

**INNS'
BRUCK
AIRPORT**

Nachhaltigkeitsbericht 2024

mit aktualisierter Umwelterklärung gemäß EMAS-III-Verordnung (Daten 2024)



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: Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H., Land Tirol, Gerhard Berger, Peter Fahrngruber,

Peter Norz, Daniel Rinner, Christian Schöpf, Alexander Pauli

Der Nachhaltigkeitsbericht 2024 wurde mit dem Datenmaterial aus dem Jahr 2024 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

auch das Jahr 2024 stand ganz im Zeichen der nachhaltigen Transformation unseres Flughafenbetriebs. Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH (TFG) hat dabei erneut wichtige Schritte unternommen, um ihren ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Verantwortungspflichten nachzukommen.

Wir setzen auf Innovation, Transparenz und Dialog, um den Flughafen Innsbruck zukunftsfit zu machen. Mit den etablierten emissions- und lärmabhängigen Landegebühren fördern wir den Einsatz umweltfreundlicherer Flugzeuge und tragen zur Lärmreduktion in der Region bei. Besonders erfreulich: Die Betriebszeiterweiterungen konnten vor allem in den Sommermonaten deutlich reduziert werden. Im Juli wurde zudem die freiwillige Lärmschutzfensterförderung auf die Gemeinde Völs ausgeweitet – ein weiterer Schritt für mehr Lebensqualität in unserer Nachbarschaft.

Im Rahmen unseres Engagements für das Programm „CO₂ Zero Emissions 2050“ haben wir auch 2024 neue Maßnahmen realisiert: Die Umrüstung der Rollweg- und Startbahnbeheizung auf LED-Technologie wurde abgeschlossen, im September ging eine weitere neue Photovoltaikanlage auf dem Dach der Multifunktionshalle 2 in Betrieb und im Dezember wurde der bisher verwendete Dieselmotortreibstoff vollständig durch HVO100 ersetzt. Diese Maßnahmen tragen nicht nur zur CO₂-Reduktion bei, sondern stärken unsere Energieeffizienz und Unabhängigkeit.

Weitere Akzente wurden durch die Installation einer Stadtrad-Station neben dem Parkhaus gesetzt – ein Angebot für Mitarbeitende, Besucher und vielleicht sogar den ein oder anderen Passagier. Im Oktober fand darüber hinaus eine groß angelegte Notfallübung im gesamten Terminalbereich statt, bei der

Abläufe und Kommunikation unter realistischen Bedingungen trainiert und verbessert wurden.

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind Herzstück und treibende Kraft hinter diesen Erfolgen. Für sie haben wir unser internes Gesundheitsprogramm erweitert und neue Schulungsformate eingeführt, um Kompetenzen im Bereich Nachhaltigkeit und Digitalisierung zu fördern.

3



4

Inmitten des touristisch und wirtschaftlich bedeutenden Umfelds Tirols sind wir uns bewusst, dass unser Handeln weit über die Grenzen des Flughafengeländes hinaus Wirkung entfaltet. Daher bleiben wir dem offenen Austausch mit der Bevölkerung, den Stakeholdern und unseren Partnern in der Region verpflichtet – mit dem Ziel, gemeinsam eine lebenswerte Zukunft zu gestalten.

Die Ergebnisse und Entwicklungen des Jahres 2024 finden Sie auf den folgenden Seiten. Wir hoffen, Ihnen damit einen transparenten und inspirieren-

den Einblick in unsere Maßnahmen und Fortschritte geben zu können.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine interessante und erkenntnisreiche 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
Geschäftsleitung und Aufsichtsrat (Geschäftsjahr 2024)	14
Nachhaltigkeitsmanagement	15
Nachhaltigkeit in der Unternehmensausrichtung	15
Klimaschutz	15
Wirtschaftliche Stabilität	16
Gesellschaftliche Verantwortung	16
Wesentlichkeitsanalyse	18
Veränderungen zum Nachhaltigkeitsbericht 2023	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	25
Flugbewegungen und Passagiere	26
Investitionen in die Region	28
Verteilter wirtschaftlicher Wert	29
Sicherheit am Flughafen ²⁸	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
Lärmmindernde 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 2024	51
Umweltauswirkungen	52
Luftschadstoffe	52
Kennzahlen zu Luftschadstoffen	53
Verunreinigung Boden und Grundwasser	54
Kennzahlen zu Verbrauch Enteisungsmittel fest	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	79
Glossar	84
ISO 14001 Zertifikat	91
ISO 50001 Zertifikat	91
Gültigkeitserklärung	92
Externe Prüfung der Nachhaltigkeitsangaben im Geschäftsbericht 2024	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: Geschäftsleitung und 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: Genehmigte BZV	44
Abbildung 25: BZV nach Dauer – aufgegliedert in Starts und Landungen	44
Abbildung 26: CO ₂ -Emissionen am Flughafen Innsbruck	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	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	78



Über diesen Bericht²

Mit diesem Bericht möchte die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. (TFG) ihre relevanten Stakeholder über Fortschritte im Bereich Nachhaltigkeit im Geschäftsjahr 2024 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.

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 Umwelterklärung 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 30.06.2025

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 Stärkung der 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 ganzjährige Anbindung an das internationale Drehkreuz Wien. Saisonal werden Flüge in die Drehkreuzflughäfen London-Heathrow und -Gatwick, Amsterdam, Madrid und Athen angeboten. Die Direktverbindung nach Frankfurt wurde im Jahr 2024 im Sommerflugplan ausgesetzt und im Winterflugplan 2024/25 eingeschränkt wiederaufgenommen.

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.

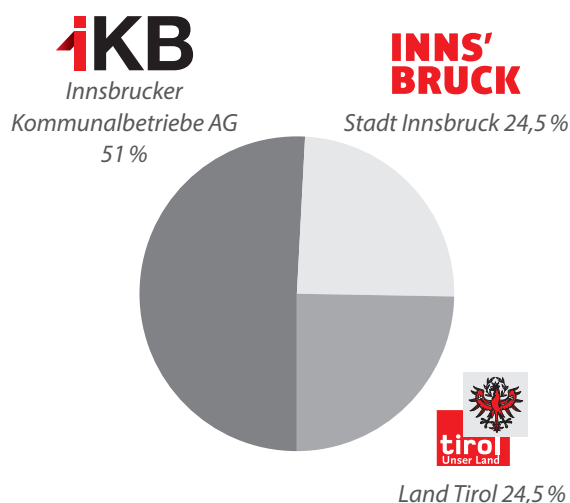


Abbildung 1: Gesellschaftsbeteiligungen

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

Größe der Organisation

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2023–2024
Anzahl der Beschäftigten per 31.12.	158	282	328	342	365	6,73 %
Gesamtzahl der Geschäftsstandorte	1	1	1	1	1	0
In TEUR	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2023–2024
Umsatzerlöse	20.127	8.197	29.379	38.421	41.983	9,27 %
Eigenkapital	71.352	62.587	62.905	65.524	71.627	9,31 %
Fremdkapital	10.571	34.073	26.334	30.032	28.001	-6,76 %

Abbildung 3: Größe der Organisation

Erlösaufteilung Aviation/Non Aviation

In TEUR	2020	2021	2022	2023	2024
Summe Aviation	15.401	5.439	22.673	29.512	33.530
Summe Non Aviation	4.726	2.758	6.706	8.909	8.453

Abbildung 4: Erlösaufteilung Aviation/Non Aviation

Bilanz Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. zum 31.12.2024

Bilanz in TEUR	2020	2021	2022	2023	2024
Aktiva					
Anlagevermögen	54.617	66.360	62.777	60.599	57.539
Umlaufvermögen	25.061	28.045	24.387	31.980	40.075
Aktive Rechnungsabgrenzung	244	263	343	235	414
Aktive Latente Steuern	2.001	1.992	1.732	1.742	1.600
Summe	81.923	96.660	89.239	94.556	99.628
Passiva					
Stammkapital	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Rücklagen	58.078	58.078	58.078	58.078	57.578
Bilanzgewinn	3.274	-5.492	-5.173	-2.554	4.049
Investitionszuschüsse			156	151	1.145
Rückstellungen	8.168	8.141	7.426	8.403	8.369
Verbindlichkeiten	2.312	25.853	18.654	20.378	18.379
Passive Rechnungsabgrenzung	91	80	98	100	108
Summe	81.923	96.660	89.239	94.556	99.628

Abbildung 5: Bilanz

Unternehmensführung

Management und Führungsstruktur⁶

13

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 Dezember 2024)

STABSSTELLEN	GESCHÄFTSLEITUNG	STABSSTELLEN
Pressesprecherin: Nicole Kehle, MSc		Personal Management: Stefanie Zangerl, MSc
Datenschutz: Gisela Reiter	GF Dipl.-Ing. Marco Pernetta Accountable Manager [EASA]	Informationstechnologie: DI René Plattner, Bakk. techn.
Umwelt & Nachhaltigkeit: Astrid Gogl	Prok. Mag. (FH) Patrick Dierich Stv. Flughafendirektor	Safety [EASA]: Christoph Moritz
Geschäftsführerservices: Mag. Ann-Kathrin Artmann, LL.M.	Prok. Dipl.-Kff. (FH) Nadine Herrmann	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.
Operations Fabian Danler, BA	Betriebsfeuerwehr Kdt. Thomas Reiner	Reiseveranstalter/-büros	Parkplatz-Management	Haustechnik Patrick Jordan	Rechnungswesen & Fakturierung
Ramp Handling Georg Hofer, MSc		Medien-Kooperationen & Social Media		Elektro-Technik Walter Wegscheider	Controlling & Kostenrechnung
Werkstatt & Winterdienst Thomas Puelacher		Werbeflächen & Events		Elektro-Werkstatt Stefan Wolf	Entgelte & Tarife
		Shops Nicole Schatz			Vermietung & Verpachtung
					IKS & Risiko-Management

Abbildung 6: Organigramm

Geschäftsleitung und Aufsichtsrat (Geschäftsjahr 2024)

Geschäftsleitung	von	bis	Funktion
Dipl.-Ing. Marco PERNETTA	01.01.2024	31.12.2024	Geschäftsführer
Mag. (FH) Patrick DIERICH	01.01.2024	31.12.2024	Prokurist, Stv. Direktor
Dipl.-Kff. (FH) Nadine HERRMANN	01.01.2024	31.12.2024	Prokuristin
Aufsichtsrat	von	bis	Funktion
Mag. Dr. Paula STECHER	01.01.2024	31.12.2024	Vorsitzende
Dipl.-Ing. Helmuth MÜLLER	01.01.2024	31.12.2024	1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Mag. Lucas KRACKL	01.01.2024	19.07.2024	2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Mst. Matthias MÖLK	20.07.2024	31.12.2024	2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Mag. Bernhard BEYER, MA	01.01.2024	31.12.2024	Mitglied des Aufsichtsrates
Mag. (FH) Martina ENTNER	01.01.2024	31.12.2024	Mitglied des Aufsichtsrates
Vorstandsdirektor Dipl.-Ing Thomas GASSER, MBA	01.01.2024	31.12.2024	Mitglied des Aufsichtsrates
Mag. Fiona PRIMUS	01.01.2024	19.07.2024	Mitglied des Aufsichtsrates
Vorstandsdirektor Dr. Thomas PÜHRINGER	01.01.2024	31.12.2024	Mitglied des Aufsichtsrates
Mag. Gisela WURM	20.07.2024	31.12.2024	Mitglied des Aufsichtsrates
Ing. Florian BARTA	01.01.2024	31.12.2024	Betriebsratsvorsitzender der Angestellten / Mitglied des Aufsichtsrates
Tiziana HALLER	01.01.2024	31.12.2024	Stv. Betriebsratsvorsitzende der Angestellten / Mitglied des Aufsichtsrates
Simon LORCH	01.01.2024	31.12.2024	Betriebsrat der Angestellten / Mitglied des Aufsichtsrates
Markus HECHENBLAIKNER	01.01.2024	24.06.2024	Betriebsratsvorsitzender der Arbeiter / Mitglied des Aufsichtsrates
Jeremy SCHMALTZ	25.06.2024	31.12.2024	Stv. Betriebsratsvorsitzender der Arbeiter / Mitglied des Aufsichtsrates

Abbildung 7: Geschäftsleitung und 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 Mitmenschen 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 Anrainer-schaft 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. Die freiwillige Lärmschutzförderung wurde mit 01.07.2024 auch auf die westliche Nachbargemeinde Völs ausgeweitet.

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, GRI 2-14, GRI 2-25

8 GRI 2-22

den Bereichen Energieversorgung, Gebäudetechnik, Fuhrpark/Mobilität und Umrüstung der Befeuerung 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 Einführung von HVO 100 für die Betankung von Dieselfahrzeugen, 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	- 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	- Direkte Kommunikation via persönliche Gespräche, Mails, MS-Teams - Veranstaltungen - Sharepoint - E-Learnings und Schulungen - Social Media
Geschäftsführung	- Mentoring - Treffen von Entscheidungen - Problemlösung - Entschärfung von Konflikten - Klare Zielvorgabe - Information an und Einbindung der Geschäftsführung bei Umsetzungsschwierigkeiten	- Direkte Kommunikation via persönliche Gespräche, Mails, MS-Teams - Meetings - Sitzungen - Regelmäßige Bereichsleitersitzungen - Jour Fixe Handling
Austro Control (ACG)	Reibungslose Zusammenarbeit im operativen Betrieb	- Persönliche Gespräche - Teilnahme an operativen Besprechungen
Eigentümervertretung	- Abstimmung zur Unternehmensausrichtung - Transparente Berichterstattung gemäß des GmbH-Gesetzes - Entscheidung über Gewinnverwendung	- Persönliche Gespräche - Pressemeldungen - Aufsichtsratssitzungen - Geschäftsberichte - Teilnahme am Beteiligungsausschuss der Stadt Innsbruck und des Landes
Passagiere & Besucher	Zeitgerechte und transparente Kommunikation zu Flügen, Beschwerden und Anregungen (z.B. Destinationen)	- Direkter persönlicher Kontakt über Infoschalter und Serviceschalter am Terminal, - Beschwerdemanagement - Homepage - Austausch via Mails - Social Media
Airlines	- Wirtschaftlich erfolgreiche Strecken tragen über Gebühren und Entgelte zum wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens bei - Sicherer Flugbetrieb - Sind Hauptpartner für Umsetzung von Umweltzielen	- Persönlich, Mails - Operators Meeting (alle 2 Jahre) - Fachmessen (Routes, Connect, ITB) - Social Media
Veranstalter	- Wirtschaftlich erfolgreiche Strecken tragen über Gebühren und Entgelte der von ihnen beauftragten Airlines zum wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens bei - Gemeinsamer Geschäftserfolg - Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit	- Persönlich, Mails - Fachmessen (ITB, Austria Tourism) - Social Media
Tourismusverbände (TVBs)	Passagier-Nachfrage vom Angebot der TVBs abhängig	- Persönlich, Mails - Arbeitsgruppen - Roundtable
Mieter/Pächter	- Belebung des Flughafenstandorts - Stabiler Umsatz und langfristige Geschäftsbeziehungen - Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit	Persönliche Gespräche
Lieferanten & externe Dienstleister	- Langfristige Partnerschaften - Transparente und nachvollziehbare Ausschreibungen	- Persönlicher Austausch auf operativer Ebene, - Einkauf-Ausschreibungs-Tool etc.
Anrainerschaft	- 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	- 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	▪ Transparente und faire Beziehungen ▪ Einhaltung aller rechtlichen Bestimmungen ▪ Sicherer und gesetzeskonformer Flughafenbetrieb	▪ Audits und Inspektionen ▪ Bescheide über Maßnahmen und Auflagen
Politik & Gesetzgebung	▪ Interessensvertretung für Flughafenanliegen	▪ Stellungnahme im Konsultationsverfahren ▪ Lobbying der Fachverbände (Wirtschaftskammer, Flughafenverbände)
Medien	▪ Richtige und ehrliche Informationen ▪ Informieren die Öffentlichkeit ▪ Prägen öffentlicher Meinungen ▪ Medienbetreuung relevanter Medien zum Aufbau einer stabilen Beziehung ▪ Veröffentlichung Flugplan (Inserate)	▪ Pressegespräche/-mitteilungen, Interviews ▪ Homepage ▪ Projektauskunft ▪ Social Media
Bildungseinrichtungen & Universitäten	▪ Suche nach innovativen Mobilitätslösungen	▪ Beteiligung an Forschungsprojekten ▪ Unterstützung von Abschlussarbeiten
Blaulichtorganisationen	▪ Risikominimierung ▪ Reibungslose Zusammenarbeit im Einsatzfall	▪ Regelmäßiger Austausch (mündlich, schriftlich) ▪ Gemeinsame Übungen mit Einsatzkräften ▪ Einsatznachbesprechungen (Learnings)
Interessenverbände	▪ Know-how Austausch zu innovativen Lösungen ▪ Lobbying für Interessen des Flughafens und des Wirtschaftsstandortes, ▪ Prägen öffentlicher Meinung ▪ Schaffen eines positiven Images	▪ Teilnahme an Arbeitsgruppen von Fachverbänden und Interessenverbänden in Österreich und Deutschland sowie auf europäischer Ebene
Vereine Freunde des Flughafens, Aeroclub	▪ Sensibilisierung zu bestimmten Themen der TFG (z.B. Sehbehindertenverband) ▪ Unterstützung hilfsbedürftiger Personen (z. B. karitative Vereine) ▪ Sponsoring von regionalen Vereinen (z.B. Sportvereine)	▪ Persönlicher Austausch
Banken & Versicherungen	▪ Transparente Informationen	▪ Regelmäßiger direkter Austausch durch Fachabteilung
Bürger und Bürgerinnen/ Zivilgesellschaft	▪ Transparenz ▪ Richtige und ehrliche Informationen ▪ Austausch, um Anliegen zu verstehen ▪ Schaffen eines positiven Images ▪ Verständnis für Bedeutung in der Region ▪ Erhalt unterschiedlicher Außenwahrnehmungen	▪ 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, schüttet Gewinn an die öffentlichen Eigentümer aus 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 2023

Es gab im Berichtsjahr keine wesentlichen Änderungen bei Berichtsumfang und -grenzen im Vergleich zum Vorjahresbericht.

Ausblick – neue Berichtspflichten

Die TFG arbeitete im Berichtsjahr im IKB-Konzern an der Umsetzung der Forderungen aus der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) aktiv mit. 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

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, hatte die TFG bis Ende 2023 ein Rechtsregister implementiert, welches von dem Anbieter nicht mehr weitergeführt wird. Derzeit wird die Auswahl eines neuen Betreibers vorbereitet. Die bestehenden rechtlichen Anforderungen und Verpflichtungen sol-

len in das neue Programm überspielt werden. In der Zwischenzeit wird das Rechtsregister von den Zuständigen regelmäßig auf relevante Änderungen geprüft. Anzuwendende Vorschriften werden in einem Verzeichnis erfasst, den verantwortlichen Personen zugeordnet und, falls vorgeschrieben, mit Zielen und Terminen versehen.

Im elektronischen Bescheidmanagementsystem werden bestehende oder aktuell ausgestellte Bescheide oder Branchenlösungen eingearbeitet. Identifizierte Vorschriften werden in einem elektronischen 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 um-

14 GRI 2-16

17 Mehr dazu siehe Kapitel Sicherheit am Flughafen

15 GRI 2-26

18 Enterprise Resource Planning

16 GRI 2-24

fasst 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 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.

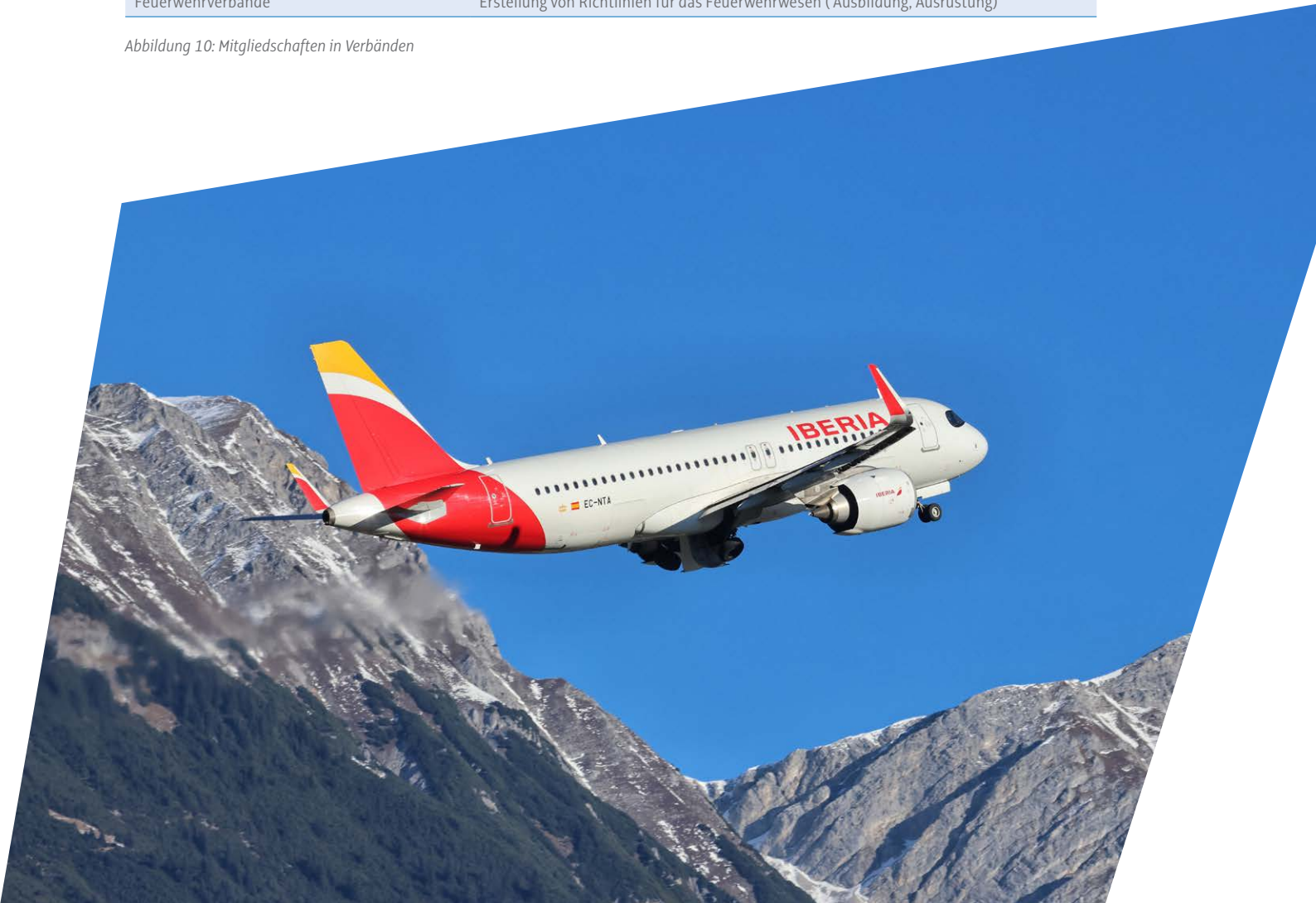
Im Berichtszeitraum gab es keine relevanten Verstöße gegen Gesetze oder andere bindende Verpflichtungen, was die Wirksamkeit der Maßnahmen und die Effizienz des IKS bestätigt.¹⁹

¹⁹ GRI 2-27

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: Kordinierung 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 Feuerwehrwesen (Ausbildung, Ausrüstung)

Abbildung 10: Mitgliedschaften in Verbänden



Regionale Wertschöpfung²¹

Der Flughafen Innsbruck spielt eine zentrale Rolle in Tirol und darüber hinaus, indem er Menschen und Unternehmen mit Europa und der Welt 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 2024 war von einer sehr uneinheitlichen Entwicklung der Passagierzahlen geprägt. 862.202 Passagiere sind in Innsbruck gelandet, ein Minus von -4,9 % zum Jahr davor.

Während im ersten Quartal noch deutliche Zuwächse verzeichnet wurden, kam es im April zu dem erwarteten Einbruch der Passagierentwicklung aufgrund des Wegfalls der Frankfurt-Strecke sowie der Ausdünnung der Wien-Strecke von 3 auf 2 tägliche Rotationen. Aufgrund der Rückgänge in den Sommermonaten ist im Jahr 2024 die Bedeutung des ersten Quartals für den wirtschaftlichen Erfolg noch gestiegen. Der Anteil des ersten Quartals am Gesamtjahresaufkommen lag im Jahr 2024 bei rekordverdächtigen 61 %.

Bei der Zahl der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr wirkt sich der Wegfall der mit kleineren Flugzeugen durchgeführten Frankfurt- und Wien-Strecke noch stärker aus. Mit insgesamt 7.573 Flugbewegungen gab es im Gesamtjahr 2024 ein Minus von -13,4 %.

Sehr erfreulich war die durchschnittliche Auslastung der Flugzeuge: mit 74% waren die Flüge 2024 um vier Prozentpunkte besser ausgelastet als noch im Jahr 2023. Damit liegt die Auslastung nur mehr um einen Prozentpunkt hinter dem Rekordjahr 2019.

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 zum Sommerflugplan 2025 wieder eingestellt wird, da die Flugzeuge der Air Dolomiti dringend im Konzern auf anderen Strecken benötigt werden, gibt es seitens der Südtiroler Fluglinie Sky Alps große Anstrengungen, dass in absehbarer Zeit die Frankfurt-Flüge wieder aufgenommen werden können.

Ein Flughafen hebt ab

Im Schnitt wird der Flughafen Innsbruck jedes Jahr von rund 35 internationalen Airlines angefliegen. Das Streckennetz umfasst hauptsächlich Destinationen in vielen Teilen Europas, die im regelmäßigen Linien- und Charterbetrieb angefliegen werden. Im Einzelchartersegment werden noch einige Dutzend Ziele mehr bedient.

Flugverbindungen



Abbildung 11: Flugverbindungen im Jahr 2024

Unsere Top-Airlines, Top-Länder und Top-Destinationen

Auch 2024 waren die stärksten Airlines in Innsbruck die niederländische Fluglinie transavia sowie die britische Airline easyjet. Beide Airline-Partner haben beim Jahrespassagieraufkommen im Vergleich zum Vorjahr 2023 sogar zugelegt: transavia hat um 4 % mehr Passagiere befördert, easyjet sogar um knapp 10 % mehr. Bei den Top-Ländern lagen erneut Großbritannien und die Niederlande an der Spitze im Jahr 2024. Die drei beliebtesten Destinationen waren im abgelaufenen Jahr London, Wien und Amsterdam.

Diese Ergebnisse zeigen einmal mehr die Bedeutung der Wintersaison für den Flughafen Innsbruck. Die starke Nachfrage von internationalen Gästen, die

ihren Winterurlaub in Tirol und unseren benachbarten Regionen verbringen möchten, ist groß. So sind auf das Gesamtjahr betrachtet Großbritannien und die Niederlande ganz klar unsere wichtigsten Herkunftsmärkte, fasst Flughafengeschäftsführer Marco Pernetta zusammen.

Auch wenn über die Hälfte der Jahrespassagiere in den Wintermonaten am Flughafen abgefertigt wird, gewinnt auch die Sommersaison weiter an Wichtigkeit. So wurde 2024 das Angebot an beliebten Sonnenzielen ab Innsbruck sehr gut angenommen, mehr als 35.000 Tirolerinnen und Tiroler flogen von Innsbruck aus in den Urlaub. Zuwächse gab es besonders nach Griechenland und Spanien.

Flugbewegungen und Passagiere²²

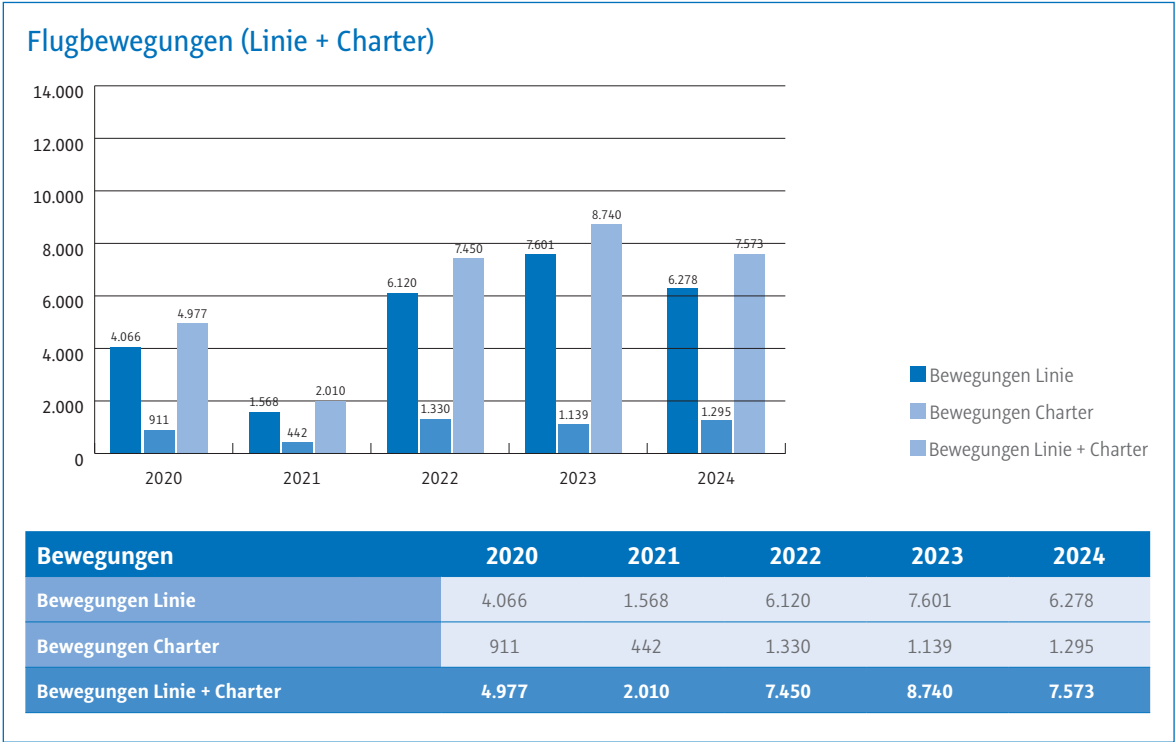


Abbildung 12: Flugbewegungen (Linie + Charter)²³

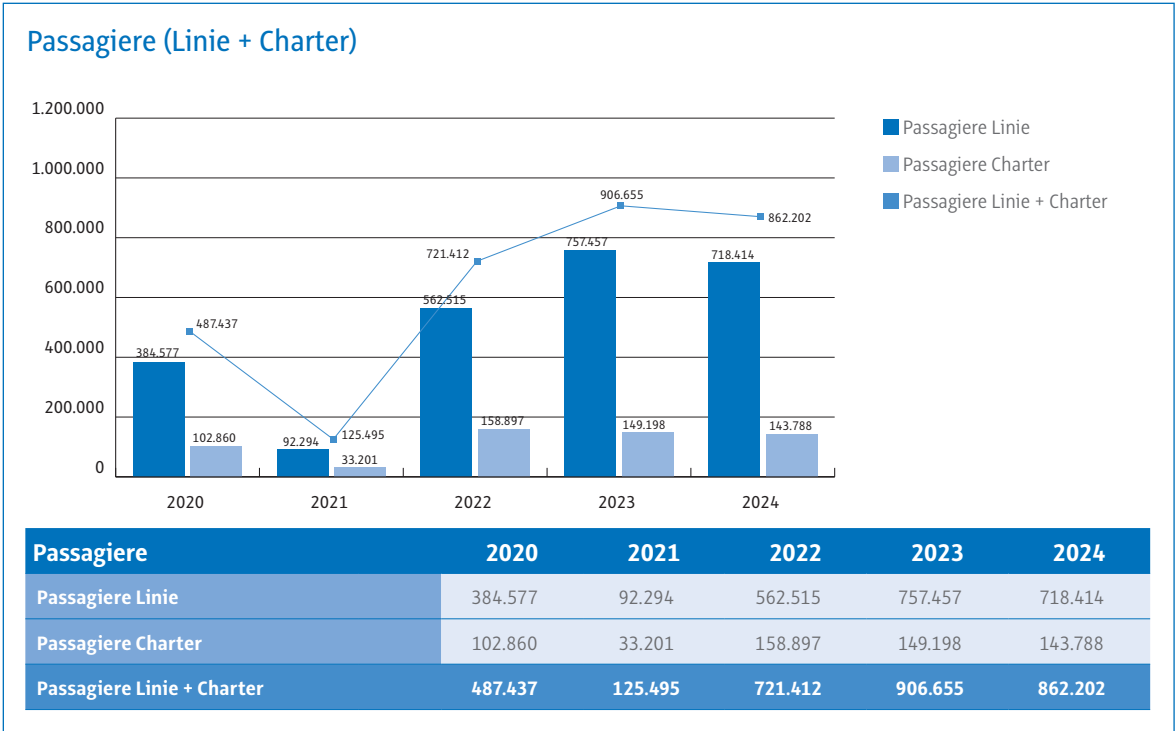


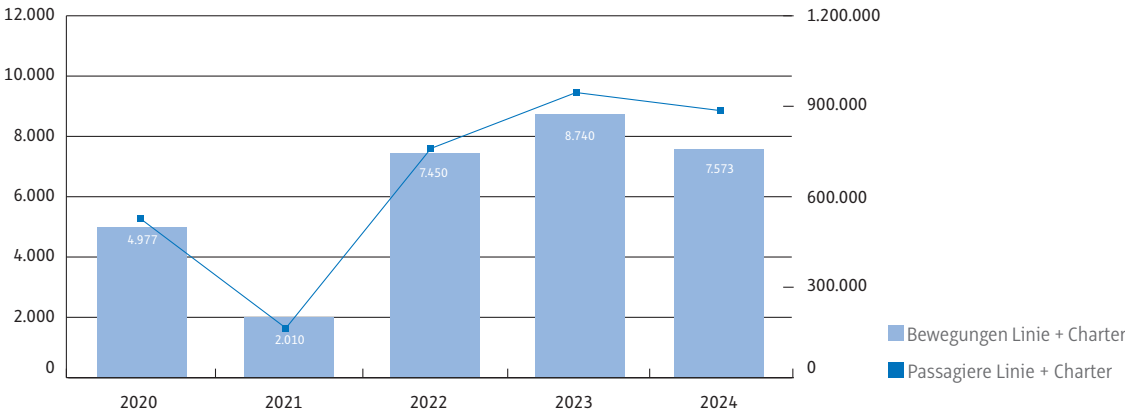
Abbildung 13: Passagiere (Linie + Charter)²⁴

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

Passagiere und Bewegungen (Linie + Charter)



	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung
Bewegungen Linie + Charter	4.977	2.010	7.450	8.740	7.573	-13 %
Passagiere Linie + Charter	487.437	125.495	721.412	906.655	862.202	-5 %

Abbildung 14: Passagiere und Bewegungen (Linie + Charter)

Aufgrund von Flugstreichungen, bedingt durch Kapazitätsengpässe bei Luftfahrzeugen, ergab sich bei den Passagierzahlen ein Minus von -4,9 %. Bei den Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr musste ein Rückgang von -13,4 % verzeichnet werden.

Transportleistung in Verkehrseinheiten (Linie + Charter)

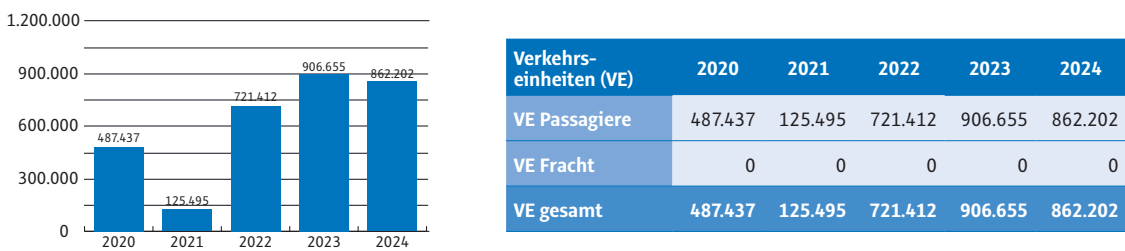


Abbildung 15: Transportleistung in Verkehrseinheiten (Linie + Charter)

VE = Verkehrseinheit

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

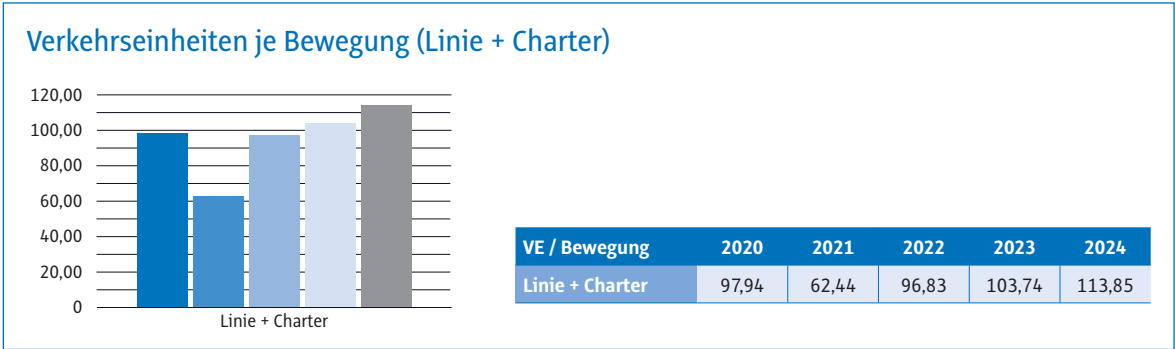


Abbildung 16: Verkehrseinheiten je Bewegung (Linie + Charter)

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. 42 % der Ausgaben an lokale Lieferanten fließen, auf gesamtösterreichische Unternehmen gerechnet liegt der Anteil der Ausgaben bei ca. 74 %.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) wurde im Jahr 2024 eine weitere PV-Anlage auf der Multifunktionshalle errichtet. Im Jahr 2024 produzierten beide Anlagen 82.789 kWh Strom, den die TFG wieder selbst nutzte.²⁶

Nicht nur als Auftraggeberin, sondern auch als Steuerzahlerin hat die TFG einen positiven Einfluss auf

die regionale Wertschöpfung. 2024 betrug das Steueraufkommen Euro 1,4 Millionen.

Als einer der größten Arbeitgeber der Landeshauptstadt sichert die TFG Arbeitsplätze und schafft neue: im Jahr 2024 ist die Zahl der Beschäftigten von 342 auf 365 (inkl. Saisonalen Arbeitskräften) gestiegen. 26 angesiedelte Unternehmen und Dienststellen 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.

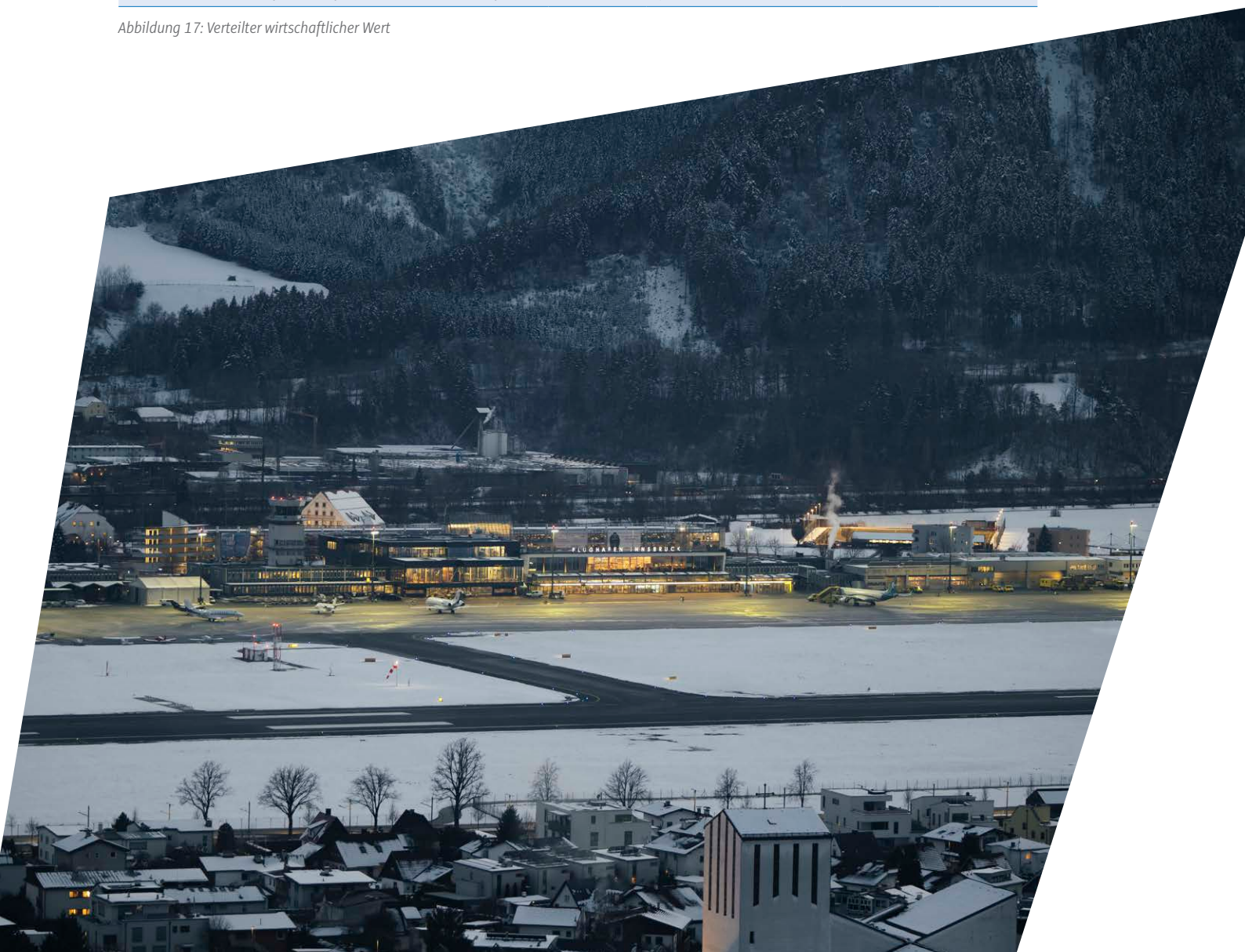
²⁵ GRI 204-1

²⁶ GRI 203-1

Verteilter wirtschaftlicher Wert²⁷

	2020	2021	2022	2023	2024
Löhne / Gehälter (in TEUR)	10.046	9.233	12.160	16.428	16.242
Bruttoinvestitionen in Sachanlagen (in TEUR)	620	16.399	1.490	2.867	1.838
Materialaufwand / bezogene Leistungen (in TEUR)	4.254	2.564	6.200	8.080	8.332
Gewinnausschüttungen (in TEUR)	0	0	0	0	4.000
Sonstige betriebl. Aufwendungen (in TEUR)	3.884	3.506	5.871	7.220	7.274
Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand (in TEUR)	2.495	2.596	268	82	1.085
Zinsaufwendungen und Aufwendungen aus Finanzanlagen (in TEUR)	46	52	131	112	98
Anteil regionaler Lieferanten u. Dienstleister in Österreich (in %) nach Umsatz	68	72	64	87	74
davon aus Tirol (in %)	in diesen Jahren nicht erfasst			40	42
Wareneinsatz für Airport Shop und Travel Value Shop	in diesen Jahren nicht erfasst			1.500	1.639

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 (inkl. Cyber 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 im Berichtsjahr 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

29 GRI 418-1

30 GRI 410-1

31 GRI 2-16

Kennzahlen zu Safety-Meldungen

	2020	2021	2022	2023	2024*
Meldungen ins SMS (Anzahl)	-	-	-	-	438
Meldungen ins SMS inkl. Tierbeobachtungen / Tiervergrämungen (Anzahl)	297	271	452	584	1.132
Flugbewegungen (Anzahl)	39.064	37.019	45.350	45.135	40.435
Meldungen auf 1.000 Flugbewegungen (Anzahl)	7,6	7,3	9,9	12,9	28

Abbildung 18: Auswertung Safety Management System (SMS*)

* Im Jahr 2024 wurden 438 Meldungen in unserem Meldesystem registriert, was einem Rückgang von 25 % zum Vorjahr entspricht. Im ersten Quartal 2024 wurde jedoch das Verfahren für Tierbeobachtungen und Tiervergrämungen geändert. Bis Ende April 2024 wurden Tiervergrämungen sowohl im IQSMS (Integrated Quality, Safety and Risk Management System) als auch im ADM-Logbuch durch den Airside Duty Manager erfasst. Die doppelten Meldungen wurden in den Zahlen berücksichtigt. Seit Anfang Mai werden Tiervergrämungen und zusätzlich Tierbeobachtungen ausschließlich im ADM-Logbuch verzeichnet. Die Hinweismeldungen im IQSMS zusammen mit den Meldungen zu Tierbeobachtungen und Tiervergrämungen ergeben insgesamt 1132 Meldungen, was eine Zunahme von 94 % bedeutet. Bei insgesamt 40.435 Flugbewegungen entspricht dies 28 Meldungen (einschließlich Tierbeobachtungen und Tiervergrämungen) pro 1000 Flugbewegungen, was eine deutliche Zunahme im Vergleich zum Jahr 2023 darstellt.

Maßnahmen im Bereich Safety

Gemäß den Anforderungen der EASA 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

	2020	2021	2022	2023	2024
Einsätze der Betriebfeuerwehr (Anzahl)	24	23	47	50	44
Feuerwehrmänner im Einsatz (Anzahl)	137	105	205	297	310
Einsätze der Betriebsfeuerwehr (Stunden)	135	66	158	190	233
Übungen (Anzahl)	55	19	81	82	86
Übungen (Stunden)	1.684	1.356	2.571	2.269	2.864
Sachschäden*	15	5	23	20	68
Beinahe-Unfälle mit Fahrzeugen und LFZ **	1	3	2	4	4
Shutdown Ereignisse***	14	5	18	17	15
Medizinische (Not-)Fälle	32	24	47	65	78
Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (PRM) ****	1.844	713	3.062	4.515	4.275

Abbildung 19: Sicherheitsrelevante Vorkommnisse

* Im Jahr 2024 erfasste das Meldewesen des Flughafens Innsbruck insgesamt 68 Sachschäden. Dabei wurden sowohl Vorfälle auf der Landseite als auch auf der Luftseite berücksichtigt. Die stark gestiegene Anzahl umfasst auch kleinste Sachschäden in den folgenden Bereichen: Wassereintritte, Schäden im Parkhaus, Gebäudeschäden, Fahrzeugschäden und Schäden am Zaun und im Gelände.

** aufgrund von Platzenge am Vorfeld, Pilotenfehler, Fehler beim Pushback

*** Der Flughafen Innsbruck ruft bei einem Gewitter mit Blitztätigkeit im Nahbereich des Flughafens ein Shutdown aus. Die Abfertigung ist dann sofort einzustellen und Personen dürfen sich nicht mehr ungeschützt im Freien aufhalten. Im Berichtszeitraum gab es 15 Shutdown-Ereignisse, dies bedeutet einen leichten Rückgang im Vergleich zu den beiden Vorjahren und liegt auch im ungefähren Durchschnitt der letzten fünf Jahre.

**** Unterstützung durch das Rote Kreuz von Passengers with Reduced Mobility (PRM) beim Betreten und Verlassen der Flugzeuge.

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 Safety Managementsystem (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 2 Arbeitsunfälle, wovon einer nicht meldepflichtig war. Demgegenüber verunfallten im Vorjahr 11 Mitarbeitende, wovon fünf meldepflichtig waren.

Die 1000-Mann-Quote sank von 14,62 (2023) auf 2,74 im Berichtsjahr. Damit lag die TFG in der Wirtschaftsklasse Luftfahrt im Jahr 2024 deutlich unter dem österreichischen Durchschnitt von 13,5 (2024).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 Aufgabenbereich – 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 2024

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. Nach intensiven Gesprächen mit den Innsbrucker Verkehrsbetrieben konnte nun erreicht werden, dass seit 15.12.2024 eine tägliche Frühverbindung mit Abfahrt um 04:32 Uhr vom Bahnhof und mit Ankunft um 04:47 Uhr am Flughafen Innsbruck angeboten wird.

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 Gesundheitsangeboten über EDV-Trainings bis hin zu Workshops zu aktuellen Themen. So können Mitarbeitende beispielsweise an einem Tennis-Schnupperkurs teilnehmen, ihre EDV-Kenntnisse erweitern oder sich über die Klimaschutzstrategie im IKB Konzern informieren. Auch spannende Themen

wie Künstliche Intelligenz oder Outlook: Zeit- und Selbstmanagement werden behandelt.

Benefits

Der Flughafen bietet seinen Beschäftigten ein umfassendes Paket an attraktiven Sozial- und Zusatzleistungen, die über die gesetzlichen Standards hinausgehen. Dazu gehören beispielsweise die Auszahlung einer freiwilligen Teuerungsprämie in den Jahren 2022 und 2023, Zuschüsse im Bereich Mobilität für Öffi-Tickets, Zuschüsse für Verpflegung, wöchentliche Obstlieferungen, Gratisimpfungen, Nutzung Stadtrad zu vergünstigten Konditionen 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

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2023–2024
weiblich	54	95	113	112	132	17,86 %
männlich	104	187	215	230	233	1,30 %
Gesamtzahl der Mitarbeitenden	158	282	328	342	365	6,73 %

Mitarbeitende nach Arbeitsvertrag

Art des Arbeitsvertrags	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2023–2024
Unbefristet						
weiblich	53	52	64	61	61	0,00 %
männlich	104	101	113	114	112	-1,75 %
Befristet						
weiblich	1	43	49	51	71	39,22 %
männlich	0	86	102	116	121	4,31 %
Gesamtzahl unbefristete und befristete beschäftigte Mitarbeitende	158	282	328	342	365	6,73 %

Mitarbeitende nach Beschäftigungsart

Beschäftigungsart	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2023–2024
Vollzeit						
weiblich	38	33	45	42	40	-4,76 %
männlich	99	95	111	114	110	-3,51 %
Teilzeit						
weiblich	16	62	68	70	92	31,43 %
männlich	5	92	104	116	123	6,03 %
Gesamtzahl Vollzeit und Teilzeit beschäftigte Mitarbeitende	158	282	328	342	365	6,73 %

Saisonale Arbeitskräfte

Saisonkräfte	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2023–2024
weiblich	1	43	49	51	71	39,22 %
männlich	0	86	102	116	121	4,31 %
Summe der Saisonkräfte	1	129	151	167	192	14,97 %

Anzahl der Mitarbeitenden unter Kollektivvertrag

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2023–2024
Gesamtzahl der Mitarbeitenden	158	282	328	342	365	6,73 %

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

Neu eingestellte Mitarbeitende 2024

	bis 30	30–50	ab 50	Summe
weiblich	2	1	1	4
männlich	5	10	0	15
Summe neu eingestellte Mitarbeitende	7	11	1	19

Austritte Mitarbeitende 2024

	bis 30	30–50	ab 50	Summe
weiblich	1	1	1	3
männlich	6	2	9	17
Austritte Mitarbeitende	7	3	10	20

Fluktuation Stammpersonal 2024

	bis 30	30–50	ab 50	SUMME	Fluktuation
61 weiblich	0	0	0	0	0,00%
112 männlich	4	0	0	4	3,57%
Fluktuation Stammpersonal	4	0	0	4	2,33%

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. Erhält die TFG Beschwerden, bekommen die Beschwerdeführer möglichst innerhalb von

48 Stunden eine finale Antwort oder zumindest eine Rückmeldung, dass ihre Beschwerde in Bearbeitung ist. Alle Beschwerden werden beantwortet, der Prozess wird 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. 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 Lärminderung 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 2023 hat sich die Lärmauswirkung bei der Messstelle Allerheiligen um 0,3 dB verringert, von 55,7 dB (2023) auf 55,4 dB (2024). Gleichzeitig gab es eine Reduktion der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr um 13,35 %, von 8.740 Bewegungen (2023) auf 7.573 Bewegungen (2024).



Kennzahlen zu Lärmmessdaten

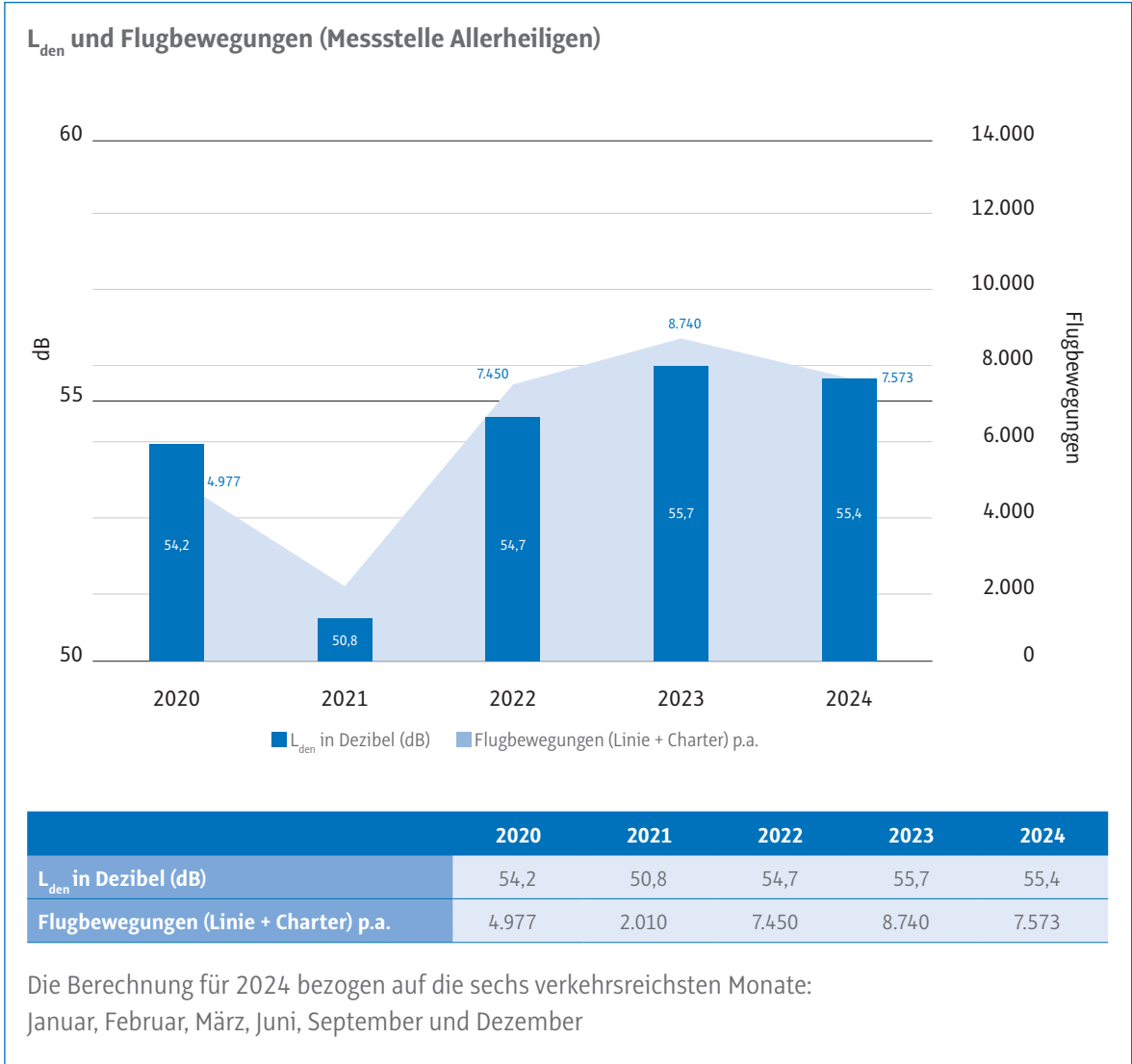


Abbildung 21: L_{den} und Flugbewegungen, Messstelle Allerheiligen

	2020	2021	2022	2023	2024
Landungen	0	0	0	1	0
Starts	0	0	0	1	0
Touch-and-Go	6	2	5	2	10

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 L_{dn} , L_{den} Anzahl der Betriebszeitenverlängerungen

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 2024 für 96 Starts oder Landungen die Betriebszeiten erweitert. Die häu-

figsten Auslöser von Betriebszeitenverlängerungen waren Wetterbedingungen und rotationelle Verspätungen.

In der Kernzeit der Nacht zwischen 00:00 und 06:00 Uhr fanden im Jahr 2024 in Summe 18 Starts oder Landungen statt. Alle 18 waren Transplant- oder aktive Ambulanzflüge, für die wir gesetzlich verpflichtet sind, den Flughafen offen zu halten. (Detaillierte Informationen siehe Kennzahlen im Anhang)

Diese insgesamt 96 Bewegungen entsprachen 0,24 % der Bewegungen des gesamten Jahres 2024.

43 ZFBO: Zivilflugplatz Betriebsordnung 2024

Kennzahlen zu Betriebszeitenverlängerungen

BZV zw. 20:00 und 24:00 h bzw. 06:00 und 06:30 h	2020	2021	2022	2023	2024
Transplantations- u. Ambulanzflüge	6	6	10	11	9
Rotationelle Verspätungen	10	11	26	41	18
Wetterbedingungen	6	6	15	16	19
Air Traffic Control	8	2	13	25	3
Technische Gründe	2	-	11	10	5
Deicing (ab 2022 separat aufgelistet)	-	-	7	7	4
Crew (ab 2022 separat aufgelistet)	-	-	3	9	6
öffentliches Interesse	1	1	-	-	-
Sonstige	6	1	9	16	3
Abfertigung	-	-	-	-	-
Handling	-	-	-	-	11
Summe	39	27	94	135	78

BZV zw. 00:00 und 06:00 h	2020	2021	2022	2023	2024
Transplantationsflüge	12	7	21	11	18
Rotationelle Verspätungen	-	-	-	3	-
Wetterbedingungen	-	-	-	-	-
Aktive Ambulanzflüge	6	-	2	-	-
Charter / Linie verspätet	-	1	-	-	-
Summe	18	8	23	14	18

	2020	2021	2022	2023	2024
BZV zw. 20:00 und 24:00 h bzw. 06:00 und 06:30 h	39	27	94	135	78
BZV zw. 00:00 und 06:00 h	18	8	23	14	18
Summe	57	35	117	149	96

Abbildung 23: Art und Anzahl der Betriebszeitenverlängerungen (BZV)

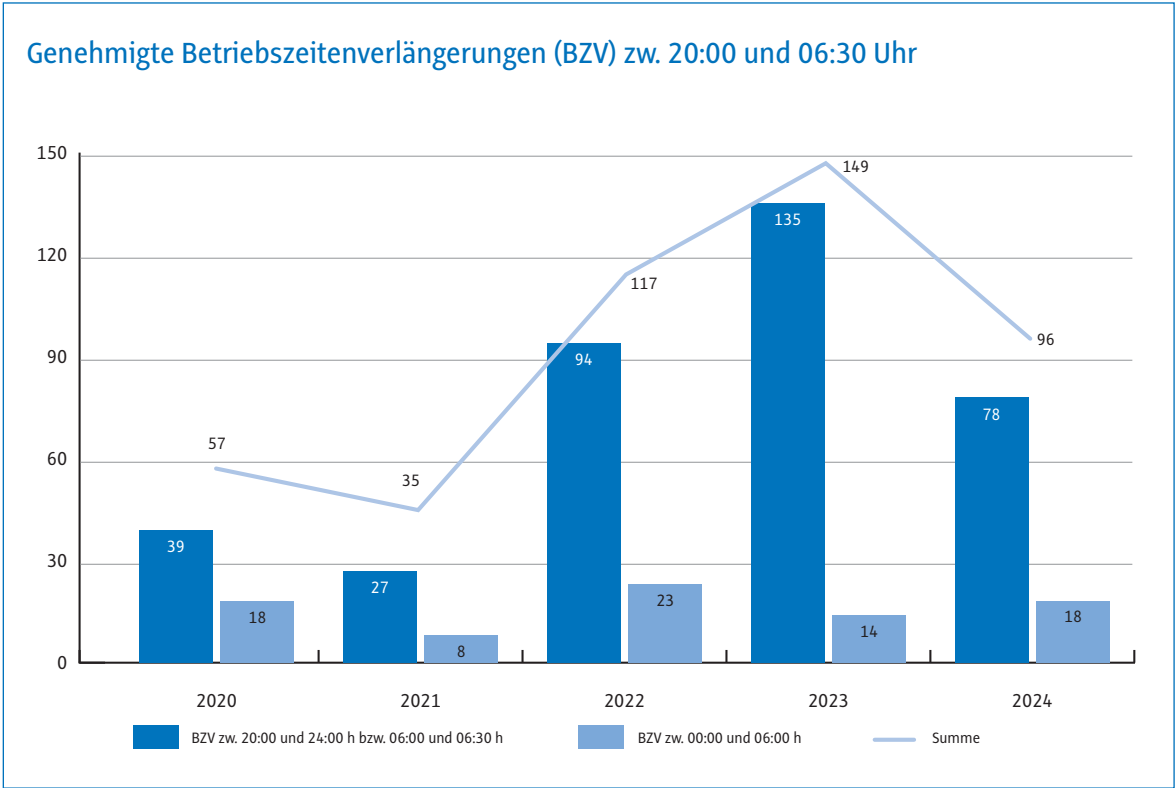


Abbildung 24: Genehmigte BZV

BZV nach Dauer 2024	< 15 Minuten		15 - 30 Minuten		> 30 Minuten	
	Starts	Landungen	Starts	Landungen	Starts	Landungen
Linie und Charter	26	5	11	1	22	0
Ambulanzen	0	0	0	0	11	16
Sonstige	2	0	2	0	0	0
Summe	28	5	13	1	33	16
Gesamt	33		14		49	
In % der gesamten Bewegungen 2024	0,08 %		0,03 %		0,12 %	
BZV zw. 00:00 und 06:00 h	7	11	0	0	0	0
BZV zw. 06:00 und 06:30 h	0	0	0	0	0	0
BZV zw. 20:00 und 24:00 h	68	10	0	0	0	0
Gesamt	75	21	0	0	0	0

Abbildung 25: BZV nach Dauer - aufgegliedert in Starts und Landungen

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 Landegebühen

Seit der Einführung lärmabhängiger Landegebühen im Jahr 2004 hat die TFG schon früh erreicht, dass Airlines Innsbruck überwiegend mit Kapitel-IV-Flugzeugen und somit mit den derzeit leisesten und umweltfreundlichsten Luftfahrzeugen anfliegen. Die Modernisierung der Flugzeugflotten der Airlines hatte darüber hinaus an dieser Entwicklung einen wesentlichen Anteil.

Lärmschutzförderung⁴⁴

Der für den Fluglärm rechtlich festgelegte Schwellenwert für die allgemeine Lärmbelastung (L_{den}) liegt bei 65 dB. Dieser wurde gemäß der amtlichen Auswertung, die auf der Internetseite „laerminfo.at“ des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK) letztmalig für das Jahr 2022 veröffentlicht wurde, bei keinem einzigen Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft überschritten.

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 2024 konnten 23 Ansuchen positiv abgerechnet werden. Der Förderbetrag belief sich auf insgesamt EUR 48.840,65.

Seit 01.07.2024 wurde die Lärmschutzförderung auf die Nachbargemeinde Völs ausgeweitet. Dort stehen jährlich maximal EUR 50.000 für Förderanträge zur Verfügung.

In der Marktgemeinde Völs wurden im Jahr 2024 7 Ansuchen eingereicht und abgerechnet. Der Förderbetrag belief sich auf insgesamt EUR 6.870,24.



Maßnahmen in Bezug auf Bodenlärm

Umweltaspekt:	Bodenlärm
Art des Umweltaspekts:	Direkt
Umweltwirkung(en):	Lärmbelästigung der Flughafenanrainerschaft
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 die Schadensbehebung oder Teiletausch, werden durch die jeweils betroffene Airline selbst

oder durch deren Partner durchgeführt. Aufgrund von gesetzlichen Vorgaben sind jedoch bei bestimmten Maßnahmen aus Sicherheitsgründen vor einem erneuten Start verpflichtend kurzzeitige Triebwerksprobeläufe im Stand durchzuführen, die zu Lärmereignissen führen. Nachdem in dem für propellerbetriebene Flugzeuge vorgesehenen und genehmigten Triebwerksprobelaufstand seit der Einstellung des Wartungsbetriebs von Tyrolean Airways bzw. Austrian Airlines keine regulären Triebwerksprobeläufe mehr stattfanden und dieser nur noch extrem selten von kleinen propellerbetriebenen Sportflugzeugen genutzt wurde, erfolgte im Jahr 2024 eine Rückwidmung der Fläche innerhalb des Probelaufstands in eine normale Abstellfläche für kleinere Flugzeuge. Für Flugzeuge mit Jet-Antrieb war der Triebwerksprobelaufstand nicht zugelassen und durfte auch nie für Jet-Antriebe genutzt werden. Zukünftig werden die wenigen Propellerprobeläufe gleich wie Jet-Probeläufe behandelt.

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.

47

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 2024 rund 8.200 t CO₂ auszuweisen. Der über-

wiegende Anteil der Emissionen ist mit rund 89 % den Flugzeugquellen zuzuordnen. Rund 7 % der CO₂ Emissionen werden durch den Verbrauch von Heizenergie (stationäre oder infrastrukturbezogene Quellen) verursacht. Die Flugzeugabfertigung trägt mit 3,0 % zu den CO₂ Gesamtemissionen bei. Der landseitige KFZ-Verkehr ist mit 1,3 % für die Gesamtemissionen verantwortlich. Unter landseitigem Verkehr fällt beispielsweise die An- und Abreise von Passagieren und Besuchern.

Im Vergleich mit dem Bilanzjahr 2023 liegen die CO₂ Gesamtemissionen im Jahr 2024 auf einem geringeren Niveau. Auch die direkt beeinflussbaren CO₂ Emissionen liegen gegenüber dem Vorjahr auf einem etwas geringeren Niveau⁴⁶.

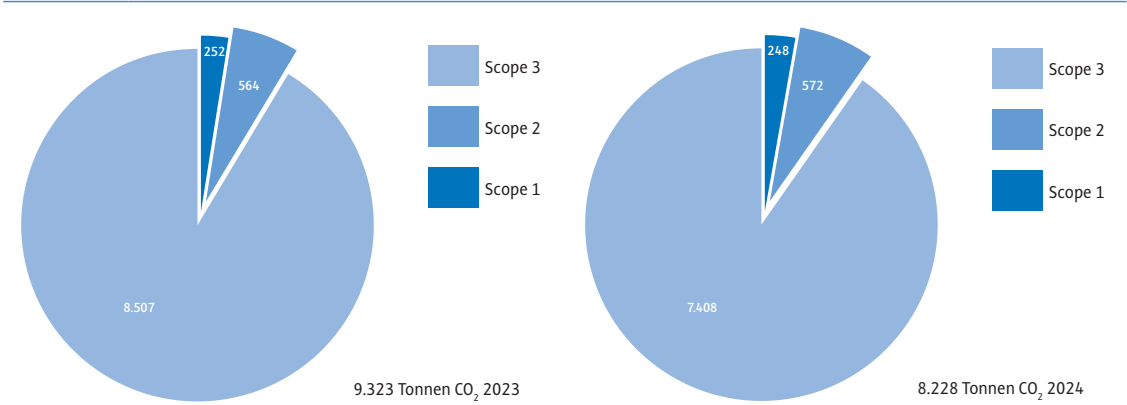
Die Gesamtemissionen sanken gegenüber 2023 um rund 12%. Aufgrund der geringen Anzahl an Flugbewegungen sanken die CO₂-Emissionen durch Flugbewegungen um 13% und jene der Flugzeugabfertigung um rund 2%. Die Emissionen durch stationäre und infrastrukturbezogene Quellen stiegen geringfügig um 1% aufgrund des höheren Erdgasverbrauchs. Durch die geringe Passagieranzahl fielen die Emissionen durch den landseitigen Verkehr um rund 4 % geringer aus.

Die durchschnittlichen Pro-Kopf-CO₂-Gesamtemissionen (CO₂-Äquivalente) eines Österreichers liegen bei rund 8,0 Tonnen pro Jahr (UBA, 2024). Die gesamten CO₂-Emissionen am Flughafen Innsbruck entsprechen somit in etwa jenen jährlichen Gesamtemissionen einer Gemeinde mit etwa 1029 Einwohnern.

Im Jahr 2022 wurden gemäß der Luftschadstoffinventur (UBA 2024) im Bundesland Tirol rund 4,6 Mio. t CO₂ emittiert. Der Anteil des Flughafens (Bilanzjahr 2024) würde im Vergleich dazu bei lediglich 0,18 % 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, z. B. An- und Abreise von Passagieren und Mitarbeitern, Transport von Gütern, Nutzung des Flughafens durch Airlines.

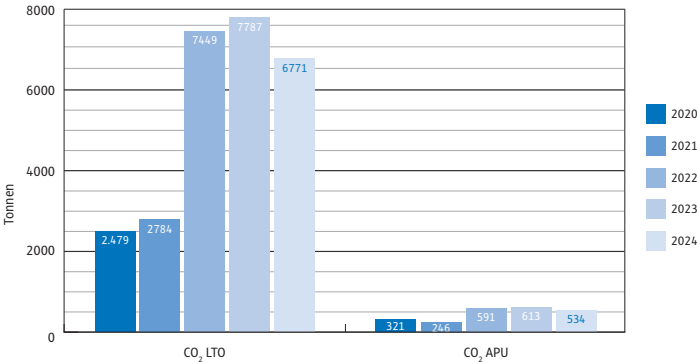


	2023*		2024	
	t CO ₂ /a	kg CO ₂ /VE	t CO ₂ /a	kg CO ₂ /VE
Scope 1	252	0,278	248	0,288
Scope 2	564	0,622	572	0,663
Scope 3	8.507	9,383	7.408	8,592
Summe	9.323	10,283	8.228	9,543

* Aufgrund eines Berechnungsfehlers beim landseitigen Verkehr (Scope 3) im Jahr 2023 wurde eine geringfügige Korrektur der Zahlen vorgenommen.
Berechnung mittels LASPORT Version 3.2.7 - JANICKE CONSULTING (2018)

Abbildung 26: CO₂-Emissionen am Flughafen Innsbruck⁴⁷

CO₂- LTO Zyklus in t



	Eh	2020	2021	2022	2023	2024
CO ₂ LTO	t/a	2.479	2.784	7.449	7.787	6.771
CO ₂ APU	t/a	321	246	591	613	534

Abbildung 27: CO₂-Emissionen aus Flugzeugquellen am Flughafen Innsbruck⁴⁸

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

48 GRI 305-3



Energieverbrauch⁴⁹

50

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

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 sich 2024 im Vergleich zu 2023 um ca. 2 % erhöht⁵⁰. Der Zuwachs resultiert aber vollständig aus der verstärkten Beheizung des Hangar 4. Der Kernverbrauch für Terminal und Gebäude nahm dagegen minimal um -0,3 % ab.⁵¹

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.⁵²

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 umweltfreundlich 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.

⁴⁹ GRI 302-1

⁵⁰ Quelle: Daten aus der internen Energiemanagementsoftware (Blueaul)

⁵¹ GRI 302-4, GRI 302-5

⁵² <https://www.tip-online.at/news/43355/oesterreichische-flughaefen-null-co2-emission-bis-2050/>

Gesamtenergieeinsatz 2024

Insgesamt wurden im Berichtsjahr rund 6,43 GWh (7,54 GWh 2023⁵³) eingesetzt.

Davon wird 37 % (2023: 47 %) des Endenergiebedarfs in Form von elektrischer Energie benötigt (Beleuchtung, Lüftung, Gepäckförderbänder, EDV usw.), ca. 51 % (2023: 43 %) in Form von Erdgas (Heizung und Warmwasser) und der Rest von 12 % (2023: 10 %) wird in Form von Kraftstoffen (Flugzeugabfertigung, Winterdienst usw.) verwendet. Die installierten PV-Anlagen lieferten im Berichtsjahr 82,79 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).





Umweltauswirkungen⁵⁴

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 2024 liegen die Emissionen für alle Parameter auf niedrigerem Niveau wie im Vorjahr. Diese Emissionsabnahmen lassen sich auf die geringere Anzahl an Flugbewegungen und das geringere Passagieraufkommen zurückführen.

Nicht nur Flugzeuge produzieren Abgase, sondern auch Bodendienstfahrzeuge. Bei der Neubeschaffung und dem Einkauf von Fahrzeugen wird auf die Einhal-

tung der neuesten Abgasverordnungen geachtet.

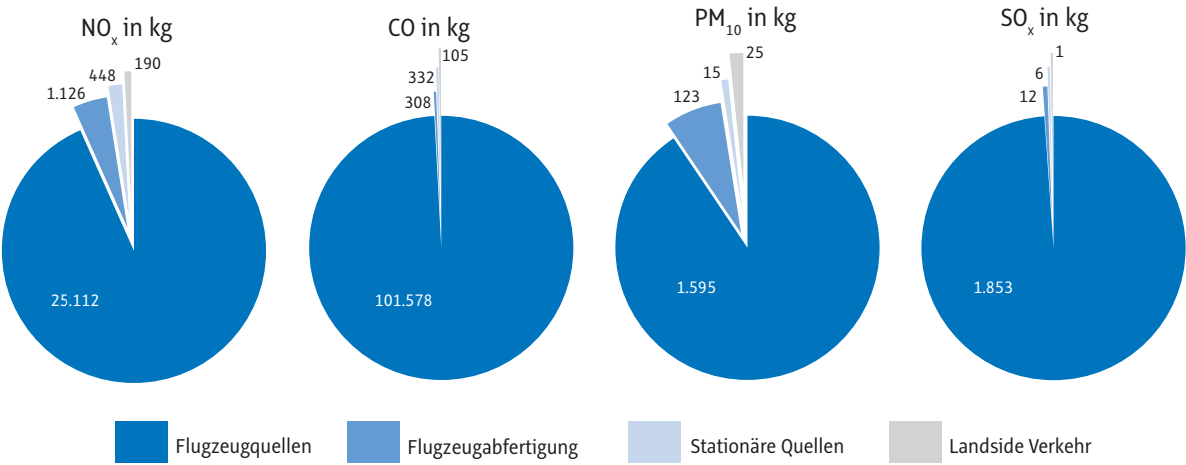
Die Fahrzeuge werden regelmäßig überprüft, und die Mitarbeiter werden durch laufende Schulungen zu einem kraftstoffsparenden Betrieb angehalten. Im Rahmen des Ramphandlings werden zuerst Geräte und Fahrzeuge mit Elektromotoren eingesetzt. Erst dann kommen Geräte und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren 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 Luftschadstoffen⁵⁵

		Parameter					
Summe Emissionen	Einheit	NO _x	NO ₂	CO	PM ₁₀	SO _x	Benzol
2024	kg	26.876	3.961	102.323	1.758	1.872	98
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
Änderung 2024 zu 2023	kg	-3.848	-522	-12.435	-241	-284	-12
Änderung 2024 zu 2023	%	-13 %	-12 %	-11 %	-12 %	-13 %	-11 %

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



	Einheit	NO _x	CO	PM ₁₀	SO _x
Flugzeugquellen	kg	25.112	101.578	1.595	1.853
Flugzeugabfertigung	kg	1.126	308	123	12
Stationäre oder infrastrukturbezogene Quellen	kg	448	332	15	6
Landside Verkehr	kg	190	105	25	1
Summe	kg	26.876	102.323	1.758	1.872

Abbildung 29: Emissionen NO_x, CO, PM₁₀, SO_x

Berechnung mittels LASPORT Version 3.2.7 - JANICKE CONSULTING (2018)

55 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 Enteisungsmittel fest⁵⁶

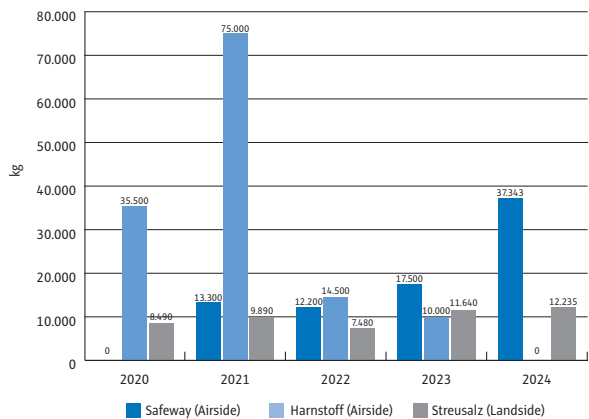
Enteisungsmittel	EH	2020	2021	2022	2023	2024
Safeway (Airside)	kg	0	13.300	12.200	17.500	37.343
Harnstoff (Airside)	kg	35.500	75.000	14.500	10.000	0*
Streusalz (Landside)	kg	8.490	9.890	7.480	11.640	12.235
Summe fest	kg	43.990	98.190	34.180	39.140	49.578
Verbrauch in kg / VE	kg/VE	0,090	0,782	0,047	0,043	0,058

* Ab 2024 wird auf den Einsatz von Harnstoff aus Umweltgründen verzichtet.

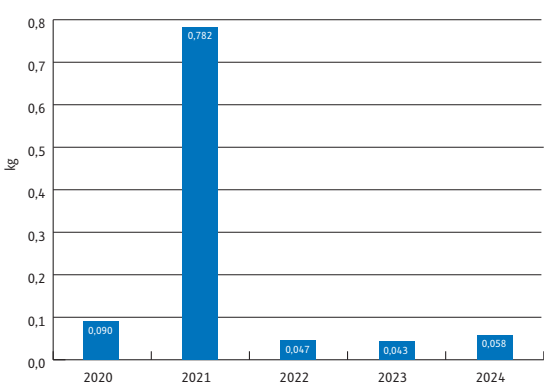
Abbildung 30: Verbrauch an Enteisungsmitteln fest

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

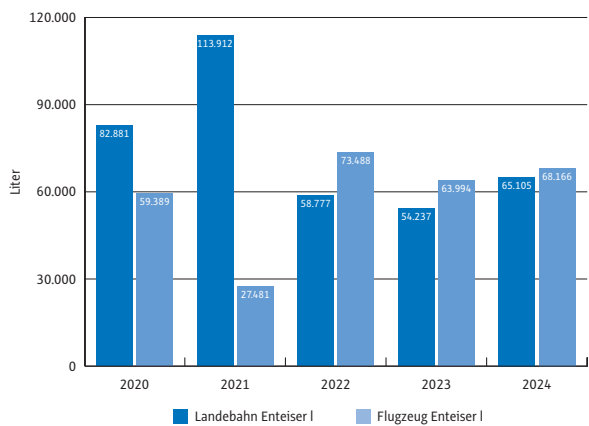
Verbrauch Enteisungsmittel fest in kg



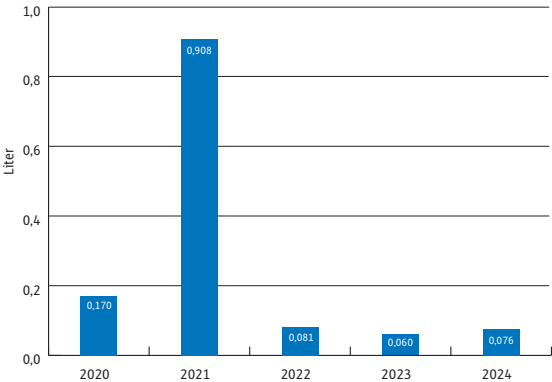
Verbrauch Enteisungsmittel fest in kg / VE



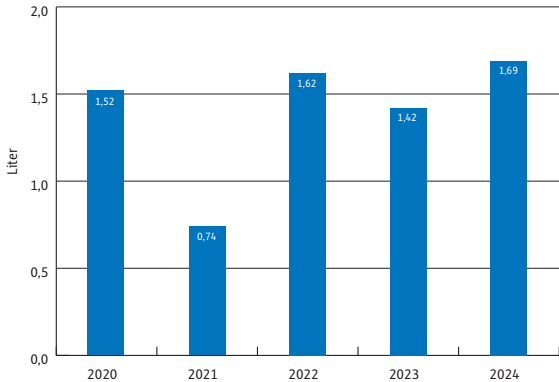
Verbrauch Enteisungsmittel flüssig in l



Verbrauch Landebahn-Enteiser in l/VE



Verbrauch Flugzeug-Enteiser in l/Bewegung



Enteisungsmittel	EH	2020	2021	2022	2023	2024
Landebahn Enteiser	I	82.881	113.912	58.777	54.237	65.105
Verbrauch Landebahnenteiser in l / VE	I	0,170	0,908	0,081	0,060	0,076
Flugzeug Enteiser	I	59.389	27.481	73.488	63.994	68.166
Verbrauch Flugzeugenteiser in l / Bewegung	I	1,52	0,74	1,62	1,42	1,69
Bewegungen		39.066	37.024	45.358	45.139	40.435

Abbildung 31: Verbrauch an Enteisungsmitteln flüssig

Wassernutzung⁵⁷

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 lokalen Wasserversorger und andererseits – in größerem Umfang – durch die Entnahme von Grundwasser. Dieses selbst entnommene Grundwasser dient allerdings ausschließlich der Kühlung der Gebäudeteile in einem geschlossenen Prozesskreislauf. Das Grundwasser wird über einen Entnahmekrallen mit einer Temperatur von ca. 12° C entnommen und nach dem Durchlaufen des Kühlkreislaufs bescheidkonform mit einer Temperatur von bis zu 20° C in einem geschlossenen Prozesskreislauf wieder in das Grundwasserreservoir eingeleitet.

Das Grundwasser, welches über den Tiefbrunnen der IKB AG gezogen wird, dient dem Wasserversorger IKB AG als Alternative für die Trinkwasserversorgung. Um dessen Qualität zu sichern und Verunreinigungen frühzeitig zu erkennen, wird das Grundwasser von der IKB überwacht. Eine regelmäßige 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.

Im Jahr 2024 wurde durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die „PFAS-Strategie im Rahmen der Vollziehung des Altlastensanierungsgesetzes“ veröffentlicht. Darin wird auch auf die Untersuchung von Altstandorten mit Feuerlöschübungsplätzen Bezug genommen, zu denen auch der Flughafen Innsbruck zählt. Bei der durchgeführten Untersuchung ergaben sich am Standort des Flughafens keine Grundwasserunreinigungen durch PFAS [Zitat S. 21 des Berichts: „Flughafen Innsbruck: Untersuchungsprogramm gemäß §13 ALSAG („Grundwassermonitoring“) abgeschlossen (keine Hinweise auf eine Grundwasserunreinigung) -> Verdichtung im Rahmen eines Untersuchungsprogrammes gemäß §13 ALSAG geplant.“].

57 GRI 3-3, GRI 303-1, GRI 303-2

Wasser-Kennzahlen⁵⁸
Daten und Fakten Wasser

Quelle	2020 (in m³)	2021 (in m³)	2022 (in m³)	2023 (in m³)	2024 (in m³)	Veränderung 2024/23 in %
Grundwasser	263.544,00	383.846,00	398.532,00	264.170,00	162.369,00*	-38,54
Wasserversorger	9.976,00	5.306,00	11.819,00	12.415,00	11.714,00	-5,65
Summe aller Quellen	273.520,00	389.152,00	410.351,00	276.585,00	174.083,00	-37,06

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

* Die Reduzierung ergab sich aufgrund eines Defekts der Pumpen und die Außerbetriebnahme des Kühlsystems im April und Mai 2024. Seit Juni 2024 sind die Pumpen hydraulisch abgeglichen, außerdem erfolgte eine neue Automatisierung der Frequenzumrichter.

Abbildung 32: Gesamtwasserentnahme aufgeschlüsselt nach Quellen (in m³)

Bezeichnung der Wasserquelle	Art der Wiederverwendung	Volumen der Wiederverwendung					Messmethode
		2020	2021	2022	2023	2024	
Grundwasser in m³	Wird als Kühlwasser verwendet und wieder zurückgeführt	263.544,00	383.846,00	398.532,00	264.170,00	162.369,00	Wasserzähler
Summe des wiederverwendeten Wassers		263.544,00	383.846,00	398.532,00	264.170,00	162.369,00	

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

58 GRI 303-3, GRI 303-4, GRI 303-5



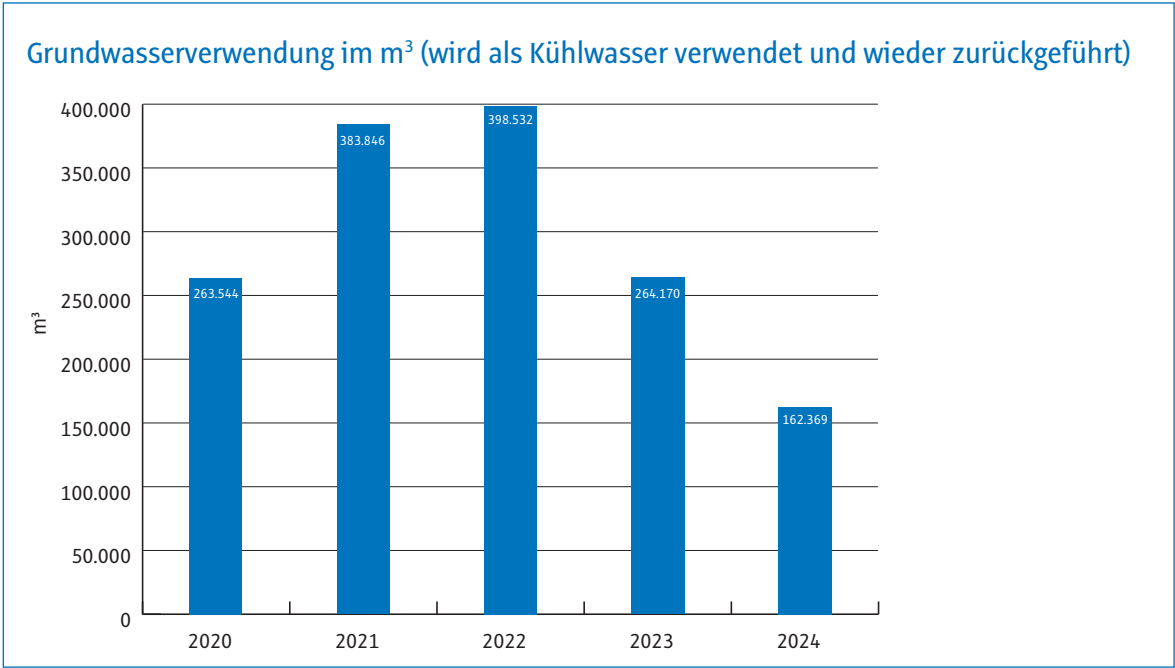


Abbildung 34: Grundwasserverwendung in m³

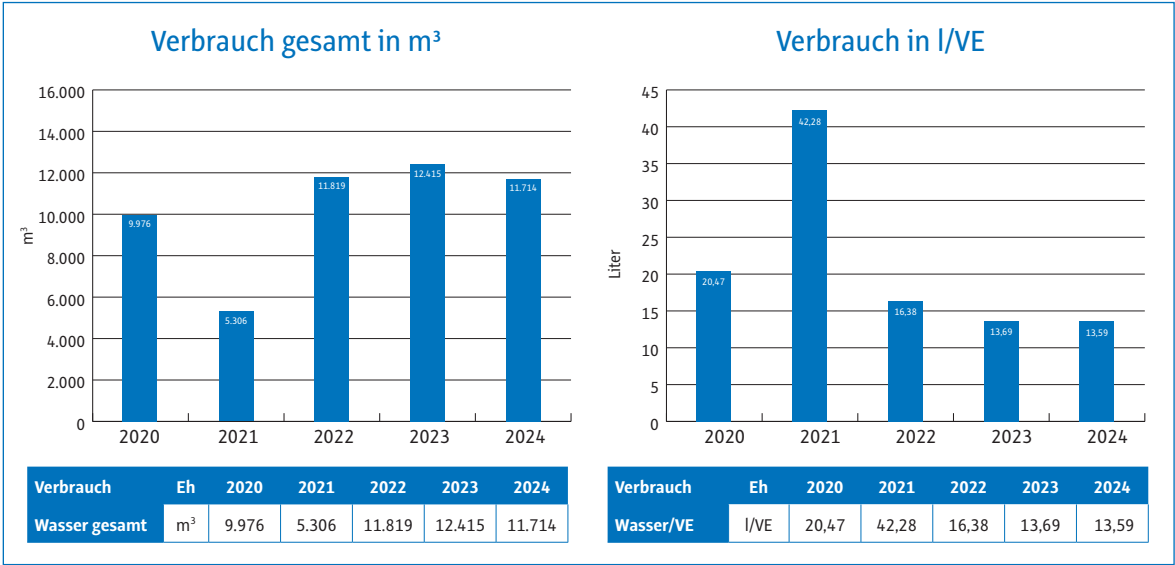


Abbildung 35: Wasserverbrauch gesamt und je VE

Standort	Menge (in m³) 2020	Menge (in m³) 2021	Menge (in m³) 2022	Menge (in m³) 2023	Menge (in m³) 2024	Aufbereitung	Einleitung	Erhebungs- methode	Wiederverwen- dung durch andere Organisation
Summe aller Abwasser- einleitungen	9.976	5.306	11.819	12.415	11.714	Aufbereitung in externer Kläranlage	Öffent- liches Kanalnetz	Messung	Nein

Abbildung 36: Abwassereinleitung

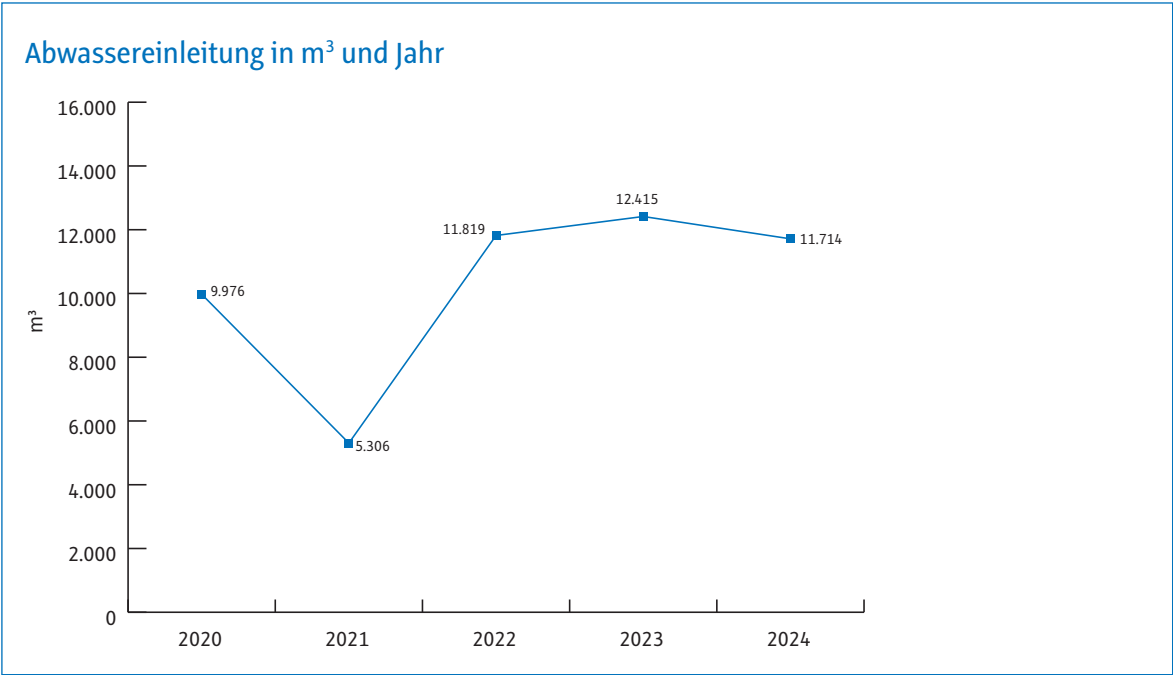


Abbildung 37: Abwassereinleitung

Aufbereitung	2020 (in m³)	2021 (in m³)	2022 (in m³)	2023 (in m³)	2024 (in m³)	Veränderung 2023-2024 in %
Aufbereitung in externer Kläranlage	9.976,00	5.306,00	11.819,00	12.415,00	11.714,00	-5,65
keine Aufbereitung	0	0	0	0	0	0,00
Summe aller Abwassereinleitungen	9.976,00	5.306,00	11.819,00	12.415,00	11.714,00	-5,65

Abbildung 38: Abwassereinleitung nach Abwasserarten

Abfall⁵⁹

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 Abfallfraktionen schon am Entstehungsort getrennt und in geeig-

neten 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 grundsätzlich stark mit der Verkehrsentwicklung, da ein Großteil der Gesamtmenge in Form von Papier und Restabfall aus der Kabinenreinigung stammt. Zusätzlich kann es infolge von Einzelmaßnahmen z.B. im Bereich von Renovierungsarbeiten oder Aufräumarbeiten in Einzeljahren zu Schwankungen kommen. So fielen im Jahr 2024 infolge der Auflösung des Triebwerksprobelaufstands allein 12 t Dämmmaterial an, zusätzlich gab es 13 t Baurestmasse aus Sanierungsarbeiten zu verzeichnen. Aufgrund der EU-Verordnungen, die die Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck von Passagieren regeln, müssen nicht für den Transport in der Passagierkabine zugelassene Produkte beim Sicherheitscheck abgenommen und entsprechend entsorgt werden.

⁵⁹ GRI 306-1, GRI 306-2, GRI 3-3

Gefährliche Abfälle

Die bei der TFG anfallenden gefährlichen Abfälle, 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.

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

men des internen Audits überprüft. Die Reinigung der Gebäude und Luftfahrzeuge ist einem Reinigungsunternehmen übertragen. Neben internen Kontrollen der korrekten Abfalltrennung werden die Reinigungskräfte regelmäßig geschult. Die Reinigung der Luftfahrzeuge erfolgt seit mehreren Jahren nach einem speziellen Verfahren, das von Austrian Airlines vorgeschrieben und zertifiziert wurde.

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-Kennzahlen⁶⁰

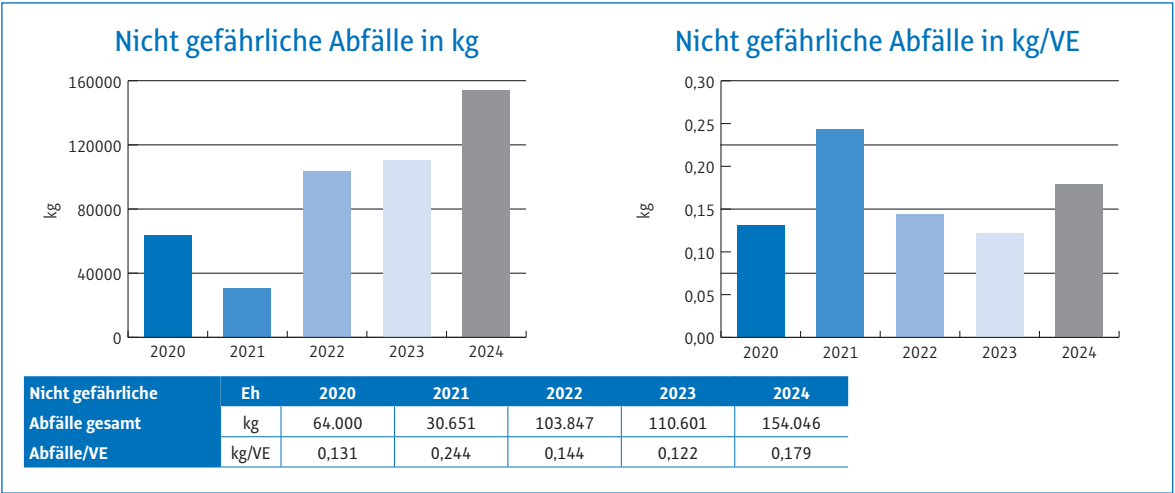


Abbildung 39: Nicht gefährliche Abfälle

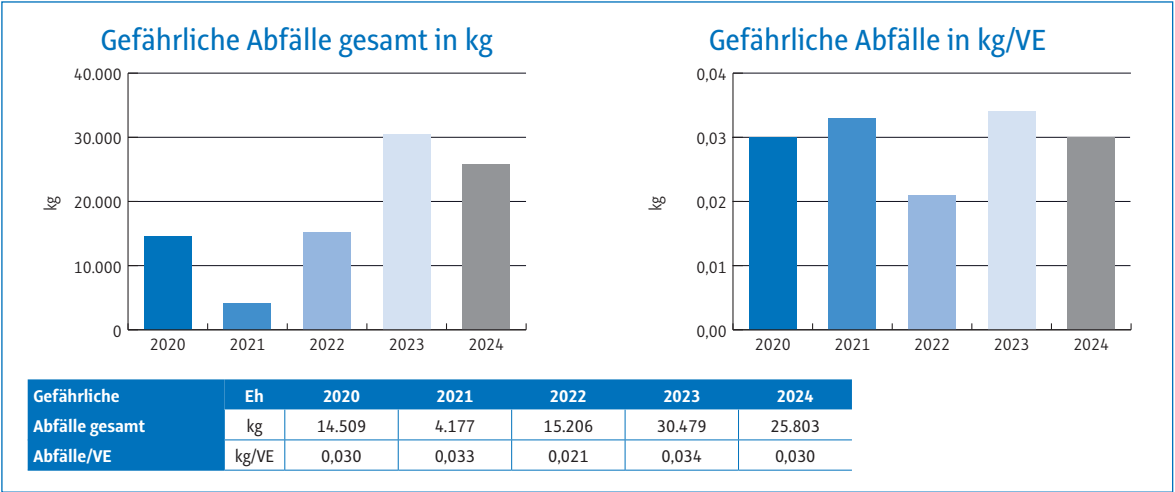


Abbildung 40: Gefährliche Abfälle

Daten und Fakten Abfall

62

Bezeichnung	Schlüssel	2022	2023	2024		Entsorger
Gefährliche Abfälle (306-3)						
Asbestzement	31412	180	0	0	kg	Energie AG
Künstliche Mineralfaser	31437/41	640	0	480	kg	Mussmann
Kühlgeräte	35205	0	45	0	kg	DAKA
Elektrogroßgeräte/Haushaltsgeräte	35221	0	39	133	kg	DAKA
Elektro- u. Elektronik-Altgeräte	35230	1.000	1.190	1.902	kg	DAKA
Batterien Bleibatterien	35322	4.456	1.745	830	kg	Banner
Lithium Batterien	35337	0	42	0	kg	DAKA
Leuchtstoffröhren	35339	0	0	265	kg	DAKA
Feuerlöschpulver	39905	0	62	0	kg	DAKA
Wässrige Konzentrate	52725	4.360	0	0	kg	Freudenthaler
Körperpflegemittel	53301	509	198	64	kg	DAKA
Altöl	54102	1.520	1.354	1.837	kg	DAKA
Sandfanginhalte	54701	0	0	7.760	kg	DAWI
Ölabscheiderinhalte	54702	0	25.140	11.480	kg	DAWI
Ölbindemittel	54926	142	53	554	kg	DAKA
Ölhaltiger Abfall	54930	315	160	230	kg	DAKA
Feuerlöschschaum	55224	2.030	230	0	kg	DAKA
Frostschutz	55370	0	55	34	kg	DAKA
Benzin-Dieselmisch	55370	410	0	0	kg	DAKA
Altlacke, Altfarben	55502	0	0	155	kg	DAKA
Altlacke	55513	3	0	0	kg	DAKA
Spraydosen	59803	281	166	79	kg	DAKA
Gefährliche Abfälle Summe						
Nicht gefährliche Abfälle (303-3)						
Nicht gefährliche Abfälle (303-3):						
Altholz unbehandelt	17201	0	0	810	kg	Ragg
Altholz behandelt	17202	4.500	1.670	7.300	kg	Mussmann
Papier (geschätzt)	18718	4.725	4.725	4.075	kg	Energie AG
Papier (Aktenvernichtung)	18718	n. erfasst	n. erfasst	5.920	kg	Reisswolf
Baurestmasse	31409	2.440	0	5.680	kg	Mussmann
Baurestmasse	31409	0	0	12.060	kg	Plattner&Co
Gips	31438	820	0	0	kg	Mussmann
Flachglas B	31465	0	0	2.490	kg	Ragg
Glas	31468/9	1.152	1.086	2.087	kg	Swarco
Schreddervormaterial, Schneideschrott	35103	17.310	14.270	34.400	kg	Ragg
Altautos unbehandelt	35203	1.300	0	2.840	kg	Ragg
Nirosta/Aluminium	35315	10	480	3.551	kg	Ragg
Chromnickelstahl	35331	0	0	1.693	kg	Ragg
Gummi fest	57501	200	400	1.000	kg	Ragg
Gummiabfälle	57501	0	0	260	kg	Mussmann
Altreifen	57502	1.200	1.380	1.800	kg	Reifen Team
Restmüll Airside	91101	32.640	34.260	39.040	kg	Mussmann/IKB
Restmüll Landside	91101	1.900	9.060	5.540	kg	Mussmann/IKB
Kartonagen	91201	3.660	3.880	5.580	kg	Energie AG
Baustellenabfälle	91206	0	750	720	kg	Mussmann
Leichtverpackungen/Plastik	91207	5.910	8.280	5.700	kg	Recycling IKB
Baum- / Strauchschnitt	92105	25.440	30.360	7.940	kg	Ragg
Fäkalien	95101	0	0	3.560	kg	DAWI
Nicht gefährliche Abfälle Summe						
Gefährliche Abfälle Summe kg						
Nicht gefährliche Abfälle Summe kg						
Gesamt Summe kg						

Abbildung 41: Abfallarten⁶¹

61 GRI 306-1, GRI 306-4, GRI 306-5

	306-5-a Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	306-4-d-ii Aufbereitung zur Wiederver- wendung	306-4-d-ii Recycling	306-4-d-ii Sonstige Verfahren zur Rückgewinnung	306-5-b-i Verbrennung (mit Energie- rückgewinnung)	306-5-b-ii Verbrennung (ohne Energie- rückgewinnung)	306-5-b-iii Deponierung
	480						480
	133		133				
	1.902		1.902				
	830		830				
	265		265				
	64				64		
	1.837	1.837					
	7.760			7.760			
	11.480			11.480			
	554					554	
	230					230	
	34				34		
	155					155	
	79					79	
	25.803	1.837	3.130	19.240	98	1.018	480
	810		810				
	7.300		7.300				
	4.075		4.075				
	5.920		5.920				
	5.680		5.680				
	12.060		12.060				
	2.490		2.490				
	2.087		2.087				
	34.400		34.400				
	2.840		2.840				
	3.551		3.551				
	1.693		1.693				
	1.000		1.000				
	260				260		
	1.800		1.800				
	39.040				39.040		
	5.540				5.540		
	5.580		5.580				
	720				720		
	5.700		5.700				
	7.940			7.940			
	3.560			3.560			
	154.046	-	96.986	11.500	45.560	-	-
	25.803	1.837	3.130	19.240	98	1.018	480
	154.046	-	96.986	11.500	45.560	-	-
	179.849	1.837	100.116	30.740	45.658	1.018	480

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 2024 wurden am Flughafen Innsbruck 15 Vogelschläge registriert, dies stellt das zweite Jahr in Folge einen Höchststand dar (2023: 13 Vogelschläge). Seit den Corona-Jahren nimmt die Vogelaktivität stetig zu, und eine Trendumkehr ist derzeit nicht abseh-

bar. Daher wurden als unmittelbare Gegenmaßnahme die Vogelvergrämungen intensiviert, weiters sind zusätzliche vorbeugende Maßnahmen in Planung und werden im Laufe des Jahres 2025 umgesetzt.⁶²

Um Vorfälle zu minimieren, wird das Gras von den örtlichen Landwirten sehr niedrig gemäht, da hohes Gras zu einer steigenden Population an Kleintieren (Mäusen) führt, welche dann bei niedrigem Gras von der zunehmenden Anzahl an Greifvögeln gejagt werden.

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 216 Vergrämuungsmaßnahmen dokumentiert, was eine Steigerung von über 100% im Vergleich zum Vorjahr (99 dokumentierte Maßnahmen) darstellt. (siehe auch Seite 32 - Kennzahlen zu Safety-Meldungen). 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

67

Input	2023	2024	EH	Output	2023	2024	EH
1. ENERGIE / TREIBSTOFFE				1. EMISSIONEN GASFÖRMIG	standortabhängig		
1.1. Stromverbrauch	3.519.810	2.377.102	kWh	1.1.1. SOx	0,021	0,018	t
1.2. Gas	284.634	288.727	m³	1.1.2. NOx	1,622	1,574	t
1.3. Kerosin (betankte Menge)	15.427.570	14.628.360	l	1.1.3. CO	0,644	0,64	t
Flugbenzin Avgas	58.970	46.583	l	1.1.4.1 CO ₂	816	820	t
1.4. Diesel	75.210	59.031	l	1.1.4.2 davon CO ₂ aus Stromerzeugung lt. IKB*	0	0	t
1.5. HVO 100	0	14.268	l	1.1.5. Benzol	0,005	0,004	t
1.6. Benzin	849	896	l	1.1.6. Feinstaub PM ₁₀	0,141	0,138	t
1.7. Aspen 2 für Motorsense **	50	100	l	1.1.7. NO ₂	0,179	0,173	t
1.8. Heizöl EL ohne Biozusatz	1.879	1.964	l				

2. BETRIEBSSTOFFE				2. ABFÄLLE nach ÖNORM S2101	SN			
2.1. Frostschutz Fahrz.	86	155	l	Gefährliche Abfälle				
2.2. Öl/Schmiermittel	530	1.358	l	Asbestzement	31412	0	0	KG
2.3. Klimafilter	208	173	Stk	Künstliche Mineralfaser	31437/41	0	480	KG
				Kühlgeräte	35205	45	0	KG
2.4. Flugzeugenteiser				Elektrogroßgeräte/Haushaltsgeräte	35221	39	133	KG
Typ 1	37.083	34.130	l	Elektro- u. Elektronik-Altgeräte	35230	1.190	1.902	KG
Typ 2	26.911	34.036	l	Batterien Bleibatterien	35322	1.745	830	KG
				Lithium Batterien	35337	42	0	KG
2.5. Flächenenteisungsmittel				Leuchtstoffröhren	35339	0	265	KG
Safeway	17.500	37.343	KG	Feuerlöschpulver	39905	62	0	KG
Harnstoff	10.000	0	KG	Wässrige Konzentrate	52725	0	0	KG
Streusalz	1.650	750	KG	Körperpflegemittel	53301	198	64	KG
Streusalz (Maschinenring)	9.990	12.235	KG	Altöl	54102	1.354	1.837	KG
Landebahn Enteiser flüssig	54.237	65.105	l	Sandfanginhalte	54701	0	7.760	KG
				Ölabscheiderinhalte	54702	25.140	11.480	KG
				Ölbindemittel	54926	53	554	KG
				Ölhaltiger Abfall	54930	160	230	KG
				Feuerlöschschaum	55224	230	0	KG
				Frostschutz	55370	55	34	KG
				Benzin-Dieselmisch	55370	0	0	KG
				Altacke, Altfarben	55502	0	155	KG
				Altacke	55513	0	0	KG
				Spraydosen	59803	166	79	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.

Abbildung 42: Input-Output Ströme

Kennzahlen gemäß ISO 50001

Entwicklung seit Einführung des Energiemanagementsystems

Verbrauch	Eh	2020	2021	2022	2023	2024
Diesel Vorfeld	l	57.085	62.368	68.748	75.210	59.031
HVO 100 Vorfeld	l	0	0	0	0	14.268
Diesel / Heizöl EL Notstrom	l	1.498	1.613	1.823	1.879	1.964
Benzin	l	271	121	581	849	896
Aspen 2	l	0	0	85	50	100
Treibstoff gesamt	l	58.854	64.102	71.237	77.988	76.259
Gas	m³	341.355	412.499	368.918	284.634	288.727
Strom	kWh	3.323.640	3.151.262	3.713.093	3.519.810	2.377.102
davon erneuerbar	kWh	3.323.640	3.151.262	3.713.093	3.519.810	2.377.102

Verbrauch/VE	Eh	2020	2021	2022	2023	2024
Diesel Vorfeld	l/VE	0,117	0,497	0,095	0,083	0,068
HVO 100 Vorfeld	l/VE					0,017
Diesel Notstrom	l/VE	0,003	0,013	0,003	0,002	0,002
Benzin	l/VE	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001
Benzin für Motorsense	l/VE	0	0	0,000	0,000	0,000
Treibstoff gesamt	l/VE	0,121	0,511	0,099	0,086	0,088
Gas	m³/VE	0,700	3,287	0,511	0,314	0,335
Strom	kWh/VE	6,819	25,111	5,147	3,882	2,757
davon erneuerbar	kWh/VE	6,819	25,111	5,147	3,882	2,757

Abbildung 4.3: Verbrauch von Energieträgern gesamt und je VE⁶³

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.

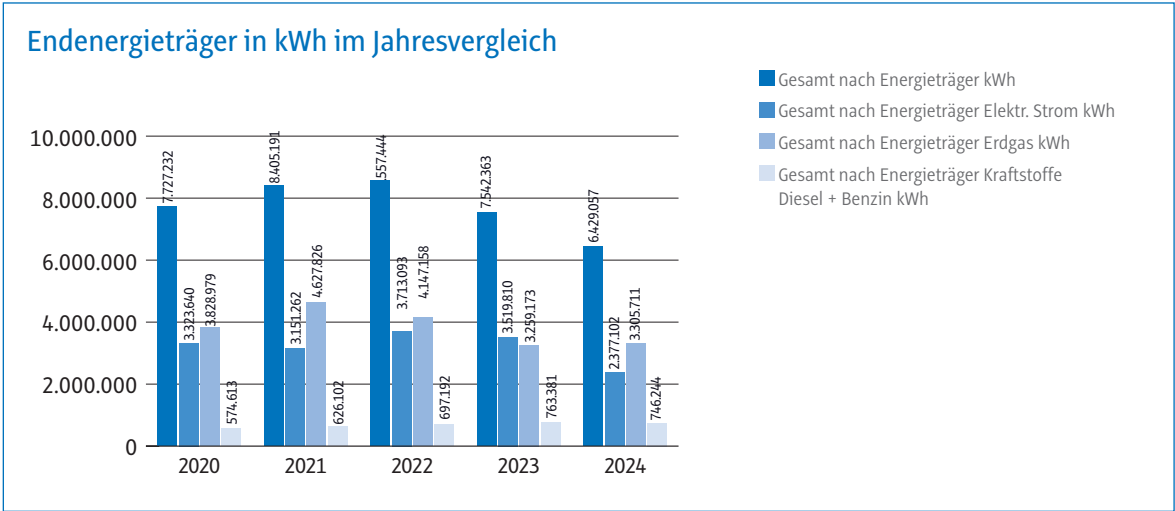


Abbildung 44: Endenergieträger / kWh im Jahresvergleich

Zusammenfassung Endenergieträger

		2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung zu 2023
Gesamt nach Energieträger	kw	7.727.232	8.405.191	8.557.444	7.542.363	6.429.057	-14,76 %
Elektr. Strom*		3.323.640	3.151.262	3.713.093	3.519.810	2.377.102	-32,47 %
Erdgas		3.828.979	4.627.826	4.147.158	3.259.173	3.305.711	1,43 %
Kraftstoffe Diesel + Benzin		574.613	626.102	697.192	763.381	746.244	-2,24 %
Passagierzahlen (Linie + Charter)		487.437	125.495	721.412	906.655	862.202	-4,90 %

* ab 2024 Strombezug TFG, zzgl. Einspeisung PV-Anlagen, exkl. Stromverbrauch für Vermietung

Abbildung 45: Endenergieträger

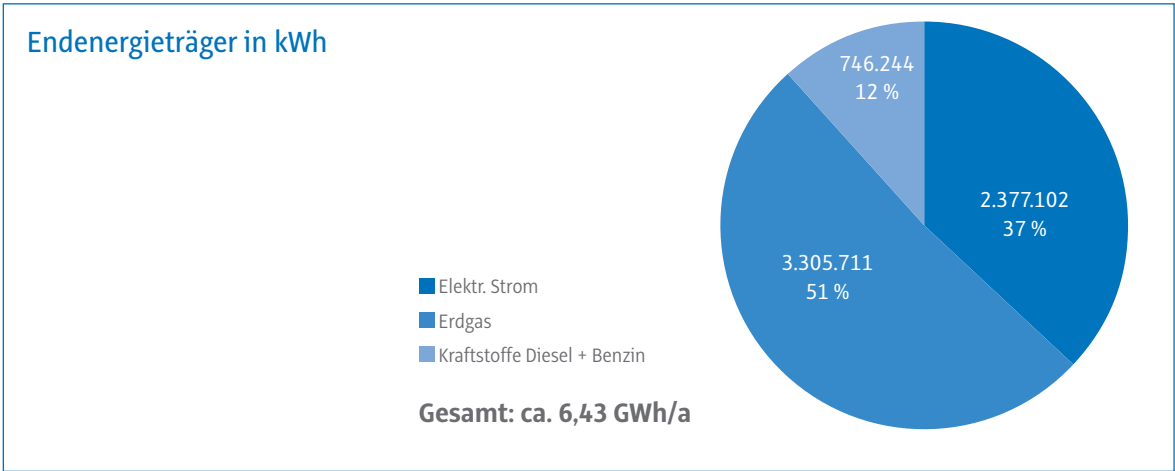


Abbildung 46: Endenergieträger⁶⁴

64 GRI 302-1, GRI 302-5

Energieleistungskennzahl (EnPI): Energieträger / Verkehrseinheit

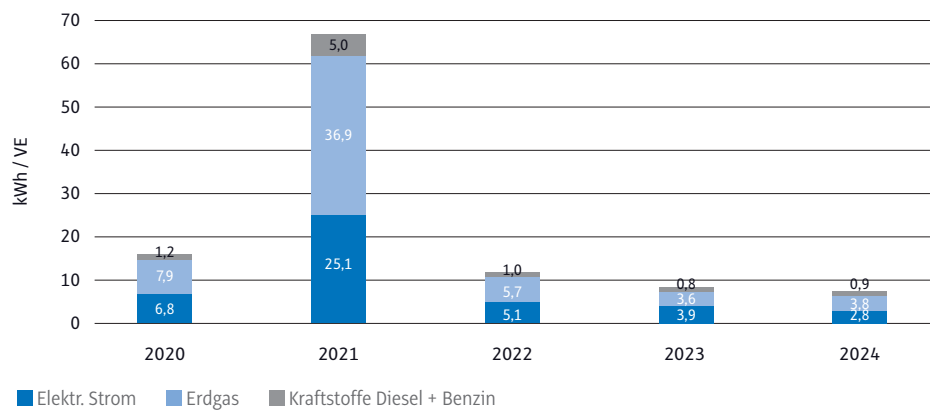


Abbildung 47: EnPI: kWh nach Energieträger / Verkehrseinheit⁶⁵

EnPI Verkehrseinheit	2020	2021	2022	2023	2024	Energetische Ausgangsbasis 2012 - 2014	Veränderung zur Energetischen Ausgangsbasis	Veränderung zu 2023
EnPI Energieträger / VE (kWh/VE.a)	15,9	67,0	11,9	8,3	7,5	10,0	-25,23 %	-10,36 %
Elektr. Strom	6,8	25,1	5,15	3,88	2,76	4,9	-44,01 %	-28,98 %
Erdgas	7,9	36,9	5,75	3,59	3,83	3,9	-2,23 %	6,66 %
Kraftstoffe Diesel + Benzin	1,2	5,0	0,97	0,84	0,87	1,1	-23,20 %	2,82 %
Verkehrseinheit (VE)	487.437	125.495	721.412	906.655	862.202	970.098,7	-11,12 %	-4,90 %
Verkehrseinheiten Passagiere	487.437	125.495	721.412	906.655	862.202	967.774,7	-10,91 %	-4,90 %
Verkehrseinheiten Fracht	0	0	0	0	0	2.324,0	-100 %	
Energieträger (kWh)	7.727.232	8.405.208	8.557.444	7.542.150	6.429.057	9.652.513,8	-21,86 %	-14,76 %
Elektr. Strom*	3.323.640	3.151.262	3.713.093	3.519.810	2.377.102	4.767.881,3	-50,14 %	-32,47 %
Erdgas	3.828.979	4.627.826	4.147.158	3.259.173	3.305.711	3.795.138,3	-12,90 %	1,43 %
Kraftstoffe Diesel + Benzin	574.613	626.119	697.192	763.167	746.244	1.089.494,1	-31,51 %	-2,22 %

* ab 2024 Strombezug TFG, zzgl. Einspeisung PV-Anlagen, exkl. Stromverbrauch für Vermietung

Abbildung 48: EnPI: kWh / Verkehrseinheit⁶⁶

65 GRI 302-3

66 GRI 302-3

Stromverbrauch⁶⁷

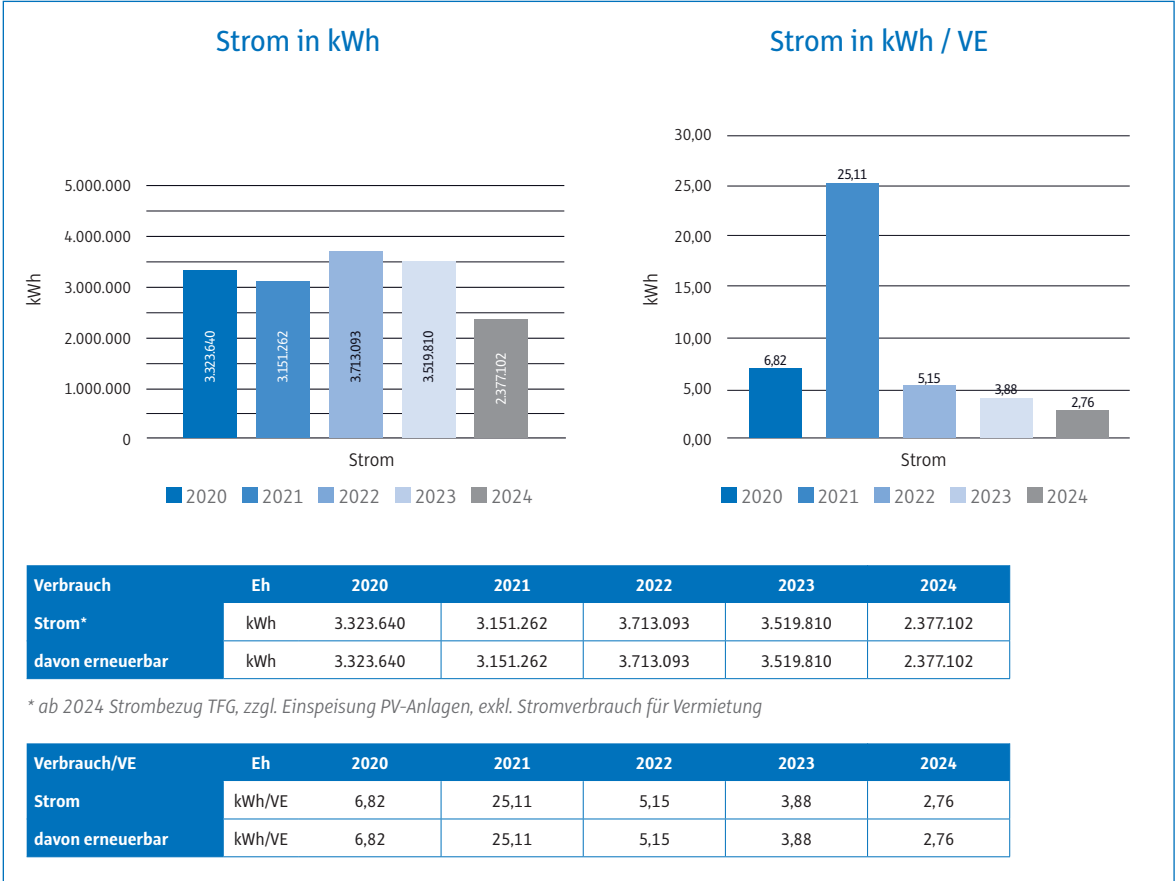


Abbildung 49: Stromverbrauch in kWh gesamt und je VE

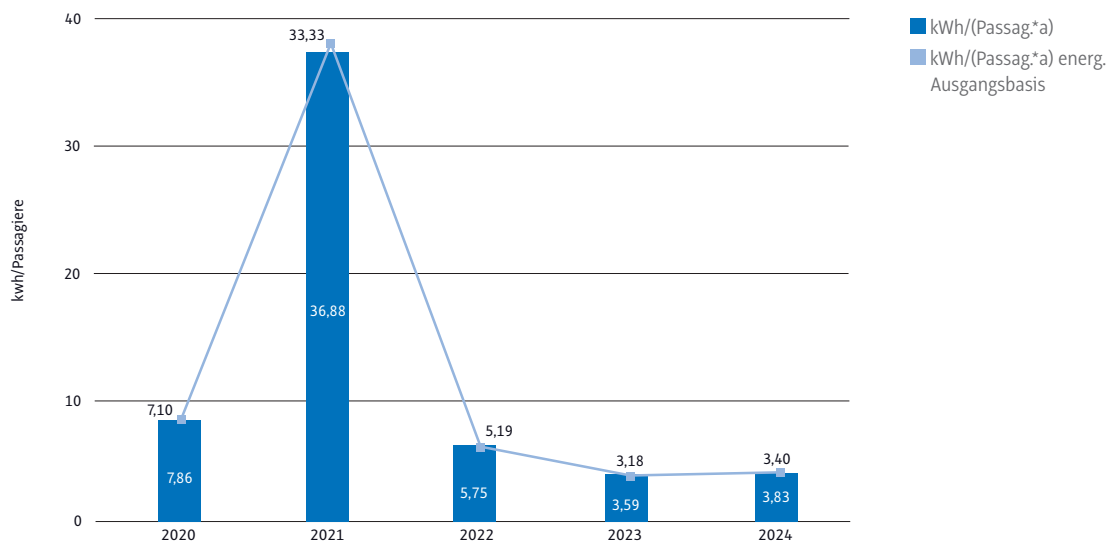


67 GRI 302-1, GRI 302-3

Gasverbrauch⁶⁸

Erdgas	v/a	2020	2021	2022	2023	2024	Energetische Ausgangsbasis 2012-2014
Gesamt	kWh/a	3.828.979	4.627.826	4.147.158	3.259.173	3.305.711	3.795.138
Abgefertigte Passagiere	Passagiere	487.437	125.495	721.412	906.655	862.202	967.775
Energiekennzahl Gas	kWh/(Passag.*a)	7,86	36,88	5,75	3,59	3,83	3,93
Kennzahl gemäß Brennwert energetische Ausgangsbasis	kWh/(Passag.*a)	7,10	33,33	5,19	3,18	3,40	Brennwert 10,14 je m ³ Gas

Energieleistungskennzahl Gas – Gasverbrauch gegenüber abgefertigte Passagiere



Erdgas - Halbjahreswerte

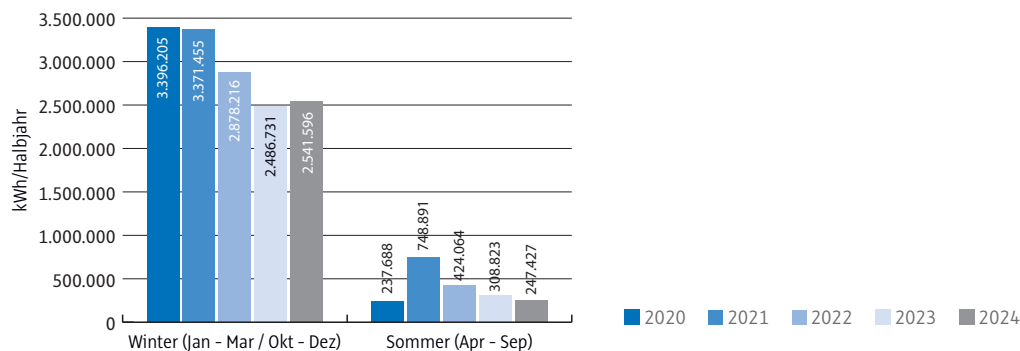


Abbildung 50: Erdgasverbrauch⁶⁹

68 GRI 302-1, 302-3

69 GRI 302-1

Verbrauch von Kraftstoffen

Kraftstoffe		2020	2021	2022	2023	2024
Gesamt	kWh/a	574.651	626.119	697.192	763.167	746.244
Diesel Vorfeld, HVO 100 (Schneeräumung, Feuerwehr usw.)	kWh/a	557.720	609.335	673.733	737.057	718.535
Diesel (E-Zentrale Notstrom)	kWh/a	14.635	15.759	17.865	18.414	19.253
Benzin	kWh/a	2.295	1.025	5.594	7.695	8.456

Abbildung 51: Kraftstoffe Jahreswerte kWh/a

Gesamt lt. Umwelterklärungen	Liter	58.854	64.102	71.237	77.988	76.259
Diesel Vorfeld, HVO 100 (Schneeräumung, Feuerwehr usw.)	l	57.085	62.368	68.748	75.210	73.299
Diesel Notstrom	l	1.498	1.613	1.823	1.879	1.964
Benzin	l	271	121	666	899	996

Abbildung 52: Kraftstoffverbrauch in Liter

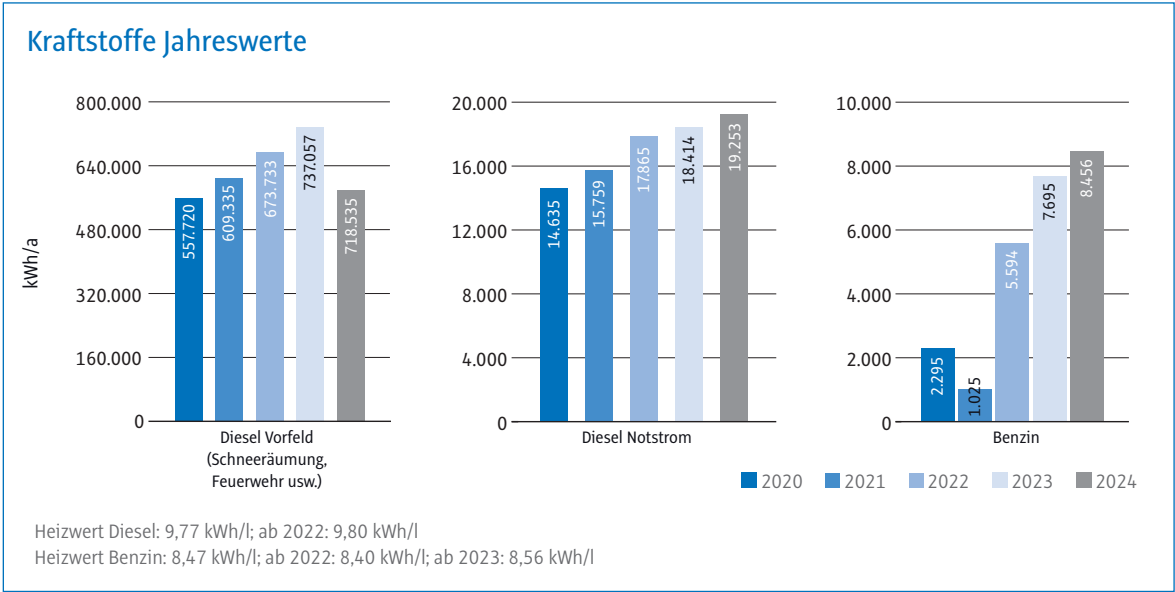


Abbildung 53: Kraftstoffverbrauch in kWh/a

Teilbereiche Diesel in kWh

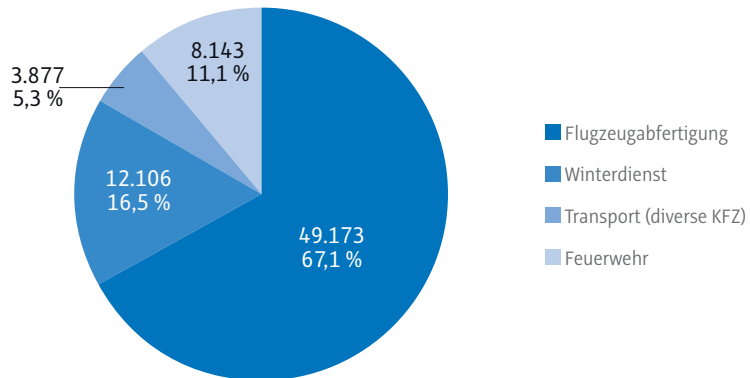


Abbildung 54: Energiebedarf Diesel

Flugzeugabfertigung

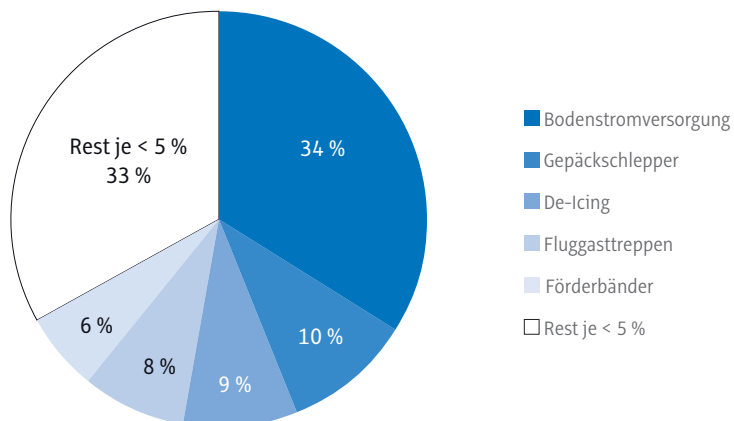
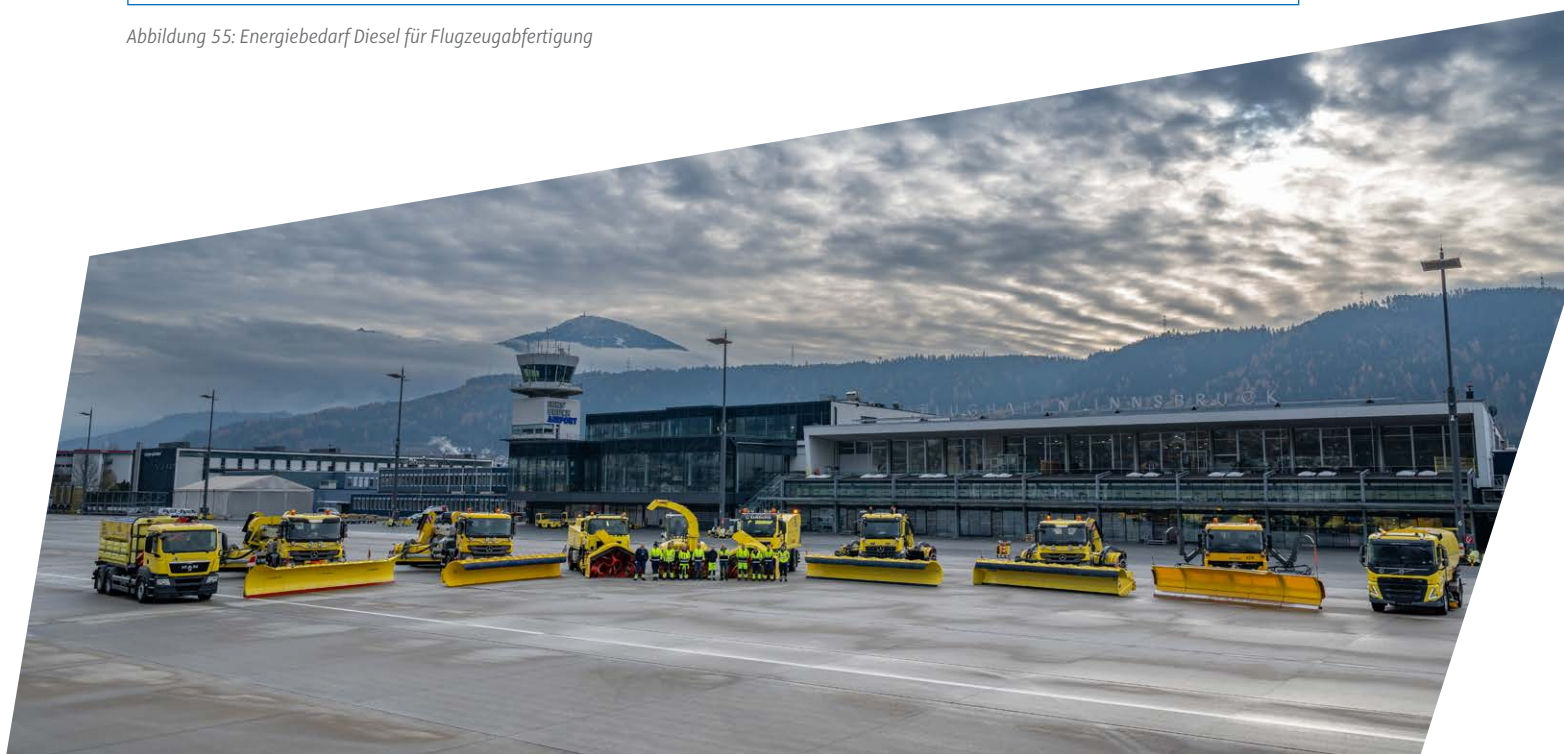


Abbildung 55: Energiebedarf Diesel für Flugzeugabfertigung



Nachhaltigkeitsziele

76

Ziele (quantifiziert)	Verantwortlichkeit Durchführung	Maßnahmen zur Verwirklichung	Termin
geplante Ziele			
Resourcenschonung	Arbeitnehmer-schutz	Teilweise Umstellung der persönlichen Schutzausrüstung (PSA) auf nachhaltige Recyclingmaterialien, soweit technisch und praktisch realisierbar	2025
Legal Compliance	GF	Gefahrstoffkataster im Sharepoint einarbeiten	2025
Lärm und Emmissionen	GF, KL	Überarbeitung der bestehenden Regelung für lärmabhängige Landegebühren	2026
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Heiz-/Kühlenergieversorgung mit grundwasserversorgten Wärmepumpen	2026
Resourcenschonung	Parking	Prüfung Umstellung Parkiersystem von Chip-Coin-System auf Nummernschilderfassung	2026
Energiemanagement	Abt. TEC	Erstellen einer Zählerdatenbank - Zusammenfassen der einzelnen Zählerlisten zu einer übersichtlichen Datenbank	2026
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Evaluierung Projekt Anflugbefeuerung - Umstellung von Halogen- auf LED-Beleuchtung	2027
Ziele in Umsetzung bzw. laufender Prozess			
Lärm und Emmissionen	GF, TW, TR	Evaluierung bei Neuanschaffung von Fahrzeugen: Elektro- versus Benzin- bzw. Dieselmotor	laufender Prozess
Lärm und Emmissionen	GF, OPS	Minimierung der Flugbewegungen an den Betriebszeitenrandlagen	laufender Prozess
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Umstellung der bestehenden Energiedatenerfassung auf Echtzeitbetrieb	laufender Prozess
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	laufende Verbesserungen im Energiemanagement	laufender Prozess
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Umstellung des Heizungssystems von Hochtemperatur auf Niedertemperatur	laufender Prozess
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Prüfung alternativer Energiequellen zur Ermöglichung des Ausstiegs aus Erdgas	in Umsetzung
Compliance	GF, KL, TL, UW	Mitarbeit beim Konzernprojekt KonKlima - zur Umsetzung der CSRD	laufender Prozess seit 2022
Legal Compliance	GF, KL	Vorbereitung auf CSRD	in Umsetzung
Legal Compliance	GF	Rechtsänderungsdienst – Entscheidung über Abo oder Neuvergabe	in Umsetzung
Erhöhte Mitarbeitermotivation in Bezug auf Umweltschutz	UW, ML	Veranstaltungen	laufender Prozess
Notfallmanagement	AO, FW	Notfallübung	periodischer Prozess
Optimierung der Abfallentsorgung	Abfallbeauftragter	Zweckmäßigkeit der Sammelgefäße überprüfen	laufender Prozess
Umgesetzte Ziele			
Lärm und Emmissionen	GF	Evaluierung der Lärmschutzfensterförderaktion: seit 01.01.2015 - Lärmschutzförderung für Fenstertausch und Lärmdämmlüfter (60 dB statt 65 dB)	2015
Lärm und Emmissionen	GF	Adaption der Lärmschutzfensterförderaktion: 01.01.2019 - Ausweitung der freiwilligen Lärmschutzfenster-Förderung auf den Bereich mit einem durchschnittlichen Fluglärmpegel von 55 dB (statt bisher 60dB)	2019
Lärm und Emmissionen	GF, KL	Umsetzung der Nox-Gebühren: Im Sinne einer umweltorientierten Tarifgestaltung wurde mit 1. Jänner 2023 ein emissionsabhängiges Entgeltsystem eingeführt.	2023
Lärm und Emmissionen	GF	Förderung von Lärmschutzfenstern - Ausweitung auf Gemeinde Völs: Das am 1. Juli 2024 gestartete Förderprogramm für Völs verzeichnete im zweiten Halbjahr sieben eingereichte und abgewickelte Ansuchen.	2024
Lärm und Emmissionen	GF, OPS	Verringerung Betriebszeitenüberschreitungen in der Wintersaison 2023 / 2024 - Abflug um 19:30 statt 19:45 am Sonntag: Die Anzahl der BZV belief sich im Jahr 2024 auf 96 (zum Vergleich: 149 im Jahr 2023). Ein wesentlicher Grund für die Reduktion war der Wegfall des abendlichen Fluges aus Frankfurt.	2024
Lärm und Emmissionen	GF, TW, TR	Anschaffung von E-Fahrzeugen Es wurde ein E-Fahrzeug (Mercedes EQV) angeschafft.	2024

Ziele (quantifiziert)	Verantwortlichkeit Durchführung	Maßnahmen zur Verwirklichung	Termin
Lärm und Emissionen	GF, TW, TR	Anschaffung von E-Fahrzeugen: Rampmeisterauto (Mercedes eCitan Tourer) Citroen e-C3 weiß Citroen e-C3 schwarz Follow-Me Opel Vivaro	2025
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Nutzung der Sonnenenergie zur Brauchwassererwärmung – Einsparung von etwa 115.000 kWh Strom und Gas	2013
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Im Hangar, sowie bei der Parkplatzbeleuchtung (P1, P3, P5) Reduzierung von 15 auf 2,5 kW – Einsparung von 50.000 kWh p. a.	2015
Reduktion Energieverbrauch	UW, Abt. TEC	Implementierung ISO 50001: Die Zertifizierung gemäß ISO 50001:2011 erfolgt im Jahr 2015.	2015
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Schaffung von verbesserten Temperaturschleusen im Check-In Bereich durch Vorbauten	2017
Reduktion Energieverbrauch	TL, TR, TW	Gerätebeschaffung (Kehrblassgerät, Förderbandwagen (elektrisch), Elektroplattformwagen)	2019
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Einsatz einer optimierten Energiemanagementsoftware zur besseren Erfassung und Steuerung des Energieverbrauchs in den einzelnen Bereichen: 2019 erfolgten die Installation und Inbetriebnahme eines neuen Energiemanagementsystems	2019
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Austausch Pistenbefahrung – teilweise LED	2021
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Erstellung / Adaptierung des Energiekonzeptes: Zur nachhaltigen Ausrichtung der Energieversorgung wurde im Frühjahr 2024 ein strategisches Konzept für die TFG erstellt, das insbesondere die Nutzung von PV-Eigenstrom in den Fokus rückte.	2024
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Errichtung PV-Anlagen auf Multifunktionshalle 2, Parkhaus und Hangar IV: Die Inbetriebnahme der Photovoltaikanlage auf der Multifunktionshalle 2 erfolgte im September 2024. Bis Ende des Jahres wurden etwa 17.000 kWh Strom erzeugt.	2024
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Justierung der Lüftungsanlagen: Dank gezielter Anpassungen an den Lüftungsanlagen und dem Einsatz der Technik-Abteilung konnte 2024 eine beachtliche Stromeinsparung von rund 7 % erzielt werden – von 3.520 MWh auf 3.275 MWh.	2024
Reduktion Energieverbrauch	Abt. TEC	Justierung Heiztemperatur: Die technische Optimierung der Heizsysteme, insbesondere durch Temperaturanpassungen, führte in Kombination mit dem Engagement der Technik-Abteilung zu einer signifikanten Reduktion des Gasverbrauchs von 4.142.750 kWh (2021) auf 2.789.023 kWh (2024).	2024
Förderung der E-Mobilität	Abt. TEC	Ladestationen im öffentlichen Bereich – Infrastruktur Anpassungen prüfen/ Entgeltpflicht für bessere Auslastung: Seit Juni 2024 betreibt die e-laden Tirol GmbH (ELT) 14 öffentlich zugängliche Ladepunkte. Die Nutzungsfrequenz hat sich infolge der Entgeltpflicht merklich verringert.	2024
Förderung der CO ₂ freien Mobilität	GF	Stadtrad Station: Seit Ende August 2024 ergänzt eine Stadtrad-Station am Parkplatz P1 vor dem Parkhaus-Eingang das Mobilitätsangebot am Flughafen Innsbruck.	2024
Förderung der CO ₂ freien Mobilität	GF, TW	Prüfung der Einführung von HVO100: Seit dem 1. Dezember 2024 setzt der Flughafen Innsbruck bei der Betankung seiner Dieselfahrzeuge vollständig auf den klimafreundlicheren Kraftstoff HVO100.	2024
Legal Compliance	GF	Veröffentlichung der Betriebszeitenverlängerungen (BZV) auf der Homepage gem. LFG: Seit dem 1. Jänner 2025 sind die BZV über die Homepage des Flughafens öffentlich zugänglich.	2025
Stakeholder	GF, UW	Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts	1. Nachhaltigkeitsbericht wurde 2015 (mit den Daten aus 2014) erstellt
Green IT	IT	Erweiterung des digitalen Workflows, Serverreduktion von 20 auf drei Server, Einsatzes von Thin Clients: Okt. 2018 – Server Migration abgeschlossen. Virtueller Server sind nun redundant in zwei Rechenzentren der IKB.	2018
Wiederverwendbarkeit Datenträger	Parking	Umstellung Parkieranlage auf Chip-Coin-System	2013

Ziele (quantifiziert)	Verantwortlichkeit Durchführung	Maßnahmen zur Verwirklichung	Termin
Nicht mehr weiter verfolgte Ziele			
Lärm und Emmissionen	GF, HL	MD82 – im Wintercharter 2019/2020 die Rotation (Samstag Vormittag) verhindern	konnte nicht realisiert werden
Standardisierung von Nachhaltigkeitsaspekten	GF, UW	Parallele Einführung der ONR 192500 (gesellschaftliche Verantwortung von Organisationen)	Ziel wird nicht mehr weiterverfolgt
Abfallwirtschaft	Reinigung, Abfall-beauftragter, UW	verbesserte Abfalltrennung AUA - "(Fly Greener - AUA)"	Ziel wird nicht mehr weiterverfolgt
Reduktion Energieverbrauch	GF, Abt. TEC	Errichtung zusätzlicher PV Anlagen im Freigelände	Im Rahmen einer detaillierten Analyse im Jahr 2024 wurde entschieden, das Vorhaben derzeit nicht weiterzuführen.
Zero-Emissions	GF	Teilnahme am Airport Carbon Accreditation	Ziel wird nicht mehr weiterverfolgt

Abbildung 56: Nachhaltigkeitsziele

GRI-Index

Anwendungserklärung:

TFG hat die in diesem GRI-Index genannten Informationen für den Zeitraum von 01.01.2024 bis 31.12.2024 unter Bezugnahme auf die GRI-Standards berichtet.

Verwendeter GRI-1: GRI-1: Grundlagen 2021

79

GRI	Beschreibung	Seite	Bemerkungen / Erklärungen
GRI 2	Allgemeine Angaben 2021		
	Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken		
2-1	Organisationsprofil	10f	
2-2	Entitäten, die im Bericht berücksichtigt werden	9	
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	9	
2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	49	
2-5	Externe Prüfung	9, 91f	
	Tätigkeiten und Mitarbeitende		
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	11	
2-7	Angestellte	37f	
2-8	Mitarbeitende, die keine Angestellten sind	37f	
	Unternehmensführung		
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	13f	
2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	13	
2-11	Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	13	
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	15	
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	15	
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	9, 13, 15	
2-15	Interessenkonflikt		Aus dem Corporate Governance Bericht: 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	16, 21, 31, 39	
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	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 2	Allgemeine Angaben 2021		

GRI	Beschreibung	Seite	Bemerkungen / Erklärungen
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 Nichterreichung 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 (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.
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvorgütung		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	3, 15	
2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	20	
2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen	21	
2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	15, 16, 39	
2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	21	
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	22	
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	23	
Einbindung von Stakeholdern			
2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	16f	
2-30	Tarifverträge		100 Prozent der TFG- Belegschaft fallen unter den Flughafenkollektivvertrag
GRI 3 Wesentliche Themen 2021			
GRI 3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	18	
GRI 3-2	Liste der wesentlichen Themen	18	
Wesentliches Thema: Klimawandel			
GRI 3 Wesentliche Themen 2021			
GRI 3-3	Management von wesentlichen Themen	47f	
GRI 302 Energie 2016			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	50f, 70f	
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation		Datenerfassung wird derzeit gemäß den Vorgaben des Mutterkonzerns für die verpflichtende Berichterstattung nach der CSRD vorgenommen, für 2024 wurden diese Daten noch nicht erfasst.
302-3	Energieintensität	69f	
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	50f	
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	50f, 70f	
GRI 305 Emissionen 2016			
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	49	

GRI	Beschreibung	Seite	Bemerkungen / Erklärungen
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	49	
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	49	
305-4	Intensität der THG-Emissionen	49	
305-5	Senkung der THG-Emissionen	48, 53	
305-6	Emissionen Ozon abbauender Substanzen	53	
305-7	Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	53	
Wesentliches Thema: Umweltauswirkungen			
GRI 3	Wesentliche Themen 2021		
GRI 3-3	Management von wesentlichen Themen	52f	
Wesentliches Thema gem. EMAS-VO: Wassernutzung (Ableitung von Wasser)			
GRI 3	Wesentliche Themen 2021		
GRI 3-3	Management von wesentlichen Themen	56f	
GRI 303	Wasser und Abwasser 2018		
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	56f	
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	56f	
303-3	Wasserentnahme	57f	
303-4	Wasserrückführung	57f	
303-5	Wasserverbrauch	57f	
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	60f	
GRI 301	Materialien 2016		
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	67f	
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe		nicht relevant
301-3	Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien		nicht relevant
GRI 306	Abfall 2020		
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	60f	
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	60f	
306-3	Angefallener Abfall	61f	
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	62f	
306-5	Zur Entsorgung bestimmter Abfall	62f	
Wesentliches Thema: Arbeitsbedingungen			
GRI 3	Wesentliche Themen 2021		
GRI 3-3	Management von wesentlichen Themen	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	Marktpresenz 2016		

GRI	Beschreibung	Seite	Bemerkungen / Erklärungen
202-1	Verhältnis der nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standard-eintrittsgehälter zum lokalen Mindestlohn		In Österreich gibt es keinen einheitlichen Mindestlohn. Der Mindestlohn ist im KV geregelt, manchmal im Mindestlohntarif (wenn kein KV vorhanden). Laut Kollektivvertrag der öffentlichen Flughäfen Österreichs Stand Jänner 2025 beträgt der geringste Einstiegslohn bei Arbeitern € 2.196,09 brutto, das geringste Einstiegsgehalt bei Angestellten beträgt € 2.507,60 brutto bei einer 40h-Woche.
GRI 401 Beschäftigung 2016			
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	37	
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		Papamonat: 1 Mitarbeiter Elternteilzeit: 3 Mitarbeiterinnen Karenz nach MschG/VKG: 1 Mitarbeiterin und 1 Mitarbeiter Im Jahresverlauf 2024 befanden sich 3 Mitarbeitende 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	33	
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	33	
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	33	
403-4	Mitarbeiter*innenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	33	
403-5	Mitarbeiter*innenschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	33	
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter*innen	33	
403-8	Mitarbeiter*innen, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind	33	
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	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	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	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 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	39f	
GRI 413 Lokale Gemeinschaften 2016			
413-1	Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	45	
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	39	
Wesentliches Thema: Flughafensicherheit			
GRI 3 Wesentliche Themen 2021			
GRI 3-3	Management von wesentlichen Themen	30f	
GRI 410 Sicherheitspraktiken 2016			

GRI	Beschreibung	Seite	Bemerkungen / Erklärungen
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	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	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	24f	
GRI 201 Wirtschaftliche Leistung 2016			
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	12, 29	
GRI 203 Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016			
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	28f	
GRI 204 Beschaffungspraktiken 2016			
204-1	Anteil der Ausgaben für lokale Lieferanten	28f	
Wesentliches Thema: Verantwortungsvolle Unternehmensführung			
GRI 3 Wesentliche Themen 2021			
GRI 3-3	Management von wesentlichen Themen	20f	
GRI 201 Wirtschaftliche Leistung 2016			
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	29	Im Berichtszeitraum gab es keine Unterstützung von Seiten der öffentlichen 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 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	26	
A02	Anzahl der Flugbewegungen pro Jahr	26	
A03	Jahresmenge der Frachtmenge		Die Frachtabteilung wurde mit 31.01.2019 aufgelassen.
A04	Qualität des Niederschlagswassers		Messung nicht gesetzlich vorgeschrieben..
A05	Luftqualitätswerte nach Schadstoffkonzentrationen	53	
A06	Einsatz von Enteisungsmittel (fest / flüssig)	54f	
A07	Anzahl/ Veränderung von Personen, die in lärmbelasteten Gebieten wohnen	41	
A08	Anzahl von Personen, die aufgrund von Baumaßnahmen/ Erweiterungen umgesiedelt wurden.		Die Baumaßnahmen/ Erweiterungen finden nur innerhalb des bestehenden Flughafenareals statt.
A09	jährliche Gesamtzahl der Bird Strikes	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 abzubrechen, müssen sie die Treibstofftanks so weit entleeren, bis das höchste zulässige Landegewicht des Flugzeugs erreicht ist. Beim Fueldumping wird das Kerosin durch Hochleistungspumpen in feinste Tröpfchen verteilt, die nicht zu Boden sinken, sondern verdunsten. Fuel Dumps betreffen nur Langstreckenflüge, Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge können auch voll beladen und betankt landen.

Flugbewegung

Ein Start oder eine Landung.

Flughafen-Entgeltordnung

Regelt die Flughafen-, Infrastruktur- und Bodenverkehrsdiens- 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 Umweltprogramm werden mit den konkreten Zielen für die Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes dargestellt und Daten zur Umweltleistung mit einer entsprechenden Bewertung zusammengefasst. Jede Umwelterklärung muss von einem unabhängigen, staatlich zugelassenen Umweltgutachter überprüft werden. Erfüllt sie die Voraussetzungen der EMAS-Verordnung, erklärt der Umweltgutachter die Umwelterklärung für gültig (Validierung). Die Umwelterklärung steht der Öffentlichkeit gedruckt oder in elektronischer Form zur Verfügung.

Umweltgutachter

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

Umweltleistung

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

Unverbrannte Kohlenwasserstoffe

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

VE (Verkehrseinheit)

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

Vorfeld

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

ISO 14001 Zertifikat

91



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 12.08.2025



Landesgesellschaft
Österreich

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 2028. Dazwischen erfolgen jährlich Aktualisierungen.

Externe Prüfung der Nachhaltigkeitsangaben im Geschäftsbericht 2024

Externe Prüfung der Angaben im Nachhaltigkeitsbericht 2024

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



Landesgesellschaft
Österreich

Auftrag und Prüfgrundlagen:

Die TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH wurde beauftragt, die im Nachhaltigkeitsbericht 2024 enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben auf Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen sowie die GRI Anwendungsebene zu prüfen.

Verantwortlichkeiten:

Für Inhalt und die Auswahl der Themen des vorliegenden Berichts ist allein die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. verantwortlich. Aufgabe der TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH war es, die Richtigkeit und Glaubwürdigkeit der vorliegenden Informationen zur Nachhaltigkeit zu prüfen und bei Erfüllung der Voraussetzungen zu bestätigen.

Weitere Aufgabe ist es, auf Grundlage Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Nachhaltigkeitsangaben im Nachhaltigkeitsbericht abzugeben. Wirtschaftliche und finanzielle Daten, die im Kapitel 6 dieses Berichts zusammengefasst sind, wurden nicht geprüft.

Ablauf der Prüfung und Prüftiefe:

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

- ISO 14001:2015 – Anforderungen an Umweltmanagementsysteme
- ISO 50001:2011 – Anforderungen an Energiemanagementsysteme
- EMAS-VO (EG) 1221:2009 in der Fassung der EMAS-VO 1505/2017 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 2024 angegeben (Anwendungserklärung S.79ff)

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 Nachhaltigkeitsbericht 2024 der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative aufgestellt worden sind.

Wien, den 18.08.2025

TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH


Wolfgang Brandl
Auditor Corporate Social
Responsibility
Umweltgutachter


Alexander Langer
Kordinierungsstelle
Umweltgutachterorganisation



EMAS

**GEPRÜFTES
UMWELTMANAGEMENT
AT-000320**