



Umwelterklärung 2024

Flughafen Wien AG

Inhaltsverzeichnis

Erklärung zur Umweltpolitik der Flughafen Wien AG und Tochterunternehmen	3
Strategie	4
Umweltmanagementsystem	4
Umweltaspekte	5
Systemgrenze des Umweltmanagements	5
Die einzelnen Umweltaspekte im Überblick	6
Energie – Strom inklusive Kälteerzeugung, Wärme und Treibstoffe	6
Strom.....	7
Wärme	8
Treibstoffe.....	8
Smart AirportCity	8
Wasser und Abwasser	9
Abfall	10
Luftemissionen.....	12
Emissionen und Klimaschutz.....	12
ACAS (Airport Carbon Accreditation Scheme).....	12
CO ₂ -Emissionen	13
Weitere Luftemissionen	15
Lärm	17
Elektromagnetische Felder	19
Material / Stoffe.....	20
Nachhaltiges Bauen – Life-Cycle Betrachtung von Immobilien	20
Office Park 4.....	21
Altlasten.....	21
Biodiversität	21
Mobilität	22
Die E-Flotte der Flughafen Wien AG.....	22
Radwege vom und zum Flughafen Wien	23
Flugplatz Vöslau	24
Erreichungsgrad der Umweltziele	26
Bisher erbrachte Umweltleistungen (seit 2019)	27
Umweltprogramm	30
Gültigkeitserklärung	35

Erklärung zur Umweltpolitik der Flughafen Wien AG und ihrer Tochterunternehmen

Unsere Unternehmenspolitik ist darauf ausgerichtet, wirtschaftliche, soziale und ökologische Ziele in einem ausgewogenen Verhältnis zu verfolgen. Daraus leiten sich für unsere Umweltpolitik folgende zentrale, strategische Leitlinien ab:

Wir bekennen uns zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichten uns zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, behördlichen Auflagen und bindenden Verpflichtungen sowie zur fortlaufenden Verbesserung der Maßnahmen, die die negativen ökologischen Auswirkungen minimieren.

Das bedeutet:

- ❖ einen möglichst effizienten und schonenden Umgang mit der Umwelt und den natürlichen Ressourcen, vor allem auch durch den Einsatz eines umfassenden Umweltmanagementprogramms, neuen Technologien und der Nutzung alternativer Energieträger. Soweit das Unternehmen darauf Einfluss hat, wird versucht, auch die Partner und Kunden am Standort in die Umweltaktivitäten einzubeziehen.
- ❖ höchste Priorität für den kontinuierlichen Dialog mit allen Stakeholdern und vom Flugverkehr belasteten Bürgern und die nachhaltige Sicherung der Lebensqualität in der Region vor allem durch Fortsetzung der Arbeit im Dialogforum und im Nachbarschaftsbeirat, sowie durch die Nutzung aller technischen und faktischen Möglichkeiten, trotz tendenziell steigenden Verkehrsaufkommens die Belastung durch Emissionen und Immissionen zu minimieren.
- ❖ soziale Verantwortung in den Beziehungen zu allen Stakeholdern zu praktizieren. Dies gilt insbesondere für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aber auch für Lieferanten und Dienstleister, sowie im Rahmen unserer regionalen und gesellschaftlichen Rolle, aber auch für alle Beziehungen zu Stakeholdern in unserer Nachbarschaft und darüber hinaus. Wir fördern und respektieren in höchstem Maße ethnische und weltanschauliche Diversität und bemühen uns besonders um Frauenförderung und erleichterte Arbeitsbedingungen für ältere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Unsere soziale Verantwortung ist auch Leitlinie für unsere Spenden- und Sponsoringaktivitäten.

Strategie

Die Flughafen Wien AG (FWAG) bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Vor allem hat sich die Flughafen-Wien-Gruppe zum Ziel gesetzt, ihren Energieverbrauch weiter zu senken, die Auswirkungen der Lärmemissionen zu mindern und den, dem Flughafen Wien anzurechnenden, CO₂-Ausstoß weiter zu senken.

Das gesetzte Ziel den Flughafen Wien klimaneutral – auch mittels des Ankaufs von CO₂-kompensierenden Zertifikaten – zu betreiben, wurde 2023 bereits erreicht. In den nächsten Jahrzehnten strebt die Flughafen Wien AG für den Betrieb des Flughafens die komplette CO₂-Neutralität an.

Dabei ist der Flughafen-Wien-Gruppe der ständige Dialog mit den Stakeholdern von größter Wichtigkeit. Denn in vielen Fällen beeinflussen die Maßnahmen des Flughafens auch das Verhalten der Kunden und Passagiere positiv, etwa in den Bereichen Energiesparen, Facilitymanagement, oder Abfallentsorgung.

Durch einen ständigen Kreislauf aus Bewertung, Planung, Umsetzung und Überwachung wird sichergestellt, dass in Übereinstimmung mit der Umweltpolitik geeignete Verbesserungsmaßnahmen kontinuierlich und systematisch geplant, umgesetzt und überprüft werden. Ebenso werden die umweltrelevanten Prozesse und Abläufe so geplant und umgesetzt, dass die Umweltauswirkungen möglichst geringgehalten werden.

Umweltmanagementsystem

Die FWAG hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt, sowie nach der ISO 14001. Die erstmalige Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt, Die Rezertifizierung des Unternehmens erfolgt jedes dritte Jahr. In den dazwischen liegenden Jahren finden Überwachungsaudits statt. Im Jahr 2028 steht eine neuerliche Rezertifizierung an.

Mit EMAS erfüllt der Flughafen auch die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes. Im Rahmen des Umweltmanagementsystems werden Umweltaspekte und deren Auswirkungen erfasst, relevante Themen identifiziert und mittels Nutzwertanalyse bewertet.

Weiters werden Umweltpolitik, Ziele und Maßnahmen festgelegt und sowohl deren Fortschritt als auch die Performance des gesamten Systems anhand von festgelegten Kennzahlen, jährlichen Managementreviews sowie im Rahmen von internen und externen Audits regelmäßig überprüft.

Das UMS stellt auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicher. Dazu werden alle umweltrelevanten Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Bescheide) identifiziert, in einer Umweltrichtsdatenbank erfasst und die daraus entstehenden Verpflichtungen umgesetzt und überprüft.

Die Verantwortung für die erfolgreiche Umsetzung des UMS liegt beim Vorstand und bei den Führungskräften entsprechend der Linienorganisation der Flughafen Wien AG. Der Umweltmanager, angesiedelt in der Abteilung „Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement“ koordiniert und dokumentiert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz und Nachhaltigkeit. Dabei wird er von einem Umweltteam unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen aus den verschiedenen Unternehmensbereichen zusammensetzt.

Umweltaspekte

In der EMAS-Verordnung werden Umweltaspekte folgendermaßen definiert: „Umweltaspekte sind diejenigen Bestandteile der Tätigkeiten, Produkte oder Dienstleistungen eines Unternehmens, die Auswirkungen auf die Umwelt haben oder haben können.“ Dabei können Umweltaspekte sowohl positive als auch negative Auswirkungen auf die Umwelt hervorrufen.

Die Flughafen Wien AG hat folgende Umweltaspekte für ihr Unternehmen als relevant erkannt:

- ❖ Strom – inklusive Kälteerzeugung
- ❖ Wärme
- ❖ Treibstoffe
- ❖ Wasser
- ❖ Abwasser inklusive Enteisung
- ❖ Abfall
- ❖ Luftemissionen
- ❖ Lärm
- ❖ Elektromagnetische Felder
- ❖ Material/Stoffe
- ❖ Altlasten bzw. Bodenversiegelung
- ❖ Biodiversität

Systemgrenze des Umweltmanagements

Der räumliche Anwendungsbereich des Umweltmanagementsystems umfasst den Standort Flughafen Wien Schwechat und das Flugfeld Bad Vöslau. Das UMS gilt für die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive aller inländischen Tochterunternehmen mit einer Beteiligung von mehr als 50% am Standort Flughafen Wien bzw. für die 100% Tochtergesellschaft am Flugplatz Vöslau.

Die einzelnen Umweltaspekte im Überblick

Energie – Strom inklusive Kälteerzeugung, Wärme und Treibstoffe

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und bereits zahlreiche Projekte umgesetzt.

Kennzahlen Energieverbrauch der Flughafen-Wien-Gruppe am Standort Österreich

Umweltaspekt	Einheit	2021*	2022*	2023	2024
Strombedarf	MWh	67.173	79.501	82.006	85.532
	kWh/VE	5,54	3,13	2,63	2,53
Wärmebedarf	MWh	35.880	30.775	33.760	34.393
	kWh/VE	2,96	1,21	1,08	1,02
Kältebedarf	MWh	18.727	21.851	25.221	33.599
	kWh/VE	1,54	0,86	0,81	1,00
Treibstoffe	MWh	21.213	28.399	33.809	36.851
	kWh/VE	1,75	1,12	1,08	1,09
Gesamtenergiebedarf	MWh	124.266	138.675	149.576	156.776
	kWh/VE	10,25	5,47	4,79	4,64
Strombedarf aus erneuerbarer Energie	MWh	67.173	79.501	82.006	85.532
	kWh/VE	5,54	3,13	2,63	2,53
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	54,1	57,3	54,8	54,6
Verkehrseinheiten (VE)	[-]	12.126.907	25.365.324	31.236.608	33.753.575
Passagiere	[-]	10.405.523	23.682.133	29.533.186	31.719.836

* Die niedrigen Absolutwerte und die hohen relativen Kennzahlen in den Jahren 2021 und 2022 sind der schwachen Entwicklung der Passagier- und Verkehrseinheiten in den von der Covid-19 Pandemie geprägten Jahren geschuldet.

Strom

Im Jahre 2024 wurden von der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen am Standort ca. 85,5 Mio. kWh Strom verbraucht. Die benötigte elektrische Energie kommt einerseits aus den am Flughafen Wien implementierten Photovoltaikanlagen und andererseits als CO₂ freier Strom aus dem Netz von Wien Energie. Im Falle eines Stromausfalls übernehmen vier Notstromaggregate mit einer Gesamtleistung von 8,9 MW die Versorgung der wichtigen Einrichtungen.

Die Rollweg- und Pistenbefahrung kann mit Hilfe von batteriebetriebener, unterbrechungsfreier Stromversorgung (USV Anlagen) weiterbetrieben werden und innerhalb von 15 Sekunden schaltet sich der Strom der Notstromaggregate dazu.

Um den Energieverbrauch noch weiter zu minimieren, wurde auch die Energienutzung in den Parkhäusern 3, 4, 7 und 8 durch eine Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf LED-Technologie verbessert und eine bedarfsorientierte Beleuchtungssteuerung installiert.

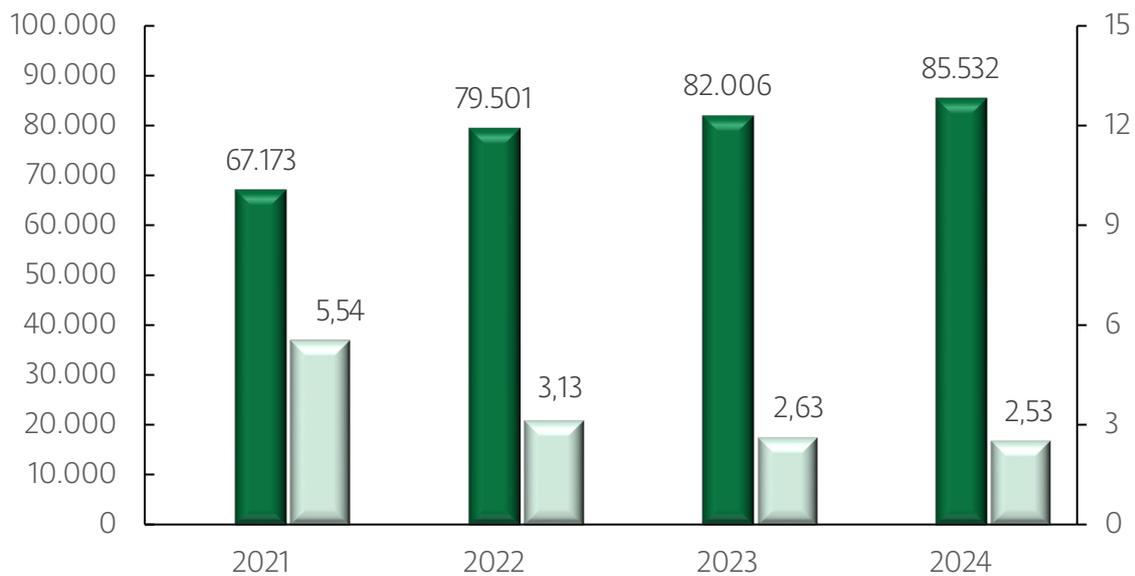
Photovoltaik am Flughafen Wien

Im Jahr 2023 betrieb der Flughafen Wien Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern des Hangars 7, der alten Winterdiensthalle, des Air Cargo Centers, auf dem Areal der ehemaligen Kläranlage, dem neuen Office Park 4, dem Dach des Parkhauses 8 und des Parkhaus 3. Weiters wurde die im Jahr 2022 eröffnete größte Photovoltaikanlage Österreichs erweitert. 2024 gingen zwei weitere Photovoltaikanlagen – eine am Standort Flugplatz Vöslau – in Betrieb. Damit kann der Airport im Idealfall die Hälfte seines Strombedarfs mit Sonnenenergie abdecken. 2024 wurden insgesamt 39,4 Mio kWh durch die Photovoltaik-Anlagen produziert.

Kälteerzeugung

Die Kühlung aller klimatisierten Objekte erfolgt über ein eigenes Klimawasser-Fernleitungsnetz, das von drei am Standort befindlichen, getrennten Kältezentralen mit einer Gesamtleistung von 26 MW versorgt wird. Der Kälteverbrauch der FWAG lag 2024 bei rund 33,6 Mio. kWh.

Strombedarf FWAG 2021 – 2024 in MWh



Wärme

Die Wärmeenergie, insgesamt 34,4 kWh im Jahre 2024, wird seit 1980 mittels eines Heißwasserkreislaufes von der Raffinerie Schwechat zum Flughafen transportiert. Die einzelnen Heizungsanlagen des Flughafenareals werden dabei über ein unterirdisches Fernleitungssystem versorgt.

Seit 2023 nutzt die Raffinerie Schwechat die Abwärme der Entschwefelungsanlage, einer Anlage zur Dieselproduktion sowie der Vakuumdestillationsanlage und wandelt diese in CO₂-freie Fernwärme um. Im Flughafensystem werden so rund 21.000 Tonnen CO₂ jährlich eingespart.

Treibstoffe

Insgesamt wurden im Jahre 2024 am Flughafen Wien von der FWAG rund 3,6 Mio. Liter Treibstoff, davon 3,3 Mio. Liter Diesel, in die unternehmenseigenen Fahrzeuge getankt. Rund 71 % fließen dabei in die 655 Fahrzeuge und Geräte der Vorfeldabfertigung.

Während der Flugzeugtreibstoff (Kerosin) seit 1991 per Pipeline direkt von der Raffinerie Schwechat (OMV) zum Flughafen gepumpt wird, werden Kfz-Treibstoffe mittels Tankwägen zu den drei Betriebstankstellen geliefert.

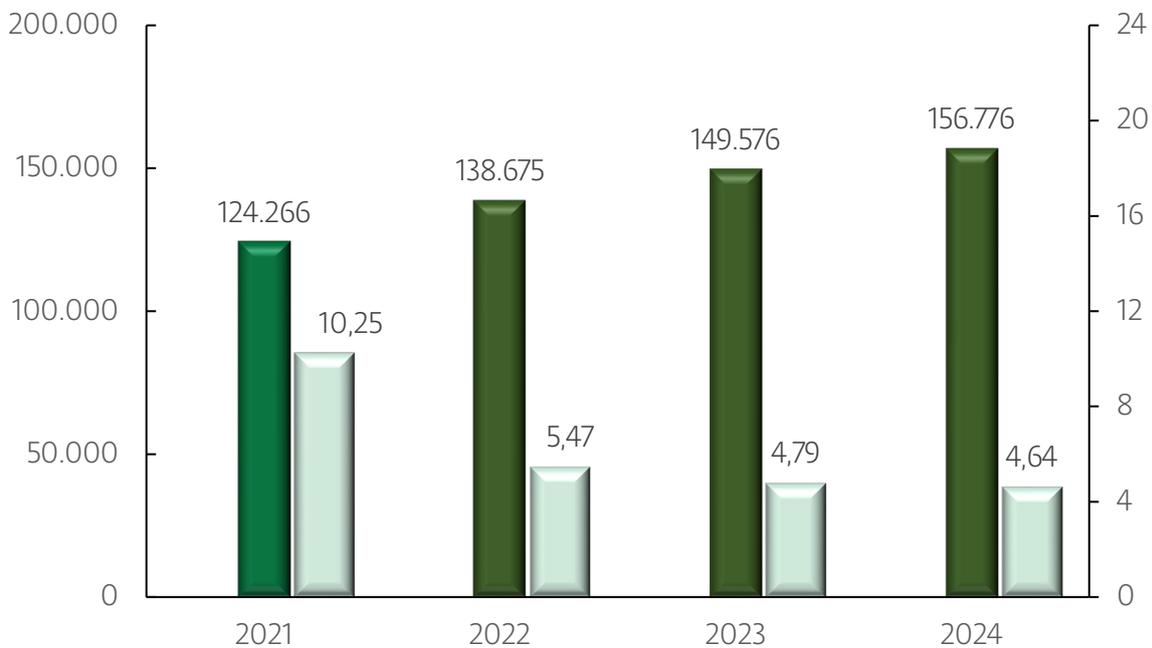
Die lückenlose objektbezogene Messung aller Energieabgaben und -verbräuche bietet die Voraussetzung für ein modernes Energiemanagement am Flughafen. Über spezielle Softwareprogramme werden die Verbräuche dargestellt, überprüft und analysiert.

Smart AirportCity

Um den Verbrauch von Strom, sowie von Kälte und Wärme zu optimieren, hat die Flughafen Wien AG mit der Technischen Universität Wien 2017 ein Entwicklungsprojekt gestartet, womit ein Prototyp einer computergestützten „virtuellen Stadt“ entsteht, mit dem der Verbrauch an elektrischer Energie, Kälte oder Wärme simuliert und in der Folge optimiert werden kann. Darauf aufbauend werden Szenarien zur Instandhaltung, Verbesserung und

Erweiterung der Smart AirportCity erstellt, um Kapazitäten zu optimieren und eine bestmögliche Verbrauchssteuerung zu erreichen. 2021 wurde begonnen, die Szenarien mit dem Echtbetrieb abzugleichen und zu evaluieren.

Gesamtenergiebedarf FWAG 2021 - 2024 in MWh



Wasser und Abwasser

Wurden im Jahr 1984 noch 1,2 Millionen m³ Wasser am Flughafen Wien verbraucht, lag der Verbrauch 2024 bei 535.368 m³. Hinter dieser massiven Einsparung steckt neben dem pandemiebedingten Rückgang im Jahr 2021 vor allem die technische Weiterentwicklung der Sanitäreinrichtungen. Da der Flughafen sein gesamtes Wasser aus dem Grundwasser bezieht, unternimmt die Flughafen Wien AG alles, um die Qualität „seines“ Grundwassers sicherzustellen.

Die behördlich vorgeschriebenen Untersuchungen werden von der „Österreichischen Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit“ viermal jährlich durchgeführt. Bisher gab es keine Beanstandungen. Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Ein Teil des Wassers tritt abgefüllt in die Trinkwassercontainer der Flugzeuge den Weg rund um den Erdball an.

Ein zentraler Punkt der Abwasserentsorgung ist die komplette Kanalisierung der Airside gelegenen versiegelten Flächen. Aus den einzelnen Einzugsgebieten des Flughafens – allein Pisten, Vorfelder und Rollwege machen mehr als 2,5 Millionen Quadratmeter Oberfläche aus – führen Niederschlagsabwasser zur zentralen Abwasserentsorgungsanlage.

Am Eintritt der Hauptsammler in die zentrale Abwasserentsorgungsanlage wird die Belastung der Abwässer online gemessen. Belastete Abwässer werden über eigene Leitungen zur Verbandskläranlage Schwechat-Mannswörth gepumpt. Durch die gezielte Trennung

belasteter von unbelasteten Abflüssen konnten, die in der Kläranlage zu behandelnden Abwassermengen reduziert werden. Der Abwasseranfall der FWAG betrug 2024 380.347 m³.

Wasserverbrauch FWAG 2021 – 2024

		Einheit	2021	2022	2023	2024
Wasserverbrauch	m ³		254.757	509.201	456.653	535.368
	Liter/VE		21,0	20,1	14,6	15,9
Abwasseranfall	m ³		191.711	322.509	350.573	380.347
	Liter/VE		15,8	12,71	11,22	11,27

Flugzeugenteisung

Flugzeuge müssen bei bestimmten meteorologischen Bedingungen vor dem Start aus Sicherheitsgründen von Eis und Schnee befreit werden. Als Enteisungsmittel werden dabei vollständig biologisch abbaubare Glykol Gemische eingesetzt, die spezielle Anforderungen an die Abwasserbehandlung stellen. Deshalb werden die an den Enteisungspositionen anfallenden Abwässer getrennt von den Oberflächenwässern der übrigen Positionen und Rollwege in ein unterirdisches Zwischenauffangbecken geleitet und langsam dem Schmutzwasser beigegeben.

Die Menge des eingesetzten Enteisungsmittel ist stark von den vorherrschenden Wetterbedingungen in den kalten Jahreszeiten abhängig. 2024 betrug die Menge an eingesetzten Enteisungsmittel 708.587 Liter.

Flugzeugenteisung 2021 – 2024

		Einheit	2021	2022	2023	2024
Enteisungsmittel	Liter		648.215	621.379	1.092.911	708.587
	Liter/VE		0,05	0,02	0,03	0,02

Abfall

Auf Verkehrsflughäfen entstehen in Abhängigkeit von der Anzahl der Passagiere sowie den erbrachten Leistungen Abfälle und Altstoffe aus unterschiedlichsten Bereichen wie Terminals, Büros, Logistikhallen, Gerätehallen, technischen Stationen, Hotels, Hangars und den Flugzeugen selbst.

Am Flughafen Wien ist daher eine Abfalllogistik im Einsatz, die mit der einer Kleinstadt zu vergleichen ist. Neben den beiden größten Abfallfraktionen Gewerbemüll und Altpapier/Kartonagen fallen auch, Verpackungsabfälle, Altmetall und gefährliche Abfälle wie beispielsweise Schmieröl- und Lösungsmittelreste aus der Wartung von Flugzeugen

und Fahrzeugen am Boden an. Alle Abfallmengen, aufgeschlüsselt nach Abfallarten, sind im aktuellen Abfallwirtschaftskonzept (AWK) abgebildet.

Eine Übersicht von rund 350 Materialien (von Abbeizmitteln oder Aludosen bis Zahnbürsten oder Zweige) und deren fachgerechter Entsorgung ist in der „VIE Abfalltrenn ABC“ Broschüre nachzuschlagen.

Vermeiden, Vermindern, Verwerten

Abfallvermeidung steht am Flughafen Wien an oberster Stelle. Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und je nach Möglichkeit einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Mülltrennung am Flughafen erfolgt dabei nach strengen Richtlinien, was eine Wiederverwertung leichter und kostengünstiger macht. Dabei werden alle Möglichkeiten einer effizienten Abfallwirtschaft ausgeschöpft. Biogene Abfälle, Glas- und Kunststoffflaschen werden getrennt gesammelt und der Verwertung zugeführt. Spezielle Umweltinseln in den Terminalbereichen bieten auch den Passagieren die Möglichkeit, ihren Abfall entsprechend der Kennzeichnung zu entsorgen. Auch der Abfall und die Mülltrennung der in Wien landenden Luftfahrzeuge werden kontrolliert.

Altstoffsammelzentrum

Im Altstoffsammelzentrum werden alle Abfälle des Flughafens sowie nicht gefährliche Abfälle von Fremdfirmen übernommen, welche nicht auf den normalen Sammelrouten entsorgt werden. Dort können bequem und umweltgerecht Sperrmüll, Altstoffe und Problemstoffe abgegeben werden.

Die gesammelten Problemstoffe werden übernommen, verwogen und nach Sicherheits- und Entsorgungsgesichtspunkten in entsprechende Behälter einsortiert.

Abfall FWAG 2021 - 2024

		Einheit	2021	2022	2023	2024
Gesamtmenge Abfall	Tonnen		1.773	3.156	4.886	6.209
	kg/VE		0,15	0,12	0,16	0,18
gefährlicher Abfall	Tonnen		56	99	105	117
	kg/VE		0,005	0,004	0,003	0,003
Gewerbemüll	Tonnen		1.220	2.219	3.354	4.259
	kg/VE		0,10	0,09	0,11	0,13
Papier und Kartonagen	Tonnen		68	198	350	497
	kg/VE		0,006	0,008	0,011	0,015

Luftemissionen

Emissionen und Klimaschutz

Obwohl moderne Flugzeuge dank kontinuierlicher technischer Innovationen heute treibstoffeffizienter sind als je zuvor, führt das enorme Wachstum der Luftfahrtbranche weiterhin zu steigenden Emissionen und Umweltbelastungen. Daher hat sich die Luftfahrtbranche ehrgeizige Klimaziele gesetzt:

- ❖ Steigerung der Treibstoffeffizienz pro Jahr um 1,5%
- ❖ CO₂-neutrales Wachstum seit 2020 – im Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA) festgelegt
- ❖ Senkung der Netto- CO₂-Emissionen um 50% bis 2050

Mehr Info unter: www.icao.int/environmental-protection/CORSA/Pages/default.aspx und www.iata.org/policy/environment/Pages/climate-change.aspx.

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringeren Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen der Luftfahrtbranche bei.

Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung sowie durch die Erstellung einer jährlichen CO₂-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden laufend Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren.

ACAS (Airport Carbon Accreditation Scheme)

Mithilfe einer CO₂-Emissionsbilanz beteiligt sich der Flughafen Wien auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation Scheme, www.airportcarbonaccreditation.org). Der Flughafen Wien wurde bereits im Jahr 2013 Level 1 zertifiziert. 2015 erfolgte der Aufstieg zum Level 2 und im Oktober 2016 wurde erstmalig die Level-3-Zertifizierung erreicht.

2024 stieg der Flughafen Wien erneuert eine weitere Stufe auf und teilt sich seither mit 32 weiteren Flughäfen weltweit das Level 3+. Um dieses Level zu erreichen, muss der Flughafen Wien alle seine verbleibenden CO₂ Emissionen, die er direkt beeinflusst, bzw. verursacht (Scope 1 und Scope 2), nötigenfalls durch international anerkannte Kompensationen ausgleichen. Weiters müssen auch die Geschäftsreisen der Mitarbeiter kompensiert werden.

Eine zentrale Anforderung der Stufe 3+ „Neutralität“ besteht darin, dass Flughäfen erst dann mit der Kompensation beginnen dürfen, wenn sie ihre Emissionen bestmöglich reduziert haben. Aus diesem Grund hat die FWAG umfassende Strategien entwickelt, um den Flughafenbetrieb so emissionsarm wie möglich zu gestalten.

CO₂-Emissionen

Auch im Jahr 2024 wurde die CO₂-Emissionsbilanz des Flughafens Wien vom Laboratorium für Umweltanalytik erstellt. Die Analyse umfasst sämtliche relevanten Emissionsquellen, darunter den Flugverkehr, das Vorfeld, die Abfertigung, den Energieverbrauch sowie den landseitigen Zubringerverkehr. 2024 wurden insgesamt 414.344 Tonnen CO₂ am Flughafen Wien emittiert.

Flugverkehr

Der Flugverkehr stellt mit 77 % die größte Emissionsquelle dar. Im Jahr 2024 wurden insgesamt 317.464 t CO₂ durch Starts, Landungen, den Betrieb der Hilfstriebwerke sowie Dienstreisen verursacht. Die Emissionen hängen maßgeblich von der Anzahl der Flugbewegungen und den eingesetzten Flugzeugtypen ab.

Flugzeugabfertigung

Bei der Abfertigung von Flugzeugen durch die FWAG entstanden 2024 durch Bodenfahrzeuge und Ground Equipment (z.B. Dieselgeneratoren) 9.804 Tonnen CO₂. Die Triebwerksprobeläufe und externen Abfertigungsvorgänge verursachten 7.007 t CO₂.

Stationäre und Infrastrukturbezogene Quellen

Der Flughafen Wien bezieht seinen Strom zu 100 % aus erneuerbarer Energie (Strom aus Wasserkraftwerken). Die Fernwärme wird ebenfalls CO₂ neutral von der nahegelegenen OMV Raffinerie bezogen. Dabei wird die Abwärme, die bei einem Destillierungsprozess in der Raffinerie entsteht, genutzt. Lediglich die dieselbetriebenen Notstromaggregate tragen in diesem Bereich mit 43 t CO₂ geringfügig zu den CO₂ Emissionen bei.

Landseitiger Verkehr

Der Verkehr von LKWs, Busse, Passagieren und Mitarbeitern führte zu 80.026 t CO₂. Hier ist insbesondere der Straßenverkehr die Hauptquelle, während die Bahnanbindung an den Flughafen Wien CO₂-frei betrieben wird.

Vergleich mit Vorjahren

Im Vergleich zu 2023 sind die Gesamtemissionen um 19,7 % gestiegen. Hauptursache ist eine Anpassung der Berechnung des landseitigen Verkehrs. Erstmals wurde der gesamte Anreiseweg der Passagiere bilanziert. Ohne diese Anpassung wären die Emissionen nahezu stabil geblieben.

Maßnahmen für eine klimafreundliche Zukunft

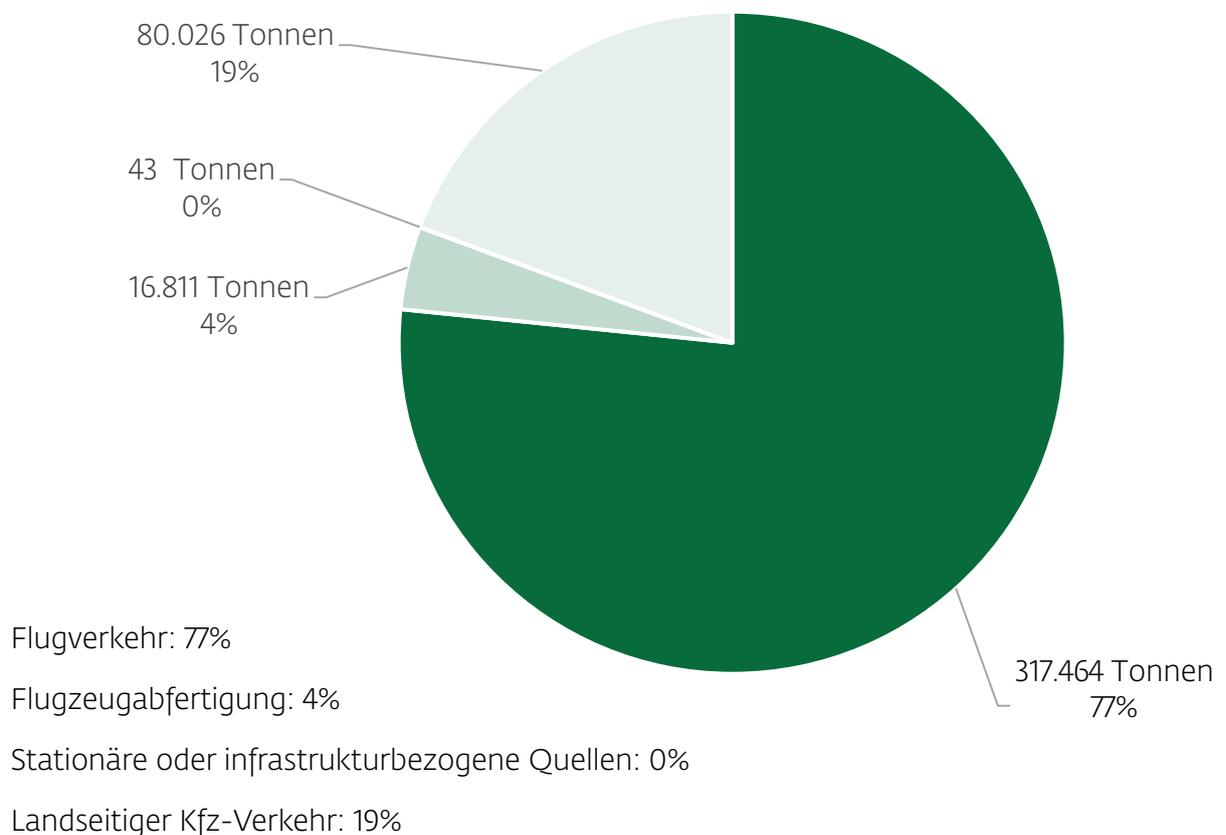
Der Flughafen Wien setzt konsequent auf nachhaltige Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen. Dazu zählen:

- ❖ 100 % CO₂-neutraler Strombezug – der Flughafen Wien nutzt bereits ausschließlich CO₂-neutralen Strom.
- ❖ Erweiterung der Photovoltaikanlagen – der kontinuierliche Ausbau der Solarenergie unterstützt das Ziel der CO₂-Neutralität.

- ❖ Umstellung auf CO₂-neutrale Fernwärme – seit 2023 bezieht der Flughafen auch seine Fernwärmeversorgung vollständig CO₂-neutral.
- ❖ Elektrifizierung des Fuhrparks – die schrittweise Umstellung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge reduziert die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen.
- ❖ CO₂-Kompensation für verbleibende Emissionen – unvermeidbare Emissionen, insbesondere im Bereich der FWAG-eigenen Flugzeugabfertigung und der Dienstreisen, werden durch gezielte Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

Die FWAG betreibt seit 2023 den Flughafen Wien CO₂ neutral und hat sich als Ziel gesetzt in den kommenden Jahrzehnten den Betrieb auf Net Zero CO₂ Emissionen umzustellen.

CO₂-Emissionen der unterschiedlichen Quellgruppen (gesamt: 414.344t) für 2024



Greenhouse Gas Protocol

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

Direkt von der FWAG beeinflussbar sind die Emissionen des flughafeneigenen Fuhr- und Geräteparks, sowie jene Emissionen, die direkt mit den Energieverbräuchen des Flughafens korrelieren. In Summe ergibt dies für 2024 einen Anteil von 2 % bzw. 10.022 Tonnen CO₂.

Die restlichen 98 % der CO₂-Emissionen stellen die Flugverkehrsemissionen, Emissionen des ladeseitigen Verkehrs und die Emissionen der Fremdfirmen dar. Diese können von der FWAG nur durch indirekte Maßnahmen (Anreize, Kommunikation etc.) beeinflusst werden. 2024 machte dieser Anteil 404.322 Tonnen an CO₂ Emissionen aus.

CO₂-Emissionen nach Scopes am Flughafen Wien 2021 – 2024

	2021	2022	2023	2024
Scope 1	5.663	7.567	9.027	9.847
Scope 2	18.053	0	17.704	0
Scope 3	151.240	262.401	319.435	404.497
Gesamt	174.956	269.968	346.166	414.344

* Im Jahr 2023 wurde ausschließlich für die FWAG (ohne Kunden) CO₂ neutraler Strom bezogen.

Weitere Luftemissionen

Neben CO₂ werden hauptsächlich NO_x und CO aber auch im geringeren Maß SO_x, Feinstaub (PM₁₀) und Benzol von Flugzeugen in die Atmosphäre abgegeben. Bezüglich Feinstaub ist zu erwähnen, dass der Flughafen Wien in einem Feinstaubsanierungsgebiet liegt, wobei der Feinstaubhauptverursacher in Niederösterreich der Hausbrand ist, gefolgt von Industrie, Verkehr und Landwirtschaft. Ein Vergleich der Feinstaubwerte mit der Stadt Krems in Niederösterreich zeigt, dass es nur einen marginalen Einfluss des Luftverkehrs auf die Feinstaubbelastung gibt. Im Rahmen der sogenannten „Aquila-Studie“ (Ferntransport von Luftschadstoffen) hat Herr Prof. Dr. Hans Puxbaum von der TU-Wien nachgewiesen, dass in Niederösterreich der Anteil des Feinstaub-Importes aus den östlichen Nachbarländern ca. 50% beträgt.

Näheres zur Studie unter: <https://docplayer.org/133869434-Endbericht-fuer-das-projekt-aquella-niederoesterreich-aerosolquellenanalyse-fuer-niederoesterreich-ru4-a-152-077-04.html>

Vom Laboratorium für Umweltanalytik wurde für die Jahre 2021 bis 2024 auf Basis der jeweiligen CO₂-Bilanz eine Emissionsinventur der erwähnten Luftschadstoffparameter erstellt. Im Gegensatz zur CO₂-Bilanz wurden dabei indirekte Emissionen durch Elektroenergie und Heizenergieverbrauch nicht berücksichtigt.

Schadstoffmessung

Seit 1997 werden am Standort Luftgütemessungen im unmittelbaren Vorfeld- und Pistenbereich durchgeführt. Das Schadstoffmesssystem wird von der Niederösterreichischen Landesregierung betreut und ist in das bundeslandweite Luftgütemessnetz eingebunden. Dieses besteht aus insgesamt 40 stationären und vier mobilen Stationen, die halbstündlich die aktuellen Messdaten an die Zentrale liefern. Unter www.numbis.at können die Messwerte der einzelnen Messpunkte – und so auch jene vom Flughafen Wien – abgerufen werden. Somit sind die Werte von Schwefeldioxid und Stickstoffdioxiden jederzeit verfügbar und können mit den Messwerten anderer Schadstoffmessstellen Niederösterreichs verglichen werden. Die gemessenen Werte werden zudem mit gesetzlichen Grenzwerten verglichen und geben so Auskunft über die Luftqualität.

Die Situation am Standort entspricht der Randlage einer Großstadt mit geringen Immissionen von Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Staub, Benzol und Schwermetallen sowie einer mäßigen Belastung durch Stickoxide. Etwas höhere Konzentrationen, die einem städtischen Niveau entsprechen, treten nur im zentralen Vorfeldbereich des Flughafens auf. Die Ozonwerte im Flughafenareal entsprechen der großräumigen Situation im Wiener Becken.

Luftemissionen 2021 – 2024

	2021	2022	2023	2024
SO ₂ in kg Flughafen-Wien-Gruppe	408	552	641	571
SO ₂ in g bezogen auf Verkehrseinheiten	0,0337	0,0218	0,0205	0,0169
NO _x in kg Flughafen-Wien-Gruppe	36.536	54.801	57.988	56.529
NO _x in g bezogen auf Verkehrseinheiten	3,01	2,16	1,86	1,67
PM ₁₀ in kg Flughafen-Wien-Gruppe	3.966	6.694	7.012	6.693
PM ₁₀ in g bezogen auf Verkehrseinheiten	0,33	0,26	0,22	0,20
Gesamtemissionen in die Luft in kg Flughafen-Wien-Gruppe	40.910	62.047	65.641	63.793
Gesamtemissionen in die Luft in g bezogen auf Verkehrseinheiten	3,37	2,45	2,10	1,89

Collaborative Decision Making (CDM)

Die Flughafen Wien AG hat gemeinsam mit der Austro Control sowie den am Standort Flughafen Wien tätigen Fluglinien und Handling-Unternehmen ein Airport Collaborative Decision Making (CDM) Programm implementiert. Bei diesem Programm wird die Abfertigung eines Flugzeugs – von der Flugplanung über die Landung bis hin zum Start und Weiterflug – zwischen allen beteiligten Partnern wie den Flughäfen, der Flugsicherung, den Airlines und den Handling Agents vereinheitlicht und aufeinander abgestimmt. Informationen, die für eine rasche Bodenabfertigung notwendig sind, werden standardisiert zwischen allen Projektpartnern ausgetauscht.

Damit können Kosten gesenkt, die Rollzeiten und Wartezeiten an den Pisten minimiert, die Pünktlichkeit erhöht und der Treibstoffverbrauch am Boden reduziert werden. Durch die Optimierung der Abläufe profitieren Passagiere von einer noch pünktlicheren Abwicklung des Flugverkehrs. Die erfolgreiche Umsetzung von CDM trägt damit nicht nur wesentlich zu einer umweltschonenden Abwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien bei, sondern steigert auch die Servicequalität und Kundenzufriedenheit im Bereich Handling.

Lärm

Europaweit gelten der Straßen-, Baustellen- und Nachbarschaftslärm sowie der Schienenverkehr als Hauptverursacher von Lärmbelastung, gefolgt vom Flugverkehr. Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe.

Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz regelt die Schwellwerte in Zusammenhang mit Fluglärm, die zum Schutz der ansässigen Bevölkerung nicht überschritten werden dürfen – nämlich ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von 65 dB.

Das Engagement des Flughafen Wien geht aber deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus: So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm des Flughafens das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB. Das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB. Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren soll die Anzahl der Flugbewegungen in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden.

Darüber hinaus werden zur weiteren Reduktion des Bodenlärms in enger Abstimmung mit Stakeholdern und Anrainern kontinuierlich verschiedenste Lärmvermeidungs- und Schutzmaßnahmen umgesetzt. Zum Beispiel bei der Durchführung von Triebwerksprobeläufen: Hier werden die Abstellpositionen in Abhängigkeit der vorherrschenden Windverhältnisse so gewählt, dass die Anrainer so wenig wie möglich belastet werden.

Curved Approach

Als lärmindernde Maßnahme wird zurzeit im Rahmen des Dialogforums der „curved approach“ evaluiert. Unter „curved approach“ versteht man ein Instrumenten-Anflugverfahren für laterale und vertikale Flugsteuerung, das nicht entlang einer durchgehenden Geraden, sondern zusätzlich auch mit Kurvensegmenten definiert ist.

Der „curved approach“ ist bereits für die Piste 16 und 29 möglich. Dies bedeutet jedoch nicht automatisch, dass alle Flugzeuge dieses Anflugverfahren auch fliegen dürfen. Tatsächlich wird er derzeit nur von sehr wenigen Flugzeugen geflogen. Gründe dafür sind einerseits, dass der gekurvte Anflug nur in verkehrsarmen Zeiten geflogen werden kann, da ein Mischbetrieb von normalen und gekurvten Anflügen Landungen technisch noch nicht möglich ist. Andererseits verfügt derzeit nur ein Teil der Flugzeuge über die technische Ausrüstung für einen gekurvten instrumentengestützten Anflug.

Es wird intensiv an der weiteren Entwicklung dieses Anflugverfahrens gearbeitet, jedoch kann es noch einige Jahre dauern, bis Zug um Zug immer mehr Flugzeuge dieses Landeverfahren auch tatsächlich fliegen können.

FANOMOS

Seit dem Jahr 1990 ist am Flughafen Wien eine Flugweg- und Fluglärm-Überwachungsanlage in Betrieb: FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System). Damit werden An- und Abflüge als Flugspuren aufgezeichnet und analysiert. Dabei wird die Einhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugrouten kontrolliert und Abweichungen, das heißt ein Verlassen der vorgeschriebenen Korridore, werden sichtbar gemacht. FANOMOS zeichnet jedoch nicht nur 365 Tage im Jahr die Flugspuren auf, sondern registriert auch laufend die Schallpegel der Überflüge mit 15 fixen Messstellen in der Umgebung des Flughafens.

Lärmabhängige Landegebühren

Ziel der lärmabhängigen Landegebühren ist es, einen Anreiz für Fluglinien zu geben, auf leisere und emissionsärmere Flugzeuge zu setzen. Die Start- und Landegebühren werden gestaffelt – laute Flugzeuge zahlen mehr, leise weniger. Das Bonus-Malus-System ist kostenneutral, und die Lärmgebühren stellen keine zusätzliche Einnahmequelle für den Flughafen dar.

Lärmschutz

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafen Wien hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel.

Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz regelt die Schwellwerte in Zusammenhang mit Fluglärm, die zum Schutz der ansässigen Bevölkerung nicht überschritten werden dürfen - nämlich ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von 65 dB. Das Engagement des Flughafen Wien geht deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus.

So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm des Flughafens das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB. Das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB. Bei Erreichen dieser Grenzwerte gewährt die Flughafen Wien AG eine finanzielle Unterstützung für Lärmschutzmaßnahmen,

etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen. Bis Ende 2024 wurden auf diese Weise für 3.000 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt.

Ab 2025 tritt ein neues Lärmschutzprogramm in Kraft. Details hierzu werden auf der Internetseite: <https://www.laermschutzprogramm.at> veröffentlicht.

Fläche der Fluglärmszonen am Flughafen Wien 2021–2024

	2021	2022	2023	2024
Die Fläche jener Fluglärmszone in km ² während der 6 verkehrsreichsten Monate des betreffenden Jahres in der der Tages-LEQ ¹ über 54dB liegt (km ²)	62,97	81,69	89,10	91,58
Die Fläche jener Fluglärmszone in km ² während der 6 verkehrsreichsten Monate des betreffenden Jahres in der der der Nacht-LEQ ¹ über 45dB liegt (km ²)	108,17	143,40	145,57	167,74

1) LEQ: Äquivalenter Dauerschallpegel

Nachtflugbewegungen

Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren soll die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Wien in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr durchgerechnet auf fünf Jahre konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden. Im Jahr 2024 wurde der Zielwert laut Mediation von 4.700 Bewegungen pro Jahr um 820 Bewegungen überschritten. Im Zeitraum 2020 bis 2024 wurde der kumulierte Wert von 23.500 Nachtflugbewegungen um 5.444 Bewegungen bzw. um 23,2 % unterschritten.

Eine weitere schrittweise Reduktion auf 3.000 Bewegungen pro Jahr ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der 3. Piste vorgesehen. Details zur Nachtflugsituation können dem Evaluierungsbericht, der vom Verein Dialogforum Flughafen Wien jeweils etwa Mitte des Jahres veröffentlicht wird, unter www.dialogforum.at entnommen werden.

Elektromagnetische Felder

Für einen sicheren Flugbetrieb ist der Einsatz von radargestützten Systemen zur Überwachung des Luftraums und des Flugverkehrs unabdingbar. Auch am Flughafen Wien werden durch die Austro Control solche Systeme betrieben. Die eingesetzten Technologien erzeugen elektromagnetische Wellen und müssen den geltenden Sicherheitsstandards und Vorgaben des Immissionsschutzes entsprechen. Schon bei der Planung und Errichtung der Anlagen wird daher auf ausreichenden Schutzabstand geachtet. Durch weitere Sicherheitsmaßnahmen wie Begutachtung durch unabhängige Fachexperten, regelmäßige Wartung und technischen Betriebsoptimierungen wird gewährleistet, dass die

höchstzulässigen Strahlungswerte selbst bei Störfällen nie überschritten werden. Alle Funkortungssysteme werden mit einem ausreichenden Schutzabstand zu Gebäuden, in denen sich Menschen aufhalten, errichtet. Vor Erst-Inbetriebnahme der Anlagen werden für alle Funkortungssysteme seitens unabhängiger Gutachter Fachexpertisen, über die durch ihren Betrieb entstehenden elektrischen Feldstärken und Strahlungswerte erstellt.

Material / Stoffe

Die nachhaltige bzw. ökologische Beschaffung, also der Einkauf von umweltfreundlichen Produkten und Leistungen, bei deren Herstellung bzw. Erbringung auch soziale Standards eingehalten werden, ist ein wichtiges Unternehmensziel. Ebenso wird hier die Regionalität berücksichtigt.

In Österreich wurde unter Federführung des Umweltministeriums der „Nationale Aktionsplan für nachhaltige Beschaffung“ (kurz: NaBe-Aktionsplan) ins Leben gerufen. Auf diese Weise werden nachhaltige Kriterien beim Beschaffungsvorgang berücksichtigt und der NaBe-Aktionsplan gemeinsam umgesetzt. Der Aktionsplan wird seit Herbst 2010 in der Bundesbeschaffung GmbH (kurz BBG) umgesetzt. Auch die Beschaffungen der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgten zum Teil über die BBG. Zudem unterliegt der Flughafen Wien teilweise den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes. Die größten Lieferanten in Bezug auf den Bestellwert sind den Sektoren Bau, Erdölverarbeitung, Metallverarbeitung, Spezialfahrzeuge, Technologie und unterschiedlichen Dienstleistungen wie etwa IT oder Airport Handling zuzuordnen. Gemessen an dem Bestellwert stammt der größte Teil der Auftragnehmer dabei aus der unmittelbaren Region des Flughafens: Rund 80% der 35 größten Lieferanten kommen aus Wien und Niederösterreich, 2% aus anderen österreichischen Bundesländern und der verbleibende Rest überwiegend aus Europa.

Nachhaltiges Bauen – Life-Cycle Betrachtung von Immobilien

Zum Bereich „Planung, Bau und Bestandsmanagement“ gehört auch das strategische Facility Management, das abgestimmt und koordiniert vorgeht. Damit ist die Life-Cycle Betrachtung aller landseitigen Immobilien sichergestellt, was insbesondere dazu führt, dass die Betriebskosten und die periodischen Modernisierungsmaßnahmen in die Gesamtbetrachtung der Kalkulation, in der Planung und Umsetzung von Bauprojekten einbezogen werden.

Im Immobilienbereich wird eine balancierte Entwicklungsstrategie in Richtung „Airport-City“ verfolgt. Die Produktsegmente mit einem attraktiven Ertrags-/Risikoprofil werden in den nächsten Jahren offensiv ausgebaut, und zur Sicherung der nachhaltigen Entwicklung mit urbanisierenden Elementen ergänzt.

Der Flughafen Wien ist der erste Businessstandort, der in Österreich mit dem DGNB-Nachhaltigkeitszertifikat durch die Österreichische Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (ÖGNI) ausgezeichnet wurde, und die Marke „AirportCity Vienna“ wurde als stärkste Business-Standort-Marke Österreichs ausgezeichnet.

Office Park 4

Der Office Park 4 wurde nach 2 Jahren Bauzeit im September 2020 eröffnet. Das Gebäude bietet Raum für rund 2.500 Beschäftigte. Der neue Office Park besticht durch flexible Arbeitsbereiche, vielfältige Co-Working Angebote und topmoderne Eventflächen. Bei der Planung wurde besonders auf Energieeffizienz Bedacht genommen. Hierbei flossen auch Erkenntnisse der Smart AirportCity ein. Der Energieverbrauch liegt bei weniger als einem Drittel im Vergleich zu konventionellen Büros. Die zu etwa 60 Prozent transparente Fassadefläche lässt viel Tageslicht in die Räumlichkeiten des Office Park 4 und berücksichtigt durch ihre spezielle Formung gleichzeitig lokale Winde, die das Gebäude umströmen.

Eine große Rolle spielt der Einsatz der Geothermie – das Kühlen und Heizen mit thermischer Energie. Außerdem befindet sich auf dem Dach des Office Park 4 eine Photovoltaikanlage für die optimale Nutzung von nachhaltigen Energiequellen.

Künftige Bauprojekte am Flughafen Wien werden sich nach den Nachhaltigkeitskriterien des Office Park 4 richten.

Altlasten

Die Altlasten sind in einem Altlastenkataster zusammengefasst. Zu den bekannten Altlasten aus der Zeit des 2. Weltkriegs und kurz danach gehören kontaminierte Böden sowie Müll- und Schuttdeponien. Die belasteten Böden werden versiegelt und es wird dafür gesorgt, dass keine Umweltschäden aus den Altlasten entstehen.

Biodiversität

Das Thema Artenschutz ist auch für Flughäfen von großer Bedeutung, denn Flughäfen benötigen viel Fläche, von der wiederum große Teile versiegelt sind (2024: 3.817.432 m²). Zum Wiener Flughafengelände gehören neben stark bebauten und versiegelten Flächen auch biologisch wertvolle Wiesen. Durch sensible Landschaftspflege wird hier der Lebensraum zahlreicher Vögel und anderer Tiere, wie etwa des geschützten Ziesels erhalten.

Die Flughafenwiesen stellen die größte zusammenhängende Wiesenlandschaft in Österreich dar. Das Angebot an Insekten und Spinnen ist auf den strukturreichen und nicht gedüngten Wiesen sehr reichhaltig. Aus diesem Grund werden die Wiesen auch von zahlreichen Vögeln aus der Umgebung und am Durchzug als Nahrungsraum aufgesucht, darunter viele Greif- und Singvögel, aber auch Wasservögel wie der seltene Kiebitz. Unter den bodenbrütenden Arten erreicht die Feldlerche hohe Dichten.

Versiegelte Flächen am Standort Flughafen Wien 2021 – 2024

	2021	2022	2023	2024
Versiegelte Flächen in m ²	3.816.235	3.816.235	3.816.235	3.817.432
in % an der Gesamtfläche	38,72%	38,72%	38,72%	38,73%

EMobilität

Der Flughafen ist über eine Autobahn, die Eisenbahn sowie durch lokale Nahverkehrsverbindungen wie Bus, Schnellbahn und den City Airport Train in kurzer Zeit erreichbar. Ein Fernbahnhof am Flughafen erleichtert und beschleunigt die Anreise von Passagieren aus Ballungsräumen wie Linz, Salzburg und St. Pölten. Seit 2003 verbindet der City Airport Train (CAT) – eine Tochtergesellschaft der FWAG (50,1%) gemeinsam mit der ÖBB (49,9%) – die Wiener Innenstadt mit dem Flughafen Wien. Am Bahnhof Wien Mitte-Landstraße bietet der City Air Terminal ein Gepäck-Check-in bereits 24 Stunden vor Abflug. Speziell adaptierte Doppelstockwagons und die Fahrzeit von nur 16 Minuten machen dieses Air-Rail-Link zu einer komfortablen Möglichkeit, den Flughafen direkt vom Stadtzentrum aus zu erreichen. Die gute öffentliche Erreichbarkeit spiegelt sich auch im Modalsplit wider:

Modalsplit am Flughafen Wien 2021 – 2024

(Basis: abfliegende Lokalpassagier)

Verkehrsmittel zum Flughafen	2021	2022	2023	2024
Privatauto / Firmenauto	30%	27%	22%	25%
Autovermietung (z.B. Sixt, Avis, Europcar...)	4%	2%	3%	3%
Carsharing	n.a.	3%	8%	4%
Taxi und Mietwagen mit Fahrer	18%	17%	13%	15%
Öffentlicher Bus (z. B. Vienna Airport Lines, Blaguss...)	8%	9%	12%	13%
Schiene (Schnellbahn/Regional, CAT, ÖBB-Fernverkehr)	33%	37%	40%	38%
andere	7%	5%	2%	2%

Im Jahre 2024 reisten ca. 48 % aller Passagiere und Besucher des Flughafens mit öffentlichem Verkehrsmittel an oder ab. Diese erfreuliche Entwicklung bestätigt den eingeschlagenen Weg, die öffentliche Anbindung an den Flughafen ständig zu verbessern.

Die E-Flotte der Flughafen Wien AG

Die Flughafen Wien AG arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung der Luftqualität am Standort und hat – da wo es wirtschaftlich vertretbar ist – seine Flotte schrittweise auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umgestellt.

2024 waren folgende E-Fahrzeuge in Verwendung:

Geräteklasse	Stück
E-Schlepper (Gepäck-, Paletten- und Frachttransporter)	193
E-Flurfördergeräte / E-Stapler	100
E-Moped	4
E-Scooter	98
PKW (elektrisch)	61
E-Passagiertreppen	20
E-Gepäckförderbänder	71
E-LLKW (Klein-Elektro-LKW)	7
E-Catering LKW	2
E-Hubarbeitsbühne	10
Sonstige Arbeitsgeräte	17

Zurzeit wird ein elektrobetriebener Flugzeugschlepper in der Testphase am Flughafen Wien eingesetzt. Die Cateringfahrzeuge werden sukzessive auf E-Cateringfahrzeuge umgestellt. Die Umstellung der Passagierbusse auf Elektrobetrieb wird mit der Anschaffung von 15 E-Passagierbussen vorangetrieben. Weiters werden die mit fossilem Diesel betriebenen Ground Power Units schrittweise durch elektrisch betriebene Varianten ersetzt bzw. durch den Einsatz von HVO Diesel nahezu CO₂ neutral betrieben werden.

Radwege vom und zum Flughafen Wien

Die Gemeinden Schwechat, Fischamend und der Flughafen Wien haben mit Unterstützung vom Land Niederösterreich eine Radroute für Anrainer, Mitarbeiter und Radfreunde realisiert. Diese Route verbindet nicht nur die Gemeinden mit dem Flughafen, sondern ist der Lückenschluss zwischen dem Wiener Stadtzentrum und Niederösterreich. Um einen Verkehrszuwachs an der 17 km langen Radroute zu unterstützen, wurden attraktive Radabstellanlagen, Leihradstationen des Anbieters „Nextbike“ und ein gut beschildertes Radleitsystem errichtet.

Flugplatz Vöslau

Der Flugplatz Vöslau wurde im Jahr 1926 errichtet. Historische Bedeutung erlangte der Flugplatz, als die österreichische Regierungsdelegation am 11. April 1955 von Vöslau zu Staatsvertragsverhandlungen nach Moskau flog und Bundeskanzler Julius Raab nach Rückkunft am 15. April auf dem Flugfeld eine erste Rede über den erreichten Verhandlungserfolg hielt.

Der Flugplatz Vöslau erstreckt sich auf einer Fläche von rund 175 Hektar, wobei 30 ha außerhalb der Betriebsgrenze liegen. Der Flugplatz Vöslau verfügt über 3 Pisten, wovon aber nur die Asphaltpiste genutzt wird.

Im Jahr 1972 wurde die Erhaltung des Flugplatzes an die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft übertragen. Die nunmehrige FWAG hat sich seitdem verpflichtet, das Hauptgebäude technisch in Stand zu halten und den Flugplatz zu erhalten. In diesem Zeitraum fallen auch größere Investitionen wie neue Gebäude und Hangars und eine 850 Meter lange Asphaltpiste. Im Jahr 1999 wurde die Piste auf 1.002 Meter verlängert, es wurden Stoppflächen angebaut, eine Befeuerung installiert und ein Instrumentenanflugverfahren veröffentlicht.

Der Erhalter des Flugplatzes Vöslau ist die Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH, eine hundertprozentige Tochterfirma der Flughafen Wien AG. Daher erstreckt sich die Berichtsgrenze für die EMAS-Zertifizierung auch auf den Flugplatz Vöslau und wird von der Abteilung Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement mitbetreut und auditiert.

Die Hauptumweltaspekte am Flugplatz Vöslau sind Erdgas, Strom inklusive Kälte, Wasser, Abwasser, Treibstoffe, Abfall, Lärm, Altlasten und Bodenversiegelung. Aufgrund der wesentlich geringeren Betriebsfläche und den, im Vergleich zum Flughafen Wien, geringen Umweltauswirkungen, gehen die Umweltkennzahlen in der Flughafen Wien Umweltbilanz als vernachlässigbare Größe ein.

Mit Erdgas wird am Flugplatz Vöslau hauptsächlich das Hauptgebäude beheizt. Zurzeit wird für den Flugplatz Vöslau die Möglichkeit, in Zukunft den Flugplatz mit Fernwärme zu versorgen, geprüft.

Der Strom wird CO₂-frei bezogen, da man auf denselben Lieferanten zurückgreifen kann, der auch die Flughafen Wien AG beliefert. Der Strom wird zählerabhängig verrechnet, beziehungsweise wird für die kleineren Büros ein Quadratmeterschlüssel verwendet, um zwischen Fremd- und Eigenverbrauch differenzieren zu können. Der Strom für die Pistenbefeuerung läuft auf Rechnung des Flugplatzes Vöslau.

Der Flugplatz Vöslau ist an das Ortsnetz der Wasserversorgung angebunden. Der Verbrauch wird mittels Zählerstand kontrolliert und abgerechnet. Das Abwasser wird über die Kanalisation entsorgt.

Der eigene Verbrauch an Treibstoff, hauptsächlich Diesel, ist vernachlässigbar, da nur die wenigen Fahrzeuge der Flugplatzbetriebsleitung betankt werden.

Der Müll am Flugplatz Vöslau wird nach Altpapier, Verpackungsmaterial und Restmüll getrennt. Der Müll wird von einer externen Firma entsprechend entsorgt.

Der Flugplatz Vöslau wird von leichten Privatflugzeugen, Hubschraubern und kleinen Drohnen benutzt. Es befinden sich Flugschulen und ein Übungsplatz für Hubschrauberpiloten der Polizei auf dem Betriebsgelände.

Im April 2022 setzte die am Standort Flugplatz Vöslau ansässige Flugschule Watschinger mit Unterstützung durch den Flughafen Wien und nach Genehmigung durch die Austro Control ein ambitioniertes Projekt um: Österreichs erstes E-Flugzeug hob vom Flugplatz Vöslau ab. Die zweisitzige Maschine verursacht keine CO₂-Emissionen und der geräuscharme Elektromotor produziert nahezu keinen Fluglärm. Der Strom wird durch eine Photovoltaikanlage auf dem Hangardach bezogen.

Der Fluglärm, der durch den Betrieb des Flugplatzes entsteht, wird mit denselben Systemen, wie sie auch die Flughafen Wien AG verwendet (FANOMOS) aufgezeichnet und evaluiert. Ein Nachbarschaftsbeirat, der sich aus interessierten Parteien der Anrainergemeinden zusammensetzt, bespricht in diesem Gremium mögliche Verbesserungen der Lärmbelastung.

Zu den Altlasten auf dem Gelände zählen hauptsächlich Bauschutt aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs.

Die 30 Hektar unbebautes und unversiegeltes Land außerhalb der Betriebsgrenze gehört auch der Flughafenbetriebs GmbH. Diese Fläche ist unbewirtschaftet und gilt aufgrund seiner Naturbelassenheit als Rückzugsort für Tiere und Pflanzen. Mit dieser Fläche leistet der Flugplatz Vöslau seinen Beitrag zur Erhaltung der Biodiversität.

Ausgewählte Kennzahlen des Flugplatzes Vöslau (Eigenverbrauch)¹

	Einheiten	2021	2022	2023	2024
Strom	kWh	203.746	200.143	207.041	193.956
in CO ₂	Tonnen	0	0	0	0
Erdgas	kWh	318.242	251.962	231.432	270.285
in CO ₂	Tonnen	68,2	54,0	49,6	57,9
Treibstoffe (Diesel)	Liter	3.801	2.243	1.996	2.956
in CO ₂	Tonnen	10,1	6,0	5,3	7,9
Wasser	Liter	726	729	1.110	816
CO ₂ gesamt	Tonnen	78,3	60,0	54,9	65,8

Erreichungsgrad der Umweltziele

Die Flughafen Wien AG hat sich zum Ziel gesetzt in den kommenden Jahrzehnten Net-Zero zu erreichen.

Zur kontinuierlichen Verbesserung der betrieblichen Umweltleistung, hat sich die Flughafen Wien AG folgende Zwischenziele in Bezug auf einzelne Umweltaspekte gesetzt:

Umweltaspekt	Einheit	Istwert 2012	Istwert 2019	Istwert 2024	Zielwert 2025 ¹⁾	Zielwert 2030 ¹⁾
Elektrische Energie Flughafen Wien Gruppe	kWh/VE	4,42	2,72	2,53	2,42	2,61
Wärmeverbrauch Flughafen Wien Gruppe	kWh/VE	2,42	1,46	1,02	1,23	1,33
Treibstoffverbrauch Flughafen Wien Gruppe	kWh/VE	1,41	1,07	1,09	1,06	1,06
Treibhausgas CO ₂ Flughafen Wien Gruppe	kg/VE	1,95	0,58	0,29 ²⁾	0,27 ²⁾	0,27 ²⁾

1) Die Zielwerte für die Jahre 2025 und 2030 beruhen auf den Planungswerten aus dem Unternehmensplan 2024 bis 2033. Die Inbetriebnahme der, an den Terminal 3 anschließenden Süderweiterung, inklusive des zugehörigen Zentralen Distributionszentrum ist mit 2027 geplant, weshalb der Zielwert 2030 in Bezug auf elektrische Energie und Wärme stufenweise angepasst wurde.

2) Mittels Zertifikaten CO₂-frei gestellt.

Die Berechnung der Istwerte erfolgte mittels der jeweiligen Verbräuche der Flughafen Wien Gruppe bezogen auf die Verkehrseinheiten.

Als Vergleichsjahre für die Zielwerte wurde einerseits 2012 festgelegt, da die Inbetriebnahme des Terminal 3 im Jahr 2012 eine wesentliche Änderung der Infrastruktur und damit des Bezugsrahmens darstellte. Andererseits wurde mit dem Jahr 2019 das stärkste Jahr vor der Corona-Pandemie abgebildet. Die Jahre 2020 und 2021 waren durch einen massiven Rückgang der Verkehrseinheiten geprägt und wurden deshalb nicht explizit dargestellt.

Bisher erbrachte Umweltleistungen (seit 2019)

Umweltthema	Ziel	Maßnahme	erledigt
Luftemissionen	Reduktion von CO ₂ -Emissionen	Kompensation von Dienstreisen per Flugzeug	2019
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Planung und Errichtung einer weiteren PV-Anlage auf den Dachflächen beim Obj. 370 (Kläranlage Nord), 650 kW-peak PV-Gesamtfläche wird auf insgesamt rd. 20.000 m ² gesteigert	2019
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Energieoptimierung im VIP GAC und im Office Park 2	2019
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Lichtoffensive am gesamten Standort. (Bestandserhebung, Analyse, Maßnahmen)	2020
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Ausschreibung und Einsatz eines neuen energieeffizienteren Block-Storage. Vorher-Nachher Analyse des Strombedarfs. (Einsparpotential: 600 MWh/a)	2020
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Planung und Errichtung weiterer PV-Anlage auf den Dachflächen OP4, PH3 und PH8	2021
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Errichtung einer Free-Cooling Anlage Rechenzentrum Objekt 660	2021
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Erneuerung der 12 Trinkwasserversorgungs- und 3 Nutzwasserversorgungspumpen durch energieeffizientere Typen	2021

Umweltthema	Ziel	Maßnahme	erledigt
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Sanierung des Wasserwerk 1 (Rohrleitungen, Pumpen, Messanlagen), Sanierung Brunnenanlagen (Klappen, Schieber)	2021
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Erneuerung Kältemaschinen in der Kältezentrale WEST	2022
Energie / Treibstoffe	Erhöhung der Energieeffizienz - Treibstoffe	Einsatz eines elektrobetriebenen Flugzeuges OEACW von der Flugschule Watschinger am Flugplatz Bad Vöslau	2022
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Projekt Konsolidierung Rechenzentrum (OP1) mit AUA um Infrastrukturkosten und Energiebedarf zu senken, da eine effizientere Nutzung erzielt wird	2022
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Maßnahmenpaket zur Verbrauchsanalysen und Verbrauchssenkung	2022
Energie / Treibstoffe	Reduktion des Treibstoffbedarfs durch Erhöhung des Anteils "öffentlicher Verkehr"	Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Flughafen-Region: Erhöhung des Anteils der ÖV-Nutzer, Erhöhung der Effizienz des bestehenden Systems, Mitwirkung bei Neuausschreibung von z.B. Busverkehr in der Region	2021
Abfall	Reduktion Restmüll	T2-Lounge: Zapfanlage (Mixanlage für nicht alkoholische Getränke) und Glasbehältnisse (Kein Kunststoff Abfall)	2022
Abfall	Reduktion des Restmülls in den Terminals	Müllanalyse / Sortierung	2019

Umweltthema	Ziel	Maßnahme	erledigt
Abfall	Reduktion des Restmülls in den Terminals	Verbesserung der Abfalltrennung in den Terminals. Reduktion auf 2 Fraktionen (gemischte Kunststoff-Verpackungen, Restmüll), Behälter mit Piktogrammen versehen	2022
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Erneuerung der 12 Trinkwasserversorgungs- und 3 Nutzwasserversorgungspumpen durch energieeffizientere Typen (Einsparpotential: 40 MWh/a)	2022
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Austausch von alten Desktop-PCs durch effizientere Modelle	2022
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Sanierung des Wasserwerk 1 (Rohrleitungen, Pumpen, Messanlagen), Sanierung Brunnenanlagen (Klappen, Schieber)	2022
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Wasserwerk 1 werden die Tiefbehälter baulich saniert und neu beschichtet, mehr eine Notwendigkeit der Betriebssicherheit, weniger eine Leistungs- bzw. Effizienzangelegenheit.	2022
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Neuorganisation Energiemanagement	2023
Luftemissionen	Reduktion von CO ₂ -Emissionen	Erreichung Level 3+ des Airport Carbon Accreditation Programm (CO ₂ -Neutralität)	2024

Umweltprogramm

Umweltthema	Ziel	Maßnahme	Zeit
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Taskforce Energie - technische Prüfungseinheit zur Aufklärung der Verbrauchsentwicklungen und entsprechende Maßnahmensetzung	laufend
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Entwicklung und Implementierung einer Energieeffizienz-Monitoring Software und Aufbau einer Zählerstruktur am VIE. Software Smart Airport City im Einsatz	laufend
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Technische Prüfungseinheit zur Aufklärung der Verbrauchsentwicklungen und entsprechende Maßnahmensetzung (z.B. Leerstands-Begehung)	laufend
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Bedarfsgerechte Anpassung der Sollwerte für Vorlauftemperaturen sämtlicher Kühl- und Heizkreise	laufend
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Regelmäßige Evaluierung und Anpassung der Raumtemperatur in den Rechenzentren und IKT-Verteilern, um eine bedarfsorientierte Raumkühlung zu erzielen	laufend
Energie / Treibstoffe	Erhöhung der Energieeffizienz - Treibstoffe	Evaluierung der Umstellung von dieselbetriebenen auf elektrobetriebene Cateringhubwägen	laufend

Umweltthema	Ziel	Maßnahme	Zeit
Energie / Treibstoffe	Erhöhung der Energieeffizienz - Treibstoffe	Errichtung einer E-Ladeschnellstation bei der Ausfahrt	2025
Energie / Treibstoffe	Erhöhung der Energieeffizienz - Treibstoffe	Elektro-Stiegen als Ersatz von dieselbetriebenen Stiegen	2030
Energie / Treibstoffe	Erhöhung der Energieeffizienz - Treibstoffe	Ausschreibung von 15 Stk. elektrobetriebenen Passagierbussen	2025
Energie / Treibstoffe	Erhöhung der Energieeffizienz - Treibstoffe	Einsatz von PKW und Klein-LKW bis 3,5 Tonnen maximal fünf Jahre	laufend
Abfall	Reduktion Restmüll	Unterstützung des Re-Oil Projekts der Austrian Airlines	Laufend
Biodiversität	Ökologische Grünraumpflege	Verzicht auf Pestizide, chemisch-synthetische Düngemittel und Torfprodukte, Auszeichnung Natur im Garten (seit 2019)	laufend
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Datenbereitstellung für Verbrauchsanalysen mit Zählermanagementsystem Kapsch (SED MDM)	laufend
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Einsatz von Server-Virtualisierung minimiert die Anzahl der physischen Server, da mehrere virtuelle Server auf einem physischen Server betrieben werden. Neue Systeme werden grundsätzlich virtualisiert betrieben. (93% virtualisiert, durchschnittlich 15W Verbrauch pro virtuellem Server)	Laufend

Umweltthema	Ziel	Maßnahme	Zeit
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchs-senkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Laufende GLT-Energieanalysen und Maßnahmenumsetzung durch Energiemanagement zu den Medien Strom, Wärme, Kälte und Wasser	laufend
Luftemissionen	Reduktion von CO ₂ -Emissionen	Aufrechterhaltung des Level 3+ des Airport Carbon Accreditation Programm	laufend
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Planungsbegleitung in relevanten Bauvorhaben (Süderweiterung, Logistikzentrum, Hotel EASY, Terminals, ...)	2025
Energie / Strom, Wärme, Kälte	Energieverbrauchssenkung und Erhöhung der Energieeffizienz	Lastmanagement unter Berücksichtigung der Beschaffungsstrategie	2025
Lärm	Reduktion der Anzahl der Betroffenen durch Fluglärm	Die FWAG wird im Rahmen des Dialogforum Flughafen Wien alle Maßnahmen unterstützen, die geeignet sind, eine Reduktion der Flugverkehrsbelastung der Bevölkerung zu erzielen.	laufend
Lärm	Reduktion der Anzahl der Betroffenen durch Fluglärm	Implementierung eines neuen 2-Pisten Lärmschutzprogramms	Jänner 2025
Luftemissionen	Reduktion von CO ₂ -Emissionen	Erreichen des Level 4 des Airport Carbon Accreditation Programm	2035

Umweltthema	Ziel	Maßnahme	Zeit
Luftemissionen	Reduktion von CO ₂ -Emissionen	Informationen zur Mitfahr- börse „GREENDRIVE“ für Mit- arbeiter im Intranet	Laufend
Altlasten	Reduktion bzw. Sanie- rung belasteter Flächen	Mazur Parkplatz – Bei Ausbau wird die belastete Fläche Stück für Stück versiegelt bzw. sa- niert. (Hangar, Werkstätten, Trafostation, Garage, Lager, AUA Training, ...)	laufend
Biodiversität	Ökologische Grünraum- pflege	Windschutzgürtel Schwechat Aufforstung	2025
Material und Stoffe	Erhöhung der Ressour- ceneffizienz - Papier	Einkauf von SFC zertifizierten Kopierpapier	laufend
Nachhaltiges Bauen	Erreichung eines hohen Nachhaltigkeitsstandard für Bauvorhaben	nachhaltige Bauweise des Office Park 4 als Grundlage für weitere Bauten am Standort Flughafen	laufend
Kommunikation	Erhöhung des Umwelt- bewusstseins	regelmäßige Artikel zu Um- weltthemen in der Mitarbei- terzeitung "BLOCKZEIT" und im Intranet unter ÖKO-LO- GISCH	laufend
Luftemissionen	Reduktion von CO ₂ - Emissionen	CDM - Collaborative Decision Making, Laufende Optimie- rung der Rollzeiten und War- tezeiten	Laufend
Luftemissionen	Reduktion von CO ₂ - Emissionen	Beschaffung mit CO ₂ -Vorga- ben (unterschiedliche Grenz- werte) für rund 200 PKW und Klein-LKW bis 3,5 Tonnen	laufend

Umweltthema	Ziel	Maßnahme	Zeit
Schulung	Erhöhung des Umweltbewusstseins	Bewusstseinskampagne für allgemeine Umwelt-Themen mit dem Fokus Gebäudenutzung	laufend
Biodiversität	Ökologische Grünraumpflege	Projekt "Biene und Hase", 3 ha Biodiversitätsfläche an der B10 und Windschutzgürtel	laufend
Biodiversität	Ökologische Grünraumpflege	13 ha Ersatzflächen nach ökologischen Kriterien bewirtschaftet (gemeinsam mit Büro "Land in Sicht" und Interessensvertretern)	laufend
Nachhaltiges Bauen	Erreichung eines hohen Nachhaltigkeitsstandard für Bauvorhaben	nachhaltige Bauweise des Office Park 4 als Grundlage für weitere Bauten am Standort Flughafen	laufend

Gültigkeitserklärung

Erklärung des Umweltgutachters zu den Begutachtungs- und Validierungstätigkeiten

Das Institut für Umwelttechnik Dr. Kühnemann und Partner GmbH mit der Registrierungsnummer DE-V-0133, vertreten durch Herrn Dr. Burkhard Kühnemann mit der Registrierungsnummer DE-V-0103, zugelassen für den Bereich Erbringung für sonstige Dienstleistungen für die Luftfahrt (NACE-Code 52.23) und Herrn Ulrich Schmidt mit der Registrierungsnummer DE-V-0366, zugelassen für den Bereich Erbringung für sonstige Dienstleistungen für die Luftfahrt (NACE-Code 52.23), bestätigt begutachtet zu haben, dass das Unternehmen Flughafen Wien AG wie in der Umwelterklärung 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), geändert durch die Änderungsverordnungen (EU) 2017/1505 vom 28.08.2017 sowie (EU) 2018/2026 vom 19.12.2018, 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 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.

Diese Erklärung kann nicht mit einer EMAS-Registrierung gleichgesetzt werden.

Die EMAS-Registrierung kann nur durch eine zuständige Stelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 erfolgen. Diese Erklärung darf nicht als eigenständige Grundlage für die Unterrichtung der Öffentlichkeit verwendet werden.

Hannover, den 29.07.2025



Dr. Burkhard Kühnemann



Ulrich Schmidt