewerbswidriges Verhalten 2016 | | |
| 206-1 | Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung | | Es gab keine Vorkommnisse im Berichtszeitraum. |
| GRI 207 | Steuern 2019 | | |
| 207-1 | Steuerkonzept | | Die TFG ist in einer Steuergruppe mit dem Gruppenträger IKB AG gem. Gruppenbesteuerung des Körperschaftsteuergesetz. |
| 207-2 | Tax Governance, Kontrolle und Risikomanagement | | Laufende Betreuung in Steuer- und Compliance-Fragen durch den Steuerberater und Wirtschaftsprüfer. Zusammenarbeit mit Verbänden und Behörden. |
| GRI 415 | Politische Einflussnahme 2016 | | |
| 415-1 | Parteispenden | | TFG betätigt sich weder parteipolitisch noch leistet sie finanzielle Zuwendungen an politische Parteien, Organisationen oder deren Vertretung. |
| GRI 308 | Umweltbewertung der Lieferanten 2016 | | |
| 308-1 | Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden | | Umweltthemen sind Teil von den Ausschreibungskriterien. |

| GRI | Beschreibung | Seite | Bemerkungen/Erklärungen |
|---|---|--------|--|
| GRI 414 Soziale Bewertung der Lieferanten 2016 | | | |
| 414-1 | Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden | | Soziale Themen sind Teil von den Ausschreibungskriterien. |
| GRI 4 Airport Operators Sector Disclosures | | | |
| A01 | Anzahl der Passagiere pro Jahr | S.26, | |
| A02 | Anzahl der Flugbewegungen pro Jahr | S.26, | |
| A03 | Jahresmenge der Frachtmenge | | Die Frachtabteilung wurde mit 31.01.2019 aufgelassen. |
| A04 | Qualität des Niederschlagwassers | | Messung nicht gesetzlich vorgeschrieben.. |
| A05 | Luftqualitätswerte nach Schadstoffkonzentrationen | S. 53, | |
| A06 | Einsatz von Enteisungsmittel (fest / flüssig) | S.54f, | |
| A07 | Anzahl/ Veränderung von Personen, die in lärmbelasteten Gebieten wohnen | S.41 | |
| A08 | Anzahl von Personen, die aufgrund von Baumaßnahmen/ Erweiterungen umgesiedelt wurden. | | Die Baumaßnahmen/ Erweiterungen finden nur innerhalb des bestehenden Flughafensareals statt. |
| A09 | Jährliche Gesamtzahl der Bird Strikes pro 10.000 Flugbewegungen | S.64 | |

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 2.100 Flughäfen in fast allen Ländern weltweit, darunter 500 Flughäfen im Rahmen des ACI Europe (www.aci-europe.org) mit Sitz in Brüssel.

ADV (Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen)

1947 in Stuttgart gegründeter Verband der zivilen Luftfahrt in Deutschland. Er vertritt heute die Flughäfen in Deutschland, Österreich und in der Schweiz (www.adv.aero) mit Sitz in Berlin.

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 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 genutzt.

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 IV, 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 un zertifizierten 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 fortlaufend 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 fortlaufend 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 medizi-

nischen Gründen vorzeitig abubrechen, 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 kann eine lärm- und emissionsabhängige Komponente enthalten.

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 fortlaufenden Verbesserungsprozess als Mittel zur

Erreichung der jeweils definierten Zielsetzung in Bezug auf die Umweltleistung einer Organisation (Unternehmen, Dienstleister, Behörde, etc.). Der fortlaufende 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. Konsumentenangelegenheiten 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 CO₂-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 (CO₂)

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 CO₂ verbleibt rund 100 Jahre in der Atmosphäre. Den Anstieg der CO₂-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 CO₂. Derzeit sind rund zwei Prozent der vom Menschen verursachten CO₂-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 3.2.7.

L_{den}

Die Lärmesswerte 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 (Pilotscheine) sowie die Aufsicht über die Zivilluftfahrtschulen. Der Such- und Rettungsdienst sorgt dafür, dass abgän-

gige Luftfahrzeuge geortet und entsprechende Rettungsmaßnahmen eingeleitet werden.

Ozon (O₃)

Eine Verbindung aus drei Sauerstoffatomen, die unter Strahlungseinfluss aus Sauerstoff (O₂) 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 (SO₂)

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 NO₂. Stickstoffmonoxid (NO) ist ein farbloses, nicht wasserlösliches Gas, das an der Luft in das rotbraune, giftige Gas Stickstoffdioxid übergeht. NO₂ reagiert mit Wasser zu Salpetersäure und kann dadurch Natur und Bauwerke schädigen. Bei hohen Temperaturen und starker Sonneneinstrahlung ist NO₂ 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 kurzweilige Sonneneinstrahlung durch, halten jedoch die langweilige 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 Umweltschutzprogramm 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.

ISO 14001 Zertifikat



ISO 50001 Zertifikat



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
(Registrierungsnummer 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 und Verordnung (EU) Nr. 2026/2018 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.

Wiesing, am 05.08.2024



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

Die nächste Re-Validierung der Umwelterklärung erfolgt 2025. Dazwischen erfolgen jährlich Aktualisierungen.

Externe Prüfung der Nachhaltigkeitsangaben im Geschäftsbericht 2023

Externe Prüfung des Nachhaltigkeitsbericht 2023

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH.
Fürstenweg 180, 6020 Innsbruck



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 zu prüfen.

Verantwortlichkeiten:

Für Inhalt und die Auswahl der Themen des vorliegenden Berichts ist allein die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH 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 war es, auf Grundlage Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Nachhaltigkeitsangaben im Geschäftsbericht abzugeben.

Ablauf der Prüfung

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 50001:2018 – Anforderungen an Energiemanagementsysteme
- EMAS-VO (EG) 1221:2009 in der Fassung der EMAS-VO 1505/2017 und 2018/2026
- Die Methoden der Prüfung, soweit Managementsystemaspekte betroffen sind, richten sich außerdem nach der ISO/IEC 17021 – 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 2021, wie in der Selbsterklärung im Nachhaltigkeitsbericht 2023 angegeben (Anwendungserklärung S.78ff)

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 Aggregation 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 mbH. für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten Sustainability Reporting Standards 2021 der Global Reporting Initiative aufgestellt worden sind.

Wien, den 16.12.2024

TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH

Wolfgang Brandl
Auditor Corporate Social
Responsibility
Umweltgutachter

Alexander Langer
Koordinierungsstelle
Umweltgutachterorganisation



EMAS

**GEPRÜFTES
UMWELTMANAGEMENT
AT-000320**