

# Aktualisierte Umwelterklärung

Flughafen Friedrichshafen GmbH

2010

*Bodensee-Airport*   
*FRIEDRICHSHAFEN*

# INHALT

## 1 Veränderungen

## 2 Zahlen, Daten, Fakten

- 1 Energieverbrauch
- 2 Wasser
- 3 Betriebsmittel
- 4 Abfallbilanz
- 5 Fluglärm
- 6 Der Flughafen in Zahlen

## 3 Umweltprogramm

Stand der Umsetzung des Umweltprogramms aus der Validierungserklärung 2009

## 4 Noch Fragen?

# 1 Veränderungen

Die globale Wirtschafts- und Finanzkrise hatte 2009 auch den Flughafen Friedrichshafen fest im Griff. Dem Branchentrend folgend haben sich auch am Bodensee-Airport 2009 die Passagierzahlen negativ entwickelt. Die Luftfahrt wird diese negativen Auswirkungen sicherlich noch die nächsten drei bis vier Jahre spüren, die Auswirkungen der Aschewolke im April/Mai diesen Jahres sind hier noch gar nicht inkludiert.

Nichtsdestotrotz stellt sich die Flughafen Friedrichshafen GmbH diesen Herausforderungen. Wir sind auch weiterhin davon überzeugt, und alle entsprechenden Fachgutachten bestätigen dies, dass wir die „magische“ Passagierzahl von einer Million erreichen können und werden. Alle strategischen Anstrengungen sind auf dieses Ziel ausgerichtet. Nicht umsonst ist die FFG selbst eigentlich ein Konjunkturprogramm, bauen wir doch trotz Krise weiter an der Infrastruktur, um gerüstet zu sein, wenn der Aufwärtstrend einsetzt.

Die Auswirkungen des neuen Fluglärmschutzgesetzes sind auch in Friedrichshafen angekommen. Es hat sich die Fluglärmkommission für den Flughafen konstituiert und die Lärmschutzbereiche werden im Herbst per Rechtsverordnung des Landes Baden-Württemberg in Kraft gesetzt.

Wir freuen uns, dass in der Fluglärmkommission nun ein offener und freier Meinungs austausch stattfinden kann, Kommunikation und Information hilft immer. Dies hat sich bereits in der Sitzung zur Einrichtung der Lärmschutzbereiche gezeigt; hier konnten in sehr sachlicher Atmosphäre gute Ergebnisse erzielt werden. Wir freuen uns auf die weitere Arbeit in dieser Kommission.

Selbstverständlich werden wir uns auch den Anforderungen, die sich aus der Gesetzeslage ergeben, stellen und entsprechend agieren.

Wir werden auch, nachdem nun die Datengrundlage geschaffen ist, unseren Antrag auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung wieder weiterverfolgen, wir sind sicher, dass auch hier ein vernünftiger Ausgleich stattfinden wird.

Positiv anzumerken ist, dass auch dieses Mal wieder festzuhalten bleibt, dass es im Jahre 2009 zu keinerlei Störfällen kam, die in irgendeiner Weise Auswirkungen auf die Umwelt hatten.

Wie mittlerweile gewohnt, erhalten Sie auf den nächsten Seiten einen Überblick über die Arbeiten und Anstrengungen der FFG im letzten Jahr.

Sollten Sie weitergehende Fragen oder Anregungen haben, so stehen wir Ihnen gerne wie gewohnt unter [umwelt@fly-away.de](mailto:umwelt@fly-away.de) zur Verfügung.

Friedrichshafen, den 10.06.2010

Dipl.-Ing. (FH) Michael Wosching  
Umweltbeauftragter der Flughafen Friedrichshafen GmbH

## 2 Zahlen, Daten, Fakten

### Verbrauchsdaten der FFG für 2009:

Die vorliegende Energiebilanz versteht sich als umfangreiche Datensammlung und Datenauswertung im Rahmen des Umweltmanagementsystems am Bodensee-Airport Friedrichshafen.

Die vorliegende Energiebilanz ist in weiten Teilen mit neuen Berechnungsgrundlagen erstellt worden. Die Energiebezugsfläche aus den vergangenen Bilanzen wird mit dieser Bilanz in das Energiebezugsvolumen geändert. Aufgrund umfangreicher Bautätigkeiten ist es nur sehr begrenzt möglich, die Energiebezugsvolumina mit den Daten der Vorjahre zu vergleichen. In weiten Teilen wird aus diesem Grund auf diese Vergleichsdaten in der vorliegenden Bilanz verzichtet. Eine Darstellung würde – wenn überhaupt möglich – nur eine sehr verzerrte Sicht auf die Realität erlauben.

Zu den Bautätigkeiten ist zu sagen, dass sich in den vergangenen Jahren viel in der Nutzung bestehender Hallen und im Neubau von Hallen getan hat (neue Werkstatt in 2007, neue Feuerwehr und Polizei in 2008), und diese Bautätigkeiten auch im laufenden Jahr in durchaus nennenswertem Umfang voranschreiten (Neubau Terminal Ankunft, Ausbau der Halle W).

Dadurch ändern sich jährlich sowohl Energiebezugsflächen als auch die Volumina. Aussagekräftige Vergleichszahlen werden sich deshalb frühestens im Jahr 2012 einstellen.

Jahr	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Flugbewegungen	40.670	45.082	46.480	41.940	44.647	42.595	47.242	44.707	44.605
Passagiere	422.931	496.718	499.026	534.388	596.089	657.749	655.689	649.646	578.478

## 1. Energieverbrauch

### 1.1 Heizenergie

Im vergangenen Jahr wurde die letzte verbliebene Öl-Heizanlage abgeschafft. Die Heizenergie wird somit nun ausschließlich aus Gas bezogen.

Es ist zu erwähnen, dass ein Blockheizkraftwerk einen großen Anteil an der Heizenergie trägt. Eigentümer und Betreiber des BHKW ist nicht der Flughafen, auch wenn es dort installiert ist.

Zudem haben sich die Energiebezugsvolumen verändert, weswegen hier auf Vergleiche im Verbrauch einzelner Energieträger (Öl, Gas) verzichtet wird. Witterungsbereinigt ergibt sich eine Reduzierung des Energieverbrauches.

	<b>Verbrauch 09 / Bezug auf</b>	<b>Durchschnitt Jahre 2006-08</b>	<b>Verhältnis zum Durchschnitt</b>
Heizölverbrauch gesamt	212.000 kWh	1.009.817 kWh	---
Gasverbrauch Gesamt	2.157.603 kWh	1.330.857 kWh	---
<b>Heizenergieverbrauch Gesamt</b>	<b>2.369.603 kWh</b>	<b>2.340.674 kWh</b>	<b>+ 1,2 %</b>
Langjähriges Mittel (Gm)	3.674	---	---
Heizgradtage 2009 (G)	3.501	---	---
Witterungsbereinigungsfaktor 2009	1,049	---	---
<b>Witterungsbereinigter Gesamtverbrauch</b>	<b>2.258.916 kWh</b>	<b>2.453.911 kWh</b>	<b>- 8,6 %</b>
Energiebezugsvolumen	108.554 m <sup>3</sup>	---	---
<b>Witterungsbereinigter Energieverbrauch je m<sup>3</sup></b>	<b>20,8 kWh</b>	<b>---</b>	<b>---</b>
Passagierzahl	578.478	654.361	- 11,6 %
<b>Witterungsber. Energie- verbrauch je Passagier</b>	<b>3,9 kWh</b>	<b>3,7 kWh</b>	<b>+ 5,1 %</b>

## 1.2 Strom

Die oben angesprochenen Baumaßnahmen, zusätzliche Gebäude und somit mehr Volumen wirken sich stark auf den Stromverbrauch aus. Auch hier werden erst in einigen Jahren wieder vergleichbare Werte erwartet. Zudem führen Änderungen bezüglich der Abnahmestellen zu Verzerrungen gegenüber der bisherigen Bilanzierung. Das BHKW liefert zusätzlichen Strom.

Es ist zu erwähnen, dass sich das hier angegebene Energiebezugsvolumen auf die beheizten Hallen beschränkt. Reelle Zahlen zum Energiebezugsvolumen können im Bereich Strom nicht berechnet werden, da Außenanlagen mit beträchtlichem Verbrauch, unbeheizte Hallen mit Stromanschluss und die Landebahnbeheizung zu berücksichtigen sind.

Gebäude	Verbrauch 2009	Durchschnitt Jahre 2006-08	Verhältnis zum Durchschnitt
Übergabe	2.105.228 kWh	1.835.677 kWh	+ 14,7 %
Löwental II	873.710 kWh	742.423 kWh	+ 17,7 %
Löwental Technik / Container	50.159 kWh	53.457 kWh	- 6,2 %
Flughafen 80, RL BHKW	22.450 kWh	---	---
Flugfunkfeuer	6.941 kWh	7.277 kWh	- 6,9 %
Flugfeuer	1.453 kWh	1.354 kWh	+ 7,3 %
Regenklärbecken	4.240 kWh	4.074 kWh	+ 4,1 %
<b>Stromverbrauch Gesamt</b>	<b>3.064.181 kWh</b>	<b>2.644.262 kWh</b>	<b>+ 15,9 %</b>
Bezugsvolumen	108.554 m <sup>3</sup>	---	---
<b>Stromverbrauch je m<sup>3</sup></b>	<b>28,2 kWh</b>	<b>---</b>	<b>---</b>
Passagierzahl	578.478	654.361	- 11,6 %
<b>Stromverbrauch je Passagier</b>	<b>5,3 kWh</b>	<b>4,0 kWh</b>	<b>+ 32,5 %</b>

### 1.3 Kraftstoffe

Die Angaben des Kraftstoffverbrauches in kWh berechnet sich auf der Grundlage von

Diesel = 9,8 kWh je Liter  
Superbenzin = 8,9 kWh je Liter.

Die starke Zunahme im Verbrauch von Superbenzin ist auf einen Ausreißer im vergangenen Jahr zurückzuführen. Insgesamt wurde aufgrund eines geringeren Passagieraufkommens weniger Kraftstoff verbraucht (weniger Einsatz von Bodenverkehrsdiensten).

	Verbrauch 2009	Durchschnitt Jahre 2006-08	Verhältnis zum Durchschnitt
Diesel	1.048.865 kWh	1.277.528 kWh	- 18 %
Superbenzin	31.152 kWh	21.619 kWh	+ 44 %
<b>Kraftstoffe Gesamt</b>	<b>1.080.017 kWh</b>	<b>1.299.147 kWh</b>	<b>- 17 %</b>
Passagierzahl	578.478	654.361	- 11,6 %
<b>Verbrauch je Passagier</b>	<b>1,9 kWh</b>	<b>2,0 kWh</b>	<b>- 5 %</b>

### 1.4 Emissionen 2009

Der passagierbedingte Rückgang des Energieverbrauches schlägt sich in den Emissionen ebenso nieder wie die Umstellung von Heizöl auf Gas. Der Kohlenstoffdioxidausstoß eines Gaskessels ist um etwa 30 % geringer.

Zudem ist zu beachten, dass die Vergleichszahlen unter Berücksichtigung von Baumaßnahmen und daraus bedingten laufenden Änderungen des Energiebedarfs erst in einigen Jahren wieder verlässliche Werte ergeben.

Die unten aufgeführten Emissionswerte der unterschiedlichen Energiearten sind Durchschnittswerte, die bei Lieferanten und Herstellern erfragt wurden, und können in der Realität abweichen.

Der bezogene Strom ist verbrauchsstellenabhängig aus regenerativen Energien erzeugt. Dieser Umstand fließt jedoch aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht in die Berechnung ein. Die realen Werte sind damit besser als hier angegeben.

Der durch das BHKW zusätzlich erzeugte Strom ist in dieser Berechnung nicht enthalten (siehe Kapitel „Strom“, Tabelle „Flughafen 80 RL BHKW“). Die Emissionen des im BHKW erzeugten Stromes sind bereits im Gasverbrauch berücksichtigt.

## Emissionsrelevante Gesamtverbräuche 2009

Energieart / Gesamt	Verbrauch 2009
Heizölverbrauch	212.000 kWh
Gasverbrauch	2.157.603 kWh
Stromverbrauch (ohne Strom aus BHKW)	3.041.731 kWh
Dieserverbrauch	1.048.865 kWh
Superbenzinverbrauch	31.152 kWh
<b>Gesamtverbrauch 2009</b>	<b>6.491.351 kWh</b>

## Berechnungsgrundlage

Energieart	CO <sub>2</sub> je kWh
Heizölkessel	0,299 kg
Erdgaskessel	0,2 kg
Strommix des Anbieters	0,281 kg
Diesel	0,27 kg
Superbenzin	0,26 kg

## Resultierende Emissionen aus den Verbräuchen 2009

Energieart	CO <sub>2</sub> -Emissionen 2009 / Vergleich
Heizöl	63,4 t
Erdgas	431,5 t
Strom	854,7 t
Diesel	283,2 t
Superbenzin	8,1 t
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen Gesamt 2009</b>	<b>1.640,9 t</b>
Durchschnitt Jahre 2006-2008	2.404,1 t
<b>Verhältnis zum Durchschnitt</b>	<b>- 31,8 %</b>

## 2. Wasser

Die bereits erwähnten umfangreichen Baumaßnahmen und zudem fertig gestellte neue Gebäude mit gravierenden Veränderungen der Abnahmestellen machen Vergleiche zu Durchschnittswerten im Bereich Wasser nahezu unmöglich.

Auch für die kommenden Jahre ist an dieser Stelle nicht mit vergleichbaren Zahlen zu rechnen.

Der kurzfristig insgesamt hohe Verbrauch durch Baumaßnahmen wird sich in den kommenden Jahren auf die Durchschnittswerte niederschlagen, was wiederum zur Folge hat, dass die Vergleichszahlen vermutlich erst in etwa vier Jahren wieder anschauliche Werte ergeben.

Der enorm gestiegene Verbrauch im Bereich Tower ist auf eine Leckage zurückzuführen. Die Leckage wurde aufgrund ständiger Verbrauchsermittlungen jedoch zeitnah erkannt und bereits beseitigt.

	<b>Verbrauch 2009</b>	<b>Durchschnitt Jahre 2006-08</b>	<b>Verhältnis zum Durchschnitt</b>
Abfertigungsgebäude	4.024 cbm	4.036 cbm	± 0 %
Tower	14.118 cbm	---	---
Feuerwehr Neubau	1.651 cbm	---	---
Ankunft	559 cbm	669 cbm	- 16 %
Halle R	269 cbm	254 cbm	+ 6 %
Neue Werkstatt	344 cbm	---	---
Halle W	191 cbm	101 cbm	+ 89 %
Halle D	63 cbm	32 cbm	+ 97 %
<b>Verbrauch Gesamt</b>	<b>21.219 cbm</b>	<b>7.626 cbm</b>	<b>+ 278 %</b>
Passagierzahl	578.478	654.361	- 11,6 %
<b>Verbrauch je Passagier</b>	<b>36,7 l</b>	<b>11,7 l</b>	<b>+ 314 %</b>

### 3. Betriebsmittel

#### 3.1 Enteisungsmittel

Die stark witterungsabhängigen Verbräuche bei den Enteisungsmitteln lassen Vergleiche schwerfallen.

Die stark witterungsabhängigen Verbräuche im Zusammenhang mit gelagerten Großmengen bei den Enteisungsmitteln lassen Vergleiche nur bedingt zu. Für die kommende Energiebilanz wird aufgrund der überdurchschnittlich kalten Witterung seit Jahresanfang 2010 mit einem sprunghaften Anstieg des Enteisungsmittelverbrauches gerechnet.

	Verbrauch 2009	Durchschnitt Jahre 2006-08	Verhältnis zum Durchschnitt
Safeway Landebahnteiser	88.064 l	82.908 l	+ 6 %
Safewing MP II Flugzeugenteiser	46.077 l	36.083 l	+ 28 %
<b>Enteisungsmittel Gesamt</b>	<b>134.141 l</b>	<b>118.991 l</b>	<b>+ 13 %</b>
Passagiere	578.478	654.361	- 11,6 %
<b>Verbrauch je Passagier</b>	<b>0,23 l</b>	<b>0,18 l</b>	<b>+ 28 %</b>

## 4. Abfallbilanz

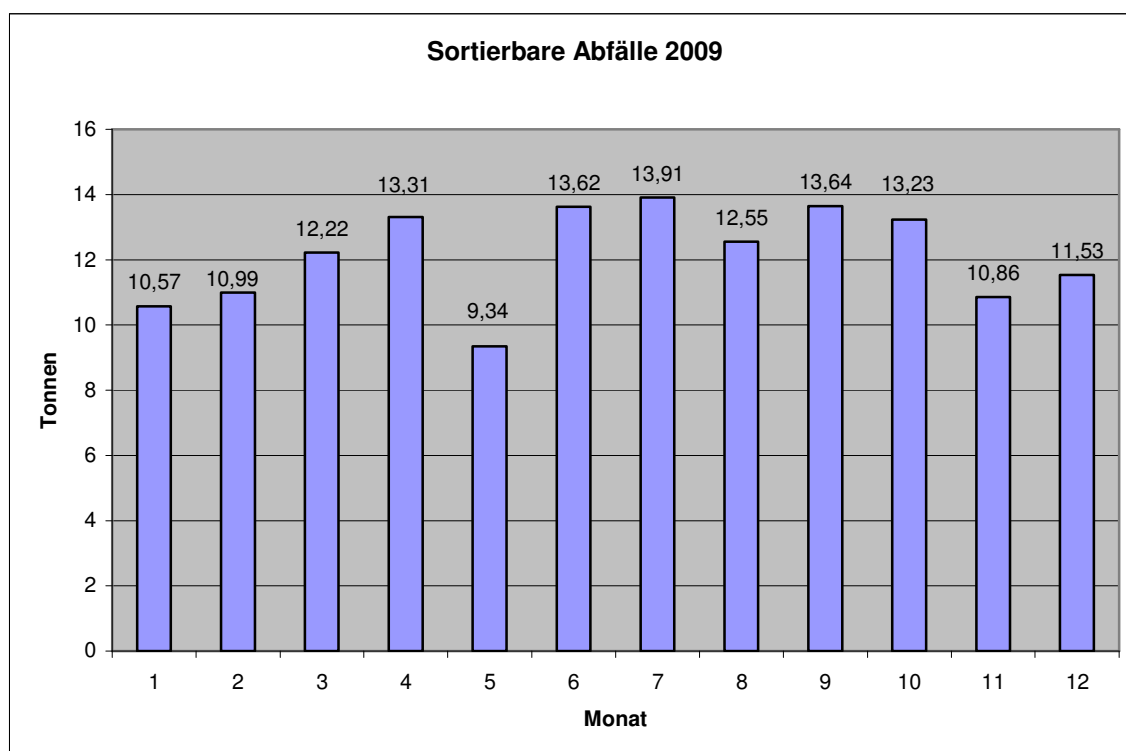
### Allgemeines

Rückläufige Passagierzahlen sorgten, wie bereits im Jahr 2008, zu rückläufigen Abfallmengen. Nennenswerte Veränderungen im Abfall- oder Trennsystem wurden nicht vorgenommen.

### 1. Gewerbeabfälle:

#### 1.1 Sortierbare Abfälle (ehemals Abfälle zur Verwertung):

Jährliche Schwankungen bis zu 8 % konnten auch in den vergangenen Jahren beobachtet werden. Somit ergeben die Auswertungen im Bereich sortierbare Abfälle ein ausgewogenes Bild für das vergangene Jahr.



Daraus ergibt sich:

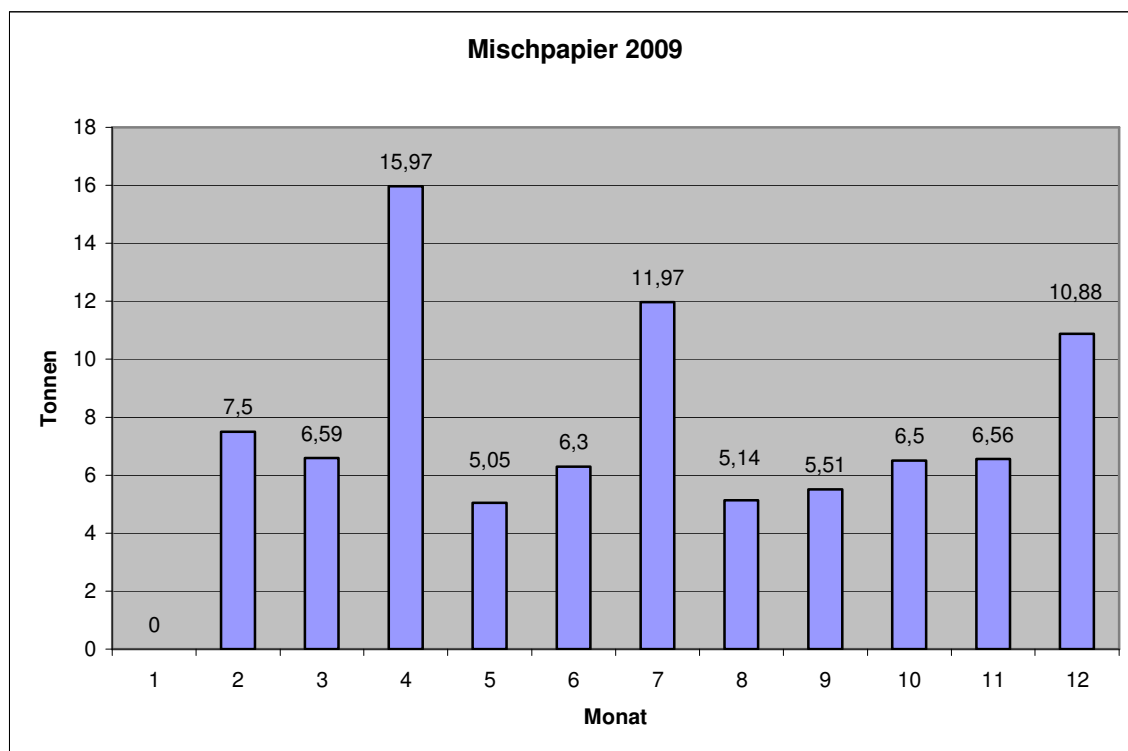
	<b>Gesamt 2009</b>	<b>Durchschnitt pro Monat</b>	<b>Veränderung zum Vorjahr</b>
<b>Gesamtmenge</b>	145,77 t	12,15 t	-6,58 %
<b>Menge pro Passagier</b>	0,25 kg	---	+ 4 %

## 2. Wertstoffe:

### 2.1 Mischpapier

Die Monatswerte differieren bei der Fraktion Papier besonders stark. Das Papier wird in einer großen Pressmulde gesammelt. Wenn am Monatsanfang oder Monatsende diese Fraktion nochmals abgeholt wird, steigt der Wert im entsprechenden Monat enorm an, und sinkt dafür im vorangegangenen oder Folgemonat.

Ein Jahresvergleich fällt aus denselben Gründen (Abfahren Dezember und Januar) schwer. Rechnet man im Januar 6 Tonnen mehr ein, ergibt sich ein nahezu konstanter Wert.

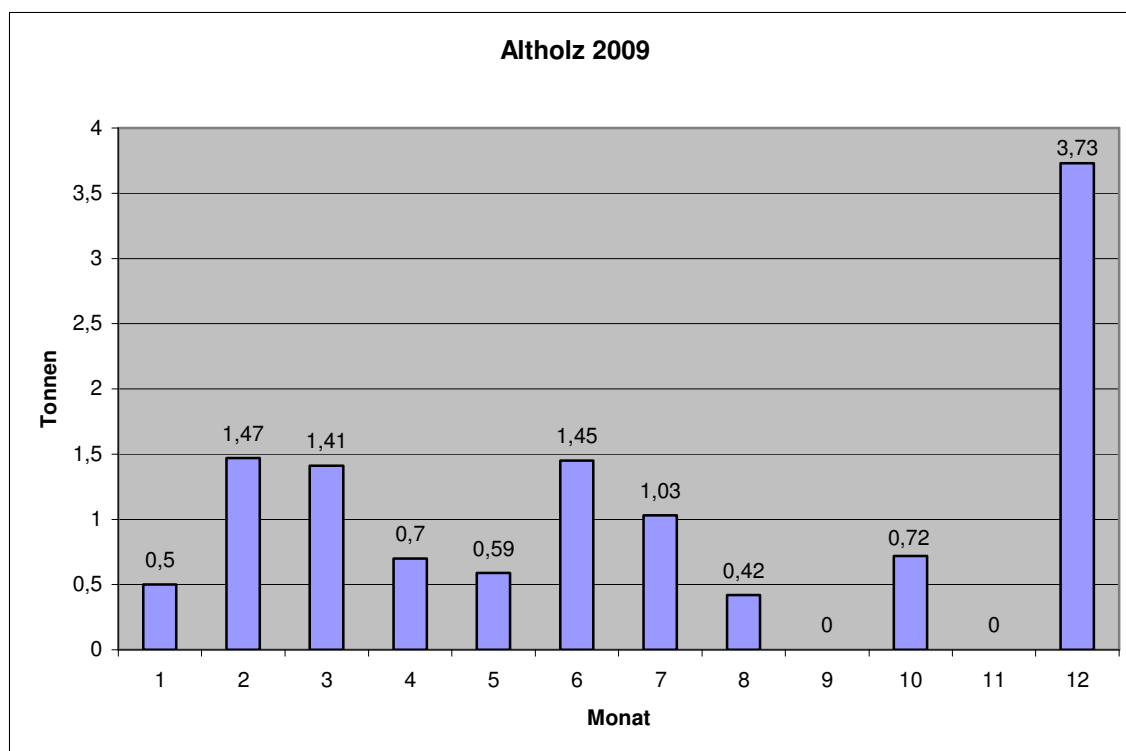


Daraus ergibt sich:

	<b>Gesamt 2009</b>	<b>Durchschnitt pro Monat</b>	<b>Veränderung zum Vorjahr</b>
<b>Gesamtmenge</b>	87,97 t	7,33 t	- 16,9 %
<b>Menge pro Passagier</b>	0,15 kg	---	- 6 %

## 2.2 Altholz

Der Ausreißer im Dezember ergibt sich durch umfangreiche Baumaßnahmen und einer „nachgehenden“ Abfuhr aus dem November. Insgesamt ist den Baumaßnahmen auch der Anstieg der Gesamtmenge geschuldet.



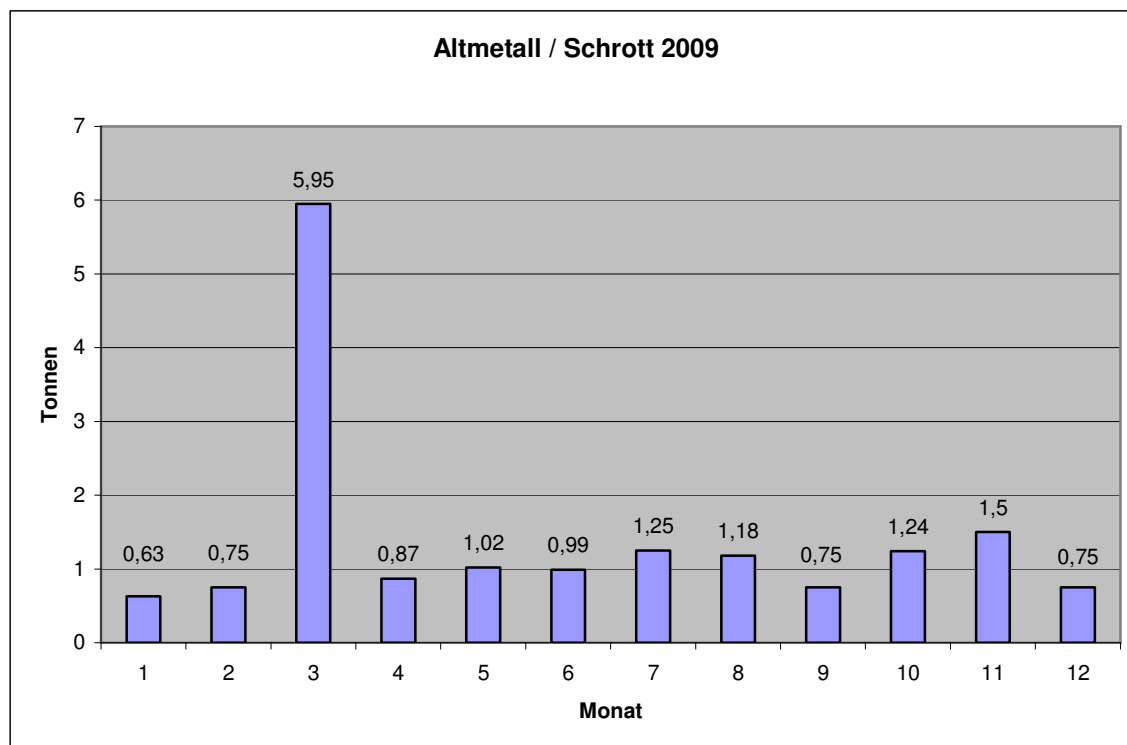
Daraus ergibt sich:

	<b>Gesamt 2009</b>	<b>Durchschnitt pro Monat</b>	<b>Veränderung zum Vorjahr</b>
<b>Gesamtmenge</b>	12,02 t	1,0 t	+ 43,8 %
<b>Menge pro Passagier</b>	0,02 kg	---	+ 50 %

## 2.3 Altmittel / Schrott

Auch in der Fraktion Altmittel schlagen die ausgeprägten Bautätigkeiten zu Buche. Auch dem Ausreißer im März liegt dieser Umstand zugrunde.

Insgesamt zeigt sich, dass sich die nötigen monatlichen Abfahrten weiter stabilisieren.



Daraus ergibt sich:

	<b>Gesamt 2009</b>	<b>Durchschnitt pro Monat</b>	<b>Veränderung zum Vorjahr</b>
<b>Gesamtmenge</b>	16,88 t	1,4 t	+ 85,5 %
<b>Menge pro Passagier</b>	0,03 kg	---	+ 200 %

## 2.4 Glas

Im Jahr 2009 wurden 20 cbm Glas abgefahren. Ein Vergleich mit den Vorjahren ist nicht reell machbar, da bei der Abfuhr nur die Containergrößen erfasst werden, und damit die reale Menge Altglas nicht bestimmt werden kann.

## 3. Sonderabfälle

### 3.1 Ölhaltige Stoffe

In dieser Fraktion sind Aufsaug- und Filtermaterialien, leere Öldosen sowie Ölfiler zusammengefasst. Die Abholung erfolgt bedarfsorientiert, weswegen zum Mittelwert nur schwer vergleichbare Zahlen entstehen. Im Jahr 2006 ist ein Ausreißer zu erwähnen, der den Mittelwert nach oben treibt.

	<b>Ölhaltige Stoffe</b>	<b>Durchschnitt pro Monat</b>	<b>Mittelwert 2006-08</b>	<b>Veränderung zum Mittel</b>
<b>Menge</b>	3,3 cbm	0,28 cbm	6,38 cbm	- 93 %

### 3.2 Altöle

Altöle werden in Sammelbehältern zwischengelagert und bei Bedarf von einer Entsorgungsfirma abgeholt. Auch hier fällt ein direkter Vergleich zum Mittel schwer. Altöle werden durchschnittlich alle 2 Jahre abgeholt. Dabei fallen jeweils etwa 3 cbm an.

	<b>Altöl 2009</b>	<b>Durchschnitt pro Monat</b>	<b>Mittelwert 2006-08</b>	<b>Veränderung zum Mittel</b>
<b>Menge</b>	2,7 cbm	0,23 cbm	2,2 cbm	+ 23 %

### 3.3 Bremsflüssigkeiten

Es liegen aus der vergangenen Periode keine Entsorgungsnachweise vor. Die Bremsflüssigkeiten werden bei Bedarf von einer Entsorgungsfirma abgeholt.

### **3.4 Spraydosen**

Spraydosen (Aerosoldosen) fallen am Flughafen seit Änderung der Gesetzeslage vorwiegend bei der Fluggastkontrolle an. Es handelt sich dabei als mit Abstand größte Fraktion um Deodorants. Diese Spraydosen werden zwischengelagert und bei Bedarf von einer Entsorgungsfirma abgeholt.

**Spraydosen in 2009: 0,4 cbm**

### **3.5 Batterien**

Behälter zur Aufnahme von Kleingerätebatterien stehen an unterschiedlichen Standorten im Flughafen den Mitarbeitern und der Öffentlichkeit zur Verfügung. Starterbatterien (Bleibatterien) werden bei Bedarf von einer Entsorgungsfirma abgeholt.

**Starterbatterien (Bleibatterien) in 2009: 0,37 t**

### **3.6 Bauschutt**

Bedingt durch die ausgeprägten Bauarbeiten ist im vergangenen Jahr Bauschutt in nennenswerter Menge angefallen. Ein Vergleich zu Vorjahren ist nicht machbar, da keine Vergleichszahlen vorliegen.

Es wird darauf hingewiesen, dass weit mehr Bauschutt angefallen sein dürfte, dieser jedoch von den beauftragten Bauunternehmen direkt entsorgt wurde.

**Bauschutt in 2009: 4,02 cbm**

### **3.7 Elektroschrott**

Im Jahr 2009 ist wieder Elektroschrott angefallen. Diese Fraktion wird gesammelt, bis sich eine Abholung lohnt. Ein Vergleich zu den Vorjahren macht vor diesem Hintergrund wenig Sinn, da die Fraktion nicht jedes Jahr anfällt.

**Elektroschrott in 2009: 0,86 t**

### **3.8 Altreifen**

Auch bei dieser Fraktion macht ein Vergleich zu anderen Jahren keinen Sinn. Die Altreifen (z. B. Flugzeugreifen von Kleinflugzeugen) werden gesammelt und bei Bedarf von einer Entsorgungsfirma abgeholt.

**Altreifen in 2009: 0,95 t**

## 5. Fluglärm

Die Vergleichsberechnung mit den Flugbewegungen des Flughafens Friedrichshafen der Jahre **1999 bis 2009** liefert folgendes Ergebnis:

Immissionsort	Äquivalenter Dauerschallpegel nach AzB in dB(A) *										
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	IST	IST	IST	IST	IST	IST	IST	IST	IST	IST	IST
Trautenmühleweg 17	57,5	57,1	57,7	57,6	57,4	57,2	56,7	58,0	57,7	58,4	58,1
Barbarossastrasse 42	58,4	57,4	57,0	56,5	56,7	56,5	55,9	57,3	57,3	58,1	57,9
Aistegstrasse 41	58,0	57,7	57,4	57,1	57,1	56,9	56,6	57,8	57,6	58,3	58,1
Gewerbegebiet am Flughafen	57,8	57,2	56,1	55,3	55,9	55,7	55,1	56,0	55,8	56,6	56,5
Gutenbergstrasse 17	57,6	57,1	56,5	57,1	58,3	58,1	57,3	57,7	56,5	57,3	57,2
Allmannsweiler Strasse 100	57,0	56,8	58,1	57,2	57,5	57,2	56,7	58,0	55,2	55,9	56,3
Am Waldeck 9	56,7	56,2	55,7	54,9	55,0	54,8	53,5	55,3	56,7	56,7	57,2
Schlätterstrasse 21 c	58,6	58,2	59,4	58,9	59,0	58,8	57,6	59,0	59,6	59,6	60,2
Weihersch 15	54,7	54,2	54,4	53,6	53,6	53,5	52,1	53,9	55,4	55,5	56,0
Bildesch 11	59,4	59,1	58,9	59,4	59,6	59,4	58,2	59,4	60,1	60,2	60,9
<b>Durchschnitt</b>	<b>57,57</b>	<b>57,10</b>	<b>57,12</b>	<b>56,76</b>	<b>57,01</b>	<b>56,81</b>	<b>55,97</b>	<b>57,24</b>	<b>57,19</b>	<b>57,66</b>	<b>57,84</b>
	AERO		AERO		AERO		AERO		AERO		AERO

\* Grundlage für die Berechnung des äquivalenten Dauerschallpegels sind die tatsächlich am Flughafen Friedrichshafen durchgeführten Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres.

Auch 2009 sind die Grenzwerte der luftrechtlichen Genehmigung für den Flughafen Friedrichshafen an keinem Rechenpunkt auch nur annähernd erreicht worden.

Auch weiterhin gilt, dass am Flughafen Friedrichshafen der Lärmschutz oberste Priorität hat und auch seitens der Fluglinien nur modernes leises Fluggerät eingesetzt wird.

Die Berechnung ergab, dass für das Jahr 2009 durch den Flugbetrieb auf dem Flughafen Friedrichshafen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres (April - September 2009) an keinem der in der Änderungsgenehmigung festgelegten Immissionsstandorte in der Umgebung des Flughafens Friedrichshafen der äquivalente Dauerschallpegel von 62 dB(A) überschritten wurde.

Ebenso wird, entsprechend der Prognose für das Jahr 2010, durch den Flugbetrieb auf dem Flughafen Friedrichshafen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (voraussichtlich April - September 2010) an keinem der in der Änderungsgenehmigung festgelegten Immissionsstandorte in der Umgebung des Flughafens Friedrichshafen der maximale äquivalente Dauerschallpegel von 62dB(A) überschritten werden.

Somit wurde das im Abschnitt 2.1. der Änderungsgenehmigung für den Flugbetrieb am Flughafen Friedrichshafen festgelegte Kriterium erneut eingehalten.

## 6 Der Flughafen in Zahlen

### 6.1 Input

	Bestand 2006	Bestand 2007	Bestand 2008	Bestand 2009
<b>1. LIEGENSCHAFTEN</b>				
1.1 BODEN				
1.1.1 Gesamtfläche	1.635.629 m <sup>2</sup>	1.635.629 m <sup>2</sup>	1.644.124 m <sup>2</sup>	1.644.124 m <sup>2</sup>
1.1.2 Bebaute Fläche	27.496 m <sup>2</sup>	27.496 m <sup>2</sup>	30.382 m <sup>2</sup>	30.382 m <sup>2</sup>
1.1.4 Asphalt / Beton	307.033 m <sup>2</sup>	307.033 m <sup>2</sup>	314.828 m <sup>2</sup>	314.828 m <sup>2</sup>
1.1.5 Grünflächen	1.220.497 m <sup>2</sup>	1.220.497 m <sup>2</sup>	1.210.217 m <sup>2</sup>	1.210.217 m <sup>2</sup>
1.1.6 Wald	43.991 m <sup>2</sup>	43.991 m <sup>2</sup>	52.085 m <sup>2</sup>	52.085 m <sup>2</sup>
1.1.7 Kies (wassergebunden)	36.612 m <sup>2</sup>	36.612 m <sup>2</sup>	36.612 m <sup>2</sup>	36.612 m <sup>2</sup>
1.2 GEBÄUDE				
1.2.1 Energiebezugsfläche	12.868 m <sup>2</sup>	12.868 m <sup>2</sup>	16.904 m <sup>2</sup>	16.904 m <sup>2</sup>
<b>2. ANLAGEGÜTER</b>				
2.1 Betriebstechnische Anlagen				
2.1.1 Heizungsanlagen	8 Stück	9 Stück	8 Stück	8 Stück
2.1.2 Tankanlagen	6 Stück	6 Stück	6 Stück	6 Stück
2.2 Elektronische Kommunikation				
2.2.1.a PC-Arbeitsplätze	63 Stück	65 Stück	69 Stück	73 Stück
2.2.1.b Server	9 Stück	9 Stück	15 Stück	16 Stück
2.2.2 Drucker	16 Stück	17 Stück	26 Stück	28 Stück
2.2.3 Kopierergeräte	4 Stück	5 Stück	1 Stück	1 Stück
2.2.4 Faxgeräte	5 Stück	6 Stück	1 Stück	1 Stück
2.2.5 Multifunktionsgeräte	7 Stück	7 Stück	16 Stück	17 Stück
2.3 Fuhrpark	93 Fahrzeuge	95 Fahrzeuge	105 Fahrzeuge	120 Fahrzeuge
<b>3. UMLAUFGÜTER</b>				
3.4 BETRIEBSSTOFFE				
3.4.1 Benzin (Super)	3.477 l	1.881 l	1.928 l	3.500 l
3.4.2 Diesel	124.079 l	136.524 l	130.477 l	107.027 l
3.4.3 Landebahnenteiser	130.068 l	58.803 l	59.853 l	88.064 l
3.4.4 Flugzeugenteiser	44.933 l	21.904 l	41.413 l	46.077 l
		---	---	---
<b>4. WASSER (m<sup>3</sup>)</b>	6.075 m <sup>3</sup>	6.784 m <sup>3</sup>	10.019 m <sup>3</sup>	21.2019 m <sup>3</sup>
<b>5. ENERGIE</b>				
5.1 STROM (kWh)	2.482.227 kWh	2.590.900 kWh	1.858.743 kWh	3.041.731 kWh
5.2 HEIZÖL (kWh)	1.372.070 kWh	710.740 kWh	946.640 kWh	212.000 kWh
5.3 GAS (kWh)	930.245 kWh	1.260.568 kWh	1.801.758 kWh	2.157.603 kWh
5.4 DIESEL (kWh)	1.215.974 kWh	1.337.935 kWh	1.278.675 kWh	1.048.865 kWh
5.3 SUPERBENZIN (kWh)	30.953 kWh	16.745 kWh	17.159 kWh	31.152 kWh

## 6.2 Output

	Bestand 2006	Bestand 2007	Bestand 2008	Bestand 2009
<b>1. ABFÄLLE</b>				
1.1 GEWERBEABFALL	174,31 Tonnen	177,91 Tonnen	156,03 Tonnen	145,77 Tonnen
1.2 WERTSTOFFE	158,16 Tonnen	124,50 Tonnen	123,27 Tonnen	116,87 Tonnen
<b>2. CO2-EMISSIONEN (kg)</b> (aus Heizöl-, Erdgas-, Kraftstoff- u. Stromverbrauch)				
	2.710,2 to	2.688,8 to	1.796,2 to	1.640,9 to

### 6.6.3 Wichtige Kennzahlen

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mitarbeiter der FFG	140	152	169	176	191	141	146	156
Flugbewegungen	45.082	46.480	41.940	44.647	42.595	47.242	44.707	44.605
Passagiere	496.718	499.026	534.388	596.089	657.749	655.689	649.646	578.478



### 3 Umweltprogramm

#### Stand der Umsetzung des Umweltprogramms aus der Validierungserklärung 2009

Auch weiterhin wurde das Umweltprogramm der FFG für den Zyklus 2009-2012 wieder in einem umfassenden „All-in-one“-Bericht dargestellt.

Zu Beginn der Periode haben wir ausgeführt: *„Nachdem nun zwei Drei - Jahres-Zyklen Umweltmanagementsystem am Flughafen Friedrichshafen abgeschlossen sind, fällt es immer schwerer, neue Themen auf die Agenda zu setzen“.*

Wir werden nun auch in dieser Umwelterklärung wieder aufzeigen, wie weit wir in der Umsetzung dieser Themen gekommen sind.

Dies haben wir im ersten Jahr des Zyklus erreicht, und dies wollen wir noch im nächsten Jahr umsetzen:

#### ÖPNV-Mobilität:

Das Ziel 20% ÖPNV-Quote haben wir 2009 mit 19% knapp verfehlt. Wie bereits letztes Jahr ausgeführt, hängt die ÖPNV-Benutzung sehr stark vom Airline-Portfolio ab. Da 2009 der „Low-Cost“-Anteil gesunken ist, konnte das Ziel nicht erreicht werden.

Wir gehen davon aus, dass ohne eine entscheidende Verbesserung des Angebots gerade im Bahn-Sektor keine größeren Quoten zu erzielen sind. Gerade die Früh- und Abendstunden und die Anbindung der DB selbst durch die fehlende Elektrifizierung stehen dem entgegen.

Im Themenfeld der Südbahn-Elektrifizierung wird das Ziel der FFG die aktive Teilnahme an den geplanten Aktivitäten sein. Herr Wosching wird sich hier im Verkehrsausschuss der IHK Bodensee-Oberschwaben zusammen mit den übrigen Mitgliedern weiterhin vehement für eine schnellstmögliche Elektrifizierung einsetzen. Dies würde bedeuten, dass viel mehr Züge die Möglichkeit geboten werden könnte, am Bahnhaltepunkt Flughafen zu halten, und so sicher zu einer Erhöhung der ÖPNV-Quote führen und die übrigen Verkehrswege, insbesondere Strasse entlasten. Mittlerweile ist das Jahr 2015 im Gespräch.

Die Verbesserung der Bus-Situation im Bereich des Terminals ist zurzeit in der Bauphase. Die gesamte Vorfahrtstruktur wird sich in den nächsten Monaten entscheidend ändern, so daß bis zum Herbst/Winter, wenn dann der Ski-Incoming-Verkehr einsetzt, ausreichend und übersichtliche Bus-Parkplätze zur Verfügung stehen. Ebenso wird dann eine neue übersichtliche Beschilderung den Fluggast zu seinem Bus oder zur Bahn führen.

## Information und Organisation:

Der fortlaufende Neubau des Terminals bringt für jedes nun folgende Jahr eine Herausforderung an die Bestandsdatenführung in unserem Facility Management. Ziel muss sein, diese neuen Flächen in die Bestandstruktur zu überführen und fortlaufend aktuell zu halten. Dies war 2009 bereits möglich, auch für 2010 steht dieses Ziel weiter an.

Zum Thema Wirbelschleppenvorsorge ist zu berichten, dass 2009 insgesamt 6 Dächer neu verklammert worden sind und auch die Wartung an den bereits verklammerten Dächern verstärkt in Angriff genommen wurde.

Auch für 2010 stehen wieder mehrere Dächer an, immer auf dem Weg zur 100%-Verklammerung des gutachterlich ausgewiesenen Bereichs.

Die Strategiedebatte hat sich im Jahre 2009 nochmals mit Vehemenz dargestellt. Es konnte an vielen Themenfeldern innerhalb der Strategie gearbeitet werden, und es haben sich nun drei Hauptfelder herausarbeiten lassen, die uns weiterhin auf dem Weg zur angestrebten Eine Million Passagiere-Grenze bringen sollen.

Das betriebliches Vorschlagswesen ist weiterhin geplant, es mangelt zurzeit nur an der Umsetzung, da andere Themen sich als weitaus wertschöpfender herausgestellt haben.

Die Zusammenarbeit mit einer Klimaschutzorganisation konnte 2009 auch noch nicht realisiert werden, wir sind aber zuversichtlich, dies innerhalb des Zyklus bis 2012 erreicht zu haben.

Ein weiterer Punkt hat sich nun deutlich in den Vordergrund geschoben: Die **Information über Umwelt-, insbesondere Lärmthemen**. Wir beabsichtigen im Laufe des Jahres 2010 eine Rubrik der „Häufig gestellten Fragen“ auf der Homepage [www.fly-away.de](http://www.fly-away.de) einzurichten, in der die häufigsten Fragen bereits beantwortet werden und so auch den interessierten Anwohner mit Information zu versorgen.

Beschwerden werden intern gelenkt.

Ebenfalls ist geplant, dass bis zum Ende des Zyklus ein vierteljährlicher Fluglärmbericht im Netz zur Verfügung steht, sowie eine Ansprech-Email-Adresse für Anregungen im Bereich Fluglärm eingerichtet wird.

## Verbrauch:

Der Co<sup>2</sup>-Ausstoss konnte 2009 gegenüber 2008 um über 150 to reduziert werden. Dies wird auch weiterhin als Richtschnur dienen.

Im Bereich Abfall konnte der Gewerbeabfall um über 10 to, die Wertstoffe um über 6 to reduziert werden.

Sinnvolles Umweltziel ist hier für den Gesamtbereich Verbrauch, die fortlaufende Verbesserung des Koeffizienten Verbrauch pro Passagier um 2% jedes Jahr.

## Fluglärm:

Selbstverständlich wird uns das Themenfeld Lärm sicherlich nicht nur die nächsten drei Jahre als Umweltprogrammepunkt begleiten.

Fluglärm ist DAS originäre Umweltthemenfeld eines Flughafens.

Basierend auf unserer luftrechtlichen Genehmigung haben wir uns auch für die nächsten drei Jahre als Umweltziel wieder vorgenommen, eine kontinuierliche Überwachung und Analyse des Fluglärms zu betreiben, die Lärmbelastung auf das Notwendige zu beschränken sowie aktiv an der Lärmreduzierung mitzuarbeiten. Dies ist einer der Grundsätze, nach denen wir den Flughafen Friedrichshafen betreiben. Dies ist auch 2009 konsequent umgesetzt worden. Die äquivalenten Dauerschallpegel werden an den zu berechnenden Punkten auch in den nächsten Jahren, bedingt durch den Flugverkehr, wenn auch geringfügig steigen. Kennzahl ist auch weiterhin der Wert von 62 dB(A), den wir an keinem Punkt überschreiten werden.

Die überproportionale Entgelterhöhung im Bereich der „lauten“ Flugzeuge ist auch in unserem Antrag auf Änderung der Entgeltordnung für den Flughafen Friedrichshafen aufgenommen. Sie soll zum 01.10.2010 in Kraft treten und liegt zurzeit bei unserer Genehmigungsbehörde, dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg.

Entgegen anders lautender Forderungen aus leider nicht gut informierten Kreisen, ist die Flughafen Friedrichshafen GmbH nicht in der Lage, die Entgelte in den Haupt-Entgelt-Themenfeldern einfach selbst anzupassen und drastisch zu erhöhen. Nach § 43a Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) sind die Änderung/Erhöhungen der Entgelte genehmigungspflichtig. Es findet hierzu eine Anhörung aller Betroffenen statt und nicht selten wird die durch den Flughafenbetreiber angestrebte Erhöhung nicht in vollem Umfang umgesetzt. Wir werden aber auch weiterhin bei allen anstehenden Änderungen der Entgeltordnung auf die „lauten“ Flugzeuge achten.

Es wurde im Dezember 2009 die Fluglärmkommission für den Flughafen Friedrichshafen etabliert, welche sich in ihrer konstituierenden Sitzung am 02.03.2010 bereits mit vielen interessanten Themen auseinandergesetzt hat und am 04.05.2010 die neu zu errichtenden Lärmschutzbereiche diskutiert hat und unterstützend dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zur Seite stand. Die Kommission besteht aus Vertretern des Flughafens, der Airlines, der Anliegergemeinden, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und der Behörden. Die FFG freut sich auf weitere sachliche und informative Sitzungen, die sicherlich dazu dienen können, dass alle Belange ausreichend gewürdigt werden.

Entsprechend dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm 2007, § 4, ist für den Flughafen Friedrichshafen erstmalig nun auch die Festsetzung von Lärmschutzbereichen notwendig geworden.

Es ist für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche ein Prognosezeitraum von 10 Jahren anzusetzen.

Wir haben festgelegt, dass als größtmögliche Lärmprognose ohne Beachtung eines zeitlichen Faktors die Lärmfestschreibung eines äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A) für die sechs verkehrsreichsten Monate anzusehen ist. Um diese Prognose „auszufüllen“, sind entsprechende Flugbewegungszahlen, Flugzeugmixe und eine entsprechende Windrichtungsverteilung einzustellen und durch verschiedene Rechenschritte so lange anzupassen, bis der Wert von 62 dB(A) nahezu erreicht wird.

Durch diese Herangehensweise an die Problemstellung einer Prognose konnte unseres Erachtens erreicht werden, dass die nun zu erstellenden Lärmschutzbereiche für den Flughafen Friedrichshafen die größtmöglichen Ausmaße, basierend auf der derzeit gültigen luftrechtlichen Genehmigung für den Flughafen Friedrichshafen, annehmen müssen.

Erläuternd möchten wir hinzufügen, dass es sich aus Flughafensicht nahezu unmöglich darstellt, über einen Prognosezeitraum von 10 Jahren in erster Linie kommerziellen Luftverkehr zu prognostizieren. Daher halten wir die gewählte Vorgehensweise, welche ein nahezu komplettes Ausfüllen des Flugverkehrs im rechtlich durchführbaren Rahmen der luftrechtlichen Genehmigung für den Flughafen Friedrichshafen als Maximaldimension prognostiziert, für ein effektives Verfahren.

Auf der anderen Seite müssen sich mit weiterhin gültiger luftrechtlicher Genehmigung für den Flughafen Friedrichshafen nicht jedes Jahr Ergänzungen aufgrund von Marketing- und Vertriebsaktivitäten seitens der FFG ergeben. Derzeit ist entsprechend gültiger luftrechtlicher Genehmigung für den Flughafen Friedrichshafen über die von uns ermittelten Daten hinaus kein weiterer Flugverkehr am Flughafen Friedrichshafen möglich, so dass der von uns gelieferte Prognoseansatz die größtmögliche Ausschöpfung des luftrechtlichen Genehmigungsrahmens darstellt.

Zusammenfassend möchten wir festhalten, dass aus Sicht der Flughafen Friedrichshafen GmbH, ungeachtet einer möglichen Erreichung der prognostizierten Flugbewegungszahlen in den nächsten 10 Jahren, die größtmögliche, entsprechend der derzeit gültigen luftrechtlichen Genehmigung für den Flughafen Friedrichshafen möglichen Lärmfestschreibung als Prognosewert angegeben worden ist. Wir sehen diese, sicherlich zu Lasten der FFG gehende Auslegung der Prognoseinhalte als „vertrauensbildende Maßnahme“, um das neue, entsprechend dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm 2007 eingeführte Instrument der Lärmschutzbereiche für den Flughafen Friedrichshafen als sinnvolles Steuerungselement im Bereich Fluglärm zu etablieren.

Diese Lärmschutzbereiche für den Flughafen Friedrichshafen liegen nun nach ausführlicher Erarbeitung und mehrfacher qualitativer Überprüfung sowie Diskussion und Einvernehmen in der Fluglärmkommission als Entwurf vor und werden nach öffentlicher Auslegung wohl im Herbst per Rechtsverordnung des Landes Baden-Württemberg in Kraft treten.

Da nun die Datengrundlage für die Lärmschutzbereiche und auch alle Umrechnungsfaktoren vorliegen, wird sich die Flughafen Friedrichshafen GmbH wieder verstärkt um den Antrag zur Änderung der luftrechtlichen Genehmigung kümmern.

Die beantragten Spätstarts sind immer noch als wertvolles und wichtiges Instrument zu sehen, die FFG auf Wachstums- und Konsolidierungskurs zu bringen.

Es werden in den nächsten Monaten die entsprechenden Gutachten überarbeitet, so daß wir von einem mehrmonatigen Prozess ausgehen.

Die Frischwasserentkeimung wurde mittlerweile installiert und auch durch die zuständigen Behörden überprüft und freigegeben, so daß dieser Punkt auf der Agenda mittlerweile abgehakt ist.

Die Schwerpunkt-Themen sind auch weiterhin präsent.

#### Grünflächen-Management:

Die Fuhrparkerneuerung des Facility Managements im Bereich Grünflächen wurde umgesetzt. Dies steigert Effizienz und Arbeitssicherheit.

Der Bau der Betriebsstrasse zwischen den Rollwegen „Delta“ und „Charlie“ konnte ebenfalls durchgeführt werden. Es steht noch eine letzte Begutachtung der Maßnahme aus, dann kann die Strasse ihren Betrieb aufnehmen.

Es gilt weiterhin, dass die FFG sich in engem Kontakt zum DAVVL (Deutscher Ausschuss zur Verhinderung von Vogelschlag im Luftverkehr) befindet, um hier eine abgestimmte und für beide Seiten verträgliche Lösung zu finden.

Das Gutachten des DAVVL konnte auch 2009 wieder ein Stück mehr umgesetzt werden, die partielle Langgrasbewirtschaftung konnte nun aufgenommen werden.

Auch die nächsten Jahre werden immer wieder Teile des Gutachtens Umsetzung finden.

### Abfallentsorgung:

Die Neustrukturierung der Entsorgung wird 2010 beginnen. Wir stehen in engem Kontakt mit den zuständigen Behörden, um in der Neustrukturierung die gesetzlichen und behördlichen Anforderungen umzusetzen.

Wir werden versuchen, im Team Facility Management und Abfallbeauftragter sowie unter Berücksichtigung der Kostenstruktur in den nächsten drei Jahren eine zukunftssträchtige Abfallentsorgung aufzubauen. Dies wird in den nächsten Jahren umgesetzt.

2009 konnte der Anfall von Gewerbeabfall um über 10 t reduziert werden.

Als Ziel für 2010 ist wiederum die jährliche Reduzierung des Gewerbeabfalls um 5% anvisiert.

## Bautätigkeit:

Auch in den Jahren 2009 bis 2012 werden die Bautätigkeiten am Flughafen Friedrichshafen anhalten.

Dies bringt selbstverständlich viele Ansätze aus dem Bereich Umweltmanagement mit, die in der Planung integriert werden.

Selbstverständlich werden darüber hinaus alle Auflagen, die sich aus Baugenehmigungen und Vorgaben ergeben, auch umgesetzt.

Die Inbetriebnahme des kompletten Blockheizkraftwerks im Gebäude der neuen Feuerwache konnte 2009 durchgeführt werden. Die Versorgung der einzelnen Gebäude und Gebäudeteile läuft seitdem reibungslos.

Wir stehen zurzeit in Verhandlung, einige Dachflächen am Flughafen der Photovoltaik zur Verfügung zu stellen; die Überprüfungen laufen, welche Flächen sich hierfür eignen.

Die Neuerrichtung einer Selbst-Tankstelle für Kleinflugzeuge bleibt weiter auf unserer Liste. Hier konnten die Verhandlungen mit unserem Partner im Bereich Treibstoff noch nicht abgeschlossen werden, zumal sich dadurch auch Investitionen in Tankstelle, aber auch Auffangflächen mit Ölabscheideranschluss etc. ergeben würden. Daher wird uns dieses Thema noch einige Zeit als „Hold Item“ begleiten.

Die kompletten Arbeiten rund um den neuen Wartungsstandort der Fluglinie Hamburg International sind nun abgeschlossen. Mittlerweile wird die Airbus 319 Flotte dort gewartet.

Das Thema Green IT steht zurzeit noch auf dem Status der letzten Erklärung. Welche Umsetzung hier angestrebt wird, ist noch nicht absehbar, das Thema hat aber Einzug in unsere Agenda gefunden.

Die Schulungsaktivitäten werden nun „online“ verwaltet. Die FFG hat sich für ein Tool entschieden, welches die Rechtssicherheit aller notwendigen Schulungen und Unterweisungen sicherstellt und auch Online-Schulungen, Frontalschulungen und zeitlich zu überwachende Gültigkeiten integrieren und managen kann. Der Kick-Off-Termin zur Implementierung hat bereits stattgefunden. In der nächsten Zeit findet dann die Umsetzung statt.

Das Thema Emissionshandel in der Luftfahrt wird uns auch weiter begleiten, wobei es sich für uns noch nicht umfassend geklärt hat, welche Rolle wir als Flughafen hier spielen werden. Wir sind durch die Integration in den Fachausschuss Umwelt der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) „am Puls der Zeit“ und werden zu gegebener Zeit aktiv.

Der Energieverbrauch und die damit verbundene Kostenentwicklung ist Thema eines weiteren Projektes, das in der zweiten Hälfte des Jahres 2010 starten wird. Im Rahmen eines Prozess- und Strukturoptimierungsprozesses wird sich intensiv mit dem Thema Beleuchtungsmanagement auseinandergesetzt. Es wird überprüft, welche Leuchtmittel an welcher Stelle verwendet werden, die Zeitschalter und Dämmerungsschaltereinstellungen werden überprüft und auch zur Verdeutlichung der Energieverbrauchs eine Vergleichsrechnung aufgemacht, z.B. Standby-Kosten eines Computers im Jahr.

Ebenso steht ein Antrag der FFG auf Änderung der Entgeltordnung an, bei dem wie bereits in den letzten Erhöhungen üblich die Schere zwischen den lauten und sehr leisen Flugzeugen im Bereich der Entgelte wieder stärker auseinander gehen wird.

Weiterhin gilt, dass der Flughafen Friedrichshafen bisher immer noch der einzige Regionalflughafen mit EMAS-Zertifizierung ist.

Auch 2009 hat sich gezeigt, dass die Entscheidung, das Umweltmanagement trotz Wirtschaftskrise fortzuführen, richtig war. Der integrative Charakter und das Engagement der Mitarbeiter in diesem Bereich legen Zeugnis hiervon ab.

Viele Strukturen werden sich auch in den nächsten Jahren noch den wechselnden Gegebenheiten anpassen müssen. Es hat sich jedoch klar gezeigt, dass das Umweltmanagementsystem der FFG gut funktioniert und an allen Themenfeldern Lösungen erarbeiten kann, so daß Optimierungspotential erkannt werden kann und zur Umsetzung gebracht wird.

#### 4. Noch Fragen ?

Wenn Sie noch Fragen haben zum Thema Umwelterklärung und Öko-Audit der Flughafen Friedrichshafen GmbH, wenden Sie sich bitte an

#### **Flughafen Friedrichshafen GmbH**

Umweltteam

Postfach 1520

88005 Friedrichshafen

Telefon: 07541/ 284-01

Fax: 07541/284-119

E-Mail: [umwelt@fly-away.de](mailto:umwelt@fly-away.de)

Oder besuchen Sie unsere Homepage: [www.fly-away.de](http://www.fly-away.de)