



Wir schauen drauf!



# Inhalt

□□□□□	Überblick	2
▣□□□□	Flughafen im Dialog	18
▣▣□□□	Unsere Verantwortung – Ihre Sicherheit	30
▣▣▣□□	Wirtschaftsfaktor Flughafen	36
▣▣▣▣□	Umweltfaktor Flughafen	46
▣▣▣▣▣	Sozialfaktor Flughafen	60
□□□□□	Anhang	70



# Überblick



Nachhaltig wirtschaften und Verantwortung übernehmen  
Eine nachhaltige Strategie für den Flughafen Wien  
Das Unternehmen Flughafen  
Leitlinien, Prinzipien und Zukunftsstrategien

# Nachhaltig wirtschaften und Verantwortung übernehmen



Mag. Christian Domany  
Vorstandsmitglied

Liebe Leserinnen!  
Liebe Leser!

Sie halten den ersten Nachhaltigkeitsbericht der Flughafen Wien AG in Händen. Nachhaltiges Wachstum bedeutet für uns nicht nur beständiges Wachstum, sondern auch Bedachtnahme auf Umwelt und Gesellschaft sowie Verantwortung für die Region und Dialog mit unseren Stakeholdern. Dass dies für uns kein leeres Schlagwort ist, stellen wir auch mit dem seit dem Jahr 2000 laufenden Mediationsverfahren unter Beweis.



Mag. Herbert Kaufmann  
Vorstandsmitglied und  
Sprecher des Vorstands

Der Nachhaltigkeitsbericht 2003/2004 bezieht sich im Wesentlichen auf das Geschäftsjahr 2003. Die Kennzahlen für das Jahr 2004 werden auf dem beiliegenden Datenblatt aktualisiert werden. Betrachtungsobjekt war in erster Linie die Flughafen Wien AG (VIE). Überall dort, wo es Sinn macht und auch die entsprechenden Daten vorliegen, haben wir auch die Flughafen Wien Gruppe bzw. den Standort Flughafen Wien mit einbezogen.

Die Grundlagen dieses Berichts wurden von einem Projektteam ausgearbeitet. Die wichtigsten Inhalte wurden im Rahmen eines Kickoff-Meetings mit den Bereichsleitern festgelegt, in dem auch das Projekt insgesamt abgesteckt wurde.



Ing. Gerhard Schmid  
Vorstandsmitglied

Berichtsaufbau und Auswahl der Indikatoren entsprechen den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) für Nachhaltigkeitsberichte. Aufgrund der großen Bedeutung für den Flughafenbetrieb wird das Thema Sicherheit in einem eigenen Kapitel abgehandelt. Im Interesse der Glaubwürdigkeit und Transparenz war es uns wichtig, eine externe Institution zur Begutachtung beizuziehen. Diese Aufgabe wurde von der renommierten Ratingagentur oekom research übernommen. Die Ergebnisse finden Sie auf den letzten Seiten des Berichts.



Wir planen, künftig alle zwei Jahre einen Nachhaltigkeitsbericht als Ergänzung zu unseren jährlichen Geschäftsberichten zu publizieren, der neben aktuellen Kennzahlen auch eine Evaluierung der Zielsetzungen der vorherigen Berichte beinhalten wird. Außerdem wird innerhalb der Flughafen Wien AG ein Nachhaltigkeitsmanagement installiert, das unsere weitere Unternehmenspolitik begleiten soll.

Herbst 2004

**Mag. Christian Domany**  
Vorstandsmitglied

**Mag. Herbert Kaufmann**  
Vorstandsmitglied und  
Sprecher des Vorstands

**Ing. Gerhard Schmid**  
Vorstandsmitglied

# Eine nachhaltige Strategie für den Flughafen Wien



## Nachhaltigkeit rechnet sich

Nachhaltiges Handeln ist eines der wesentlichen Kriterien unserer Zeit, dem sich wirtschaftliche Unternehmen immer mehr verpflichtet fühlen. Neben der wirtschaftlichen Performance stellen sie sich auch ihrer ökologischen, sozialen und regionalen Verantwortung.



Nachhaltigkeit ist zu einem Topthema in der Wirtschaft geworden, was sich nicht zuletzt in der überzeugenden Performance des Dow Jones Sustainability Group Index niederschlägt.

## Flughafen und Nachhaltigkeit

Der Flughafen Wien AG ist es seit jeher ein Anliegen, an der nachhaltigen Entwicklung sowohl des Unternehmens als auch der Region aktiv mitzuwirken, nicht zuletzt deshalb, weil der Flughafen in vielerlei Hinsicht im Blickpunkt des öffentlichen Interesses und in enger Beziehung zu seinem Umland steht. Die Gründe dafür sind vielfältig.

- Der Flughafen Wien ist für viele ausländische Gäste der erste - und der letzte - Eindruck von Wien bzw. Österreich.
- Seit 1992 notiert die Flughafen Wien AG an der Börse und steht somit unter ständiger Beobachtung des Börsenpublikums, insbesondere von Analysten und Investoren.





### Dow Jones Sustainability Index World – Euro Performance and Risk (I)

December 1993 – July 2004, Euro, Total Return Index

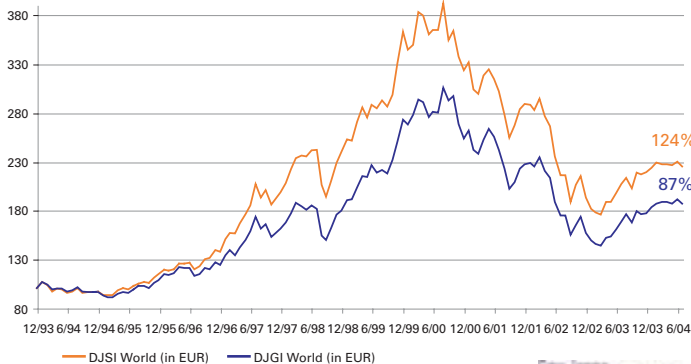
DJSI World / DJGI World:

Correlation: 0.9661

Tracking Error: 4.65%

DJSI Volatility: 17.95%

DJGI Volatility: 16.98%



A cooperation of Dow Jones Indexes, STOXX Ltd. and SAM Group



Der DJSI (Weltindex) basiert auf gewichteten Streubesitzaktien aus mehr als 300 Firmen, in dem die Top 10% der führenden nachhaltigen Unternehmen aus 60 Branchen in 34 Ländern notiert sind. Diese Firmen sind auch im Dow Jones Global Index (mehr als 3.500 Unternehmen) verzeichnet.

□ Die Bundesländer Wien und Niederösterreich halten ihre Beteiligungen (jeweils 20%) an der Flughafen Wien AG nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch aus regionalpolitischen Überlegungen.

□ Im Laufe der letzten Jahre hat sich der Flughafen Wien zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor und Motor der Region entwickelt.

□ Themen wie Fluglärm und Umweltbelastung stehen häufig im Mittelpunkt von Anrainerdiskussionen.

□ Durch das im Vorfeld der Planung einer dritten Piste begonnene Mediationsverfahren stehen wir in ständiger Diskussion mit Anrainern, Bürgerinitiativen, Politikern und anderen Interessensgruppen.

□ Unsere Absicht, die Kooperation mit dem Flughafen Bratislava zu intensivieren, soll das Zusammenwachsen zweier Regionen im Zuge der EU-Erweiterung fördern.

□ Die intensive Kommunikation mit Behörden, Kunden und Lieferanten gehört zum geschäftlichen Alltag.

Durch den Ausbau der Infrastruktur werden die Voraussetzungen für ein künftiges Wachstum des Luftverkehrs geschaffen, ein Wachstum mit Verantwortung zum Nutzen der Passagiere, Fluglinien, Logistikunternehmen, Mieter, Aktionäre etc. und zum Nutzen der gesamten Region. Auch die MitarbeiterInnen sollen davon profitieren, sie stellen das wohl wichtigste Kapital für nachhaltiges Wachstum dar.

# Das Unternehmen Flughafen



Die Flughafen Wien AG ist eine der wenigen börsennotierten Aktiengesellschaften in Europa, die einen Flughafen betreiben. Wir sind Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafens sowie Anbieter aller damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungen. Als *der* Flughafen Mitteleuropas bereiten wir uns auf ein überdurchschnittliches Wachstum vor. Durch die EU-Osterweiterung wird das Einzugsgebiet verstärkt in Österreichs Nachbarstaaten ausgedehnt. Unser strategisches Ziel lautet, unsere Position als Drehscheibe für den Transfer-Passagierverkehr zwischen Ost- und Westeuropa weiter auszubauen.

Die aktuelle Struktur der Flughafen Wien AG ist auf dem Organigramm im beigelegten Factsheet ersichtlich.

## Die Flughafen Wien Gruppe

Die Konzerngesellschaften der Flughafen Wien AG sind in den unterschiedlichsten Geschäftsfeldern tätig. Seit Ende 2003 wird im Rahmen einer gemeinsamen Gesellschaft zusammen mit dem Partner Österreichische Bundesbahnen der City Airport Train (CAT) betrieben. Eine Beteiligung besteht an der Schedule Coordination Austria GmbH (SCA), die die Slotvergaben koordiniert.

Seit Juli 2002 ist die Flughafen Wien AG über die Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. zu 40% am Flughafen Malta (MIA) beteiligt. Mit den zusätzlichen 20-%-Anteilen, die an der maltesischen Börse gehandelt werden, gehört MIA genauso wie die Flughafen Wien AG zu den wenigen mehrheitlich privatisierten Flughäfen Europas.



## Struktur der Flughafen Wien Gruppe

### Flughafen Wien AG



## Flughafen Wien – seit 50 Jahren ein guter Nachbar

Zu Beginn des Jahres 1938 fand auf dem „Heidfeld“ zwischen Fischamend und Schwechat der Spatenstich für einen Fliegerhorst statt. Nach Kriegsende kam der Flugplatz – in sowjetisch besetztem Gebiet gelegen – unter britische Verwaltung und wurde von den Franzosen mitbenutzt. Die erste zivile Nutzung des Flugplatzes in Schwechat fand am 2. September 1946 mit der Landung einer Maschine der „British European Airways“ auf dem Royal Airforce Stützpunkt statt.

Am 1. Jänner 1954 übernahm die neu gegründete „Wiener Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.“ den Flugplatz zwischen Fischamend und Schwechat von der britischen Luftwaffe - als ersten privat verwalteten Flugplatz in Österreich. Im selben Jahr fing man an, den Flughafen provisorisch in Stand zu setzen. Damit begann eine Erfolgsstory, die bis heute andauert.



### Aufbau...

Am 27. März 1956 erteilte das Verkehrsministerium die Bewilligung zur Errichtung und zum Betrieb eines für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafens.

1957 wurde die Austrian Airlines AG (AUA) gegründet, die mit dem Erstflug nach London am 31. März 1958 den Liniendienst aufnahm. Ein Jahr später wurde die „alte Piste“ 12/30 (heute 11/29) auf 3.000 Meter verlängert, um den höheren Anforderungen durch größere Flugzeuge gerecht zu werden. 1960 wurde das neue Abfertigungsgebäude eröffnet. Eine neue Exportfrachthalle ging 1966 in Betrieb. Bis 1972 wurden das Vorfeld, die Frachtanlagen und Versorgungseinrichtungen vergrößert, die Ankunftshalle wurde ausgebaut und der Betrieb auf zwei Ebenen eingeführt.

### ... und Ausbau

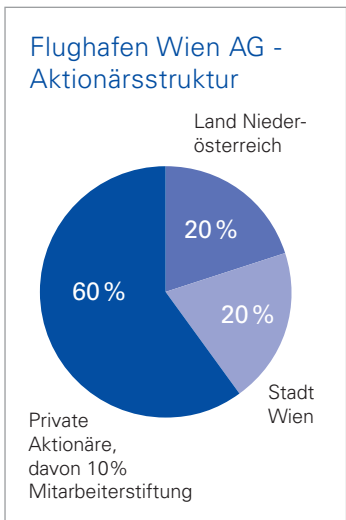
Am 6. Oktober 1977 eröffnete Bundespräsident Dr. Rudolf Kirchschläger die zweite Piste (16/34). Im selben Jahr ging das General Aviation Center – der Teil des Flughafens, der für die private (Bedarfs-)Luftfahrt reserviert ist – in Betrieb. Nacheinander wurden VIP & Business Centre (1979), Fernwärmeversorgung (1981) und Anbindung an die A4 (1982) errichtet.

Es folgten Novotel-Bau (1983), Erweiterung der Ankunftshalle, Neubau des Administrationsgebäudes und eines EDV-Gebäudes sowie die Erneuerung der Frachtanlagen (alles 1986). Seit 1988 ragt der markante Pier Ost auf das Vorfeld. Ein Jahr später wurden erstmals mehr als fünf Millionen Passagiere gezählt. Die Eröffnung des World Trade Center erfolgte 1990, ein Jahr später gingen Air Cargo Center und Parkhaus 3 in Betrieb. 1992 wurde aus der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. die Flughafen Wien AG. In der Folge wurden unter anderem der Transitbereich erweitert (1993),



der Pier West fertig gestellt (1996) und die Piste 11/29 auf 3.500 Meter verlängert (1997). Im Jahr 2000 starteten wir gemeinsam mit Anrainern, Bürgerinitiativen, Abgesandten aller politischen Parteien und Interessensvertretungen ein Mediationsverfahren. In diesem geht es um die aktuellen und zukünftigen Auswirkungen des Flughafen Wien und um die umweltrelevanten Ausbauprojekte – also um Fluglärm jetzt und um eine allfällige dritte Piste in Zukunft.

Die ÖIAG verkaufte Ende 2000 ihren Anteil an der Flughafen Wien AG, die Länder Wien und Niederösterreich erhöhten ihren Anteil auf jeweils 20%, und 10% der Aktien wurden in eine Mitarbeiterstiftung eingebracht. In den Jahren 2001 bis 2004 entstanden im Bereich nördlich der B9 unter dem Titel Cargo Nord die Niederlassungen von Menlo, FedEx, UPS und TNT sowie ein neues Zollgebäude. 2003 wurde ein neues Kripogebäude seiner Bestimmung übergeben. Im Dezember 2003 begann mit dem City Airport Train (CAT) eine neue Epoche der Verkehrsanbindung auf dem



Boden. In nur 16 Minuten ist der Flughafen nun von Wien-Mitte aus erreichbar, das Check-In kann bereits vor dem Einsteigen in den Zug erfolgen.

### Der Flughafen heute

Rund 200 Unternehmen (Fluglinien, Geschäfte, Speditionen, Dienstleister etc.) sind am Flughafen ansässig. Mehr als 14.000 Menschen aus Wien, Niederösterreich und dem Burgenland arbeiten dort. Im Jahr 2003 wurden am Flughafen 12,8 Millionen

Passagiere gezählt und 173.000 Tonnen Fracht abgefertigt. Alles deutet auf eine weitere Steigerung hin. Für 2004 werden 14,7 Millionen Passagiere erwartet.

### Ein Blick in die Zukunft

Insgesamt stehen die Zeichen auf Wachstum. Deshalb sollen bis zum Jahr 2008 etwa 722 Millionen Euro in Erweiterungsprojekte investiert werden. Davon soll auch die gesamte Region profitieren: Mit der positiven Entwicklung des Standortes steigen die Möglichkeiten für neue Betriebe, sich hier anzusiedeln, und damit wächst das Angebot an interessanten Arbeitsplätzen. Wir sehen in einem größeren Europa die Chance zu wachsen und wollen dieses Potenzial offensiv im Einklang mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit nutzen. Wichtig ist uns dabei die verantwortungsvolle wirtschaftliche Weiterentwicklung des Flughafen Wien zum Nutzen aller unserer Interessensgruppen, Aktionäre, der Kunden und Fluglinien, Logistikunternehmen, Mieter, der MitarbeiterInnen und der gesamten Region.

# Unsere Leitlinien, Prinzipien und Zukunftsstrategien



Wir sehen in einem größeren Europa die Chance zu wachsen und wollen dieses Potenzial offensiv im Einklang mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit nutzen. Wichtig ist uns dabei die verantwortungsvolle wirtschaftliche Weiterentwicklung des Flughafen Wien zum Nutzen aller unserer Interessensgruppen, Aktionäre, der Kunden und Fluglinien, Logistikunternehmen, Mieter, der MitarbeiterInnen und der gesamten Region.

## Corporate Governance

Der österreichische „Corporate Governance Kodex“ wurde im Oktober 2002 den börsennotierten Unternehmen zur Verfügung gestellt, die sich freiwillig verpflichten können, dessen Bestimmungen einzuhalten. Er stellt ein wichtiges Mittel dar, um eine transparente und

verantwortliche, auf nachhaltige Wertschaffung ausgerichtete Leitung und Kontrolle des Unternehmens zum Wohle der Aktionäre zu schaffen.

Die Flughafen Wien AG war unter den ersten Unternehmen, die sich an diesen Kodex gebunden fühlen. Wesentliches Ziel ist es, das Vertrauen der Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter und der Öffentlichkeit zu stärken. Der überwiegende Teil der Bestimmungen wurde bereits vor Inkrafttreten dieses Kodizes angewendet. Die Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat und in den jeweiligen Ausschüssen war von jeher eine intensive und diskussionsbereite.

So wurde im Jahr 2003 die Unternehmensstrategie der Flughafen-Wien-Gruppe zunächst im Strategieausschuss gemeinsam mit dem Vorstand vorbereitet und diskutiert. Im August 2003 wurde sie dem gesamten Aufsichtsrat präsentiert und von diesem beschlossen. Die Compliance-Richtlinie samt Anhängen wurde wiederum durch die Compliance-Verordnung der Flughafen Wien AG umgesetzt.



Diese regelt die Informationsweitergabe im Unternehmen und die Überwachung aller internen und externen Informationsflüsse, um missbräuchliche Verwendung zu verhindern. Als eines der wenigen Unternehmen in Österreich haben wir im Geschäftsbericht 2003 die Vergütungen für jedes Vorstandsmitglied einzeln in fixen und variablen Bestandteilen ausgewiesen, um dem Wunsch unserer Aktionäre nach noch mehr Transparenz nachzukommen.

Die Einhaltung der Menschenrechte, die Verwirklichung von Chancengleichheit für alle gesellschaftlichen Gruppen und die Ächtung sämtlicher Formen von Bestechung und Korruption sind für uns selbstverständlich und werden auch von unseren Partnern eingefordert.

### Unsere Zukunftsstrategie

Die Konzernentwicklungsstrategie der Flughafen Wien Gruppe ist unser Leitfaden für eine verantwortungsvolle wirtschaftliche Weiterentwicklung des Flughafen Wien.

### Unsere Business-Mission

#### Kundenorientierung

Wir wollen die Erwartungen unserer Kunden und Passagiere optimal erfüllen.

#### Offenheit und Dialog

Wir stehen sowohl intern als auch extern für offene, schnelle und transparente Informationspolitik und pflegen dabei unkomplizierte, dialogorientierte Umgangsformen.

#### Innovation

Unsere Unternehmenskultur schafft Raum für Kreativität und fördert unternehmerisches Handeln und Eigeninitiative.

#### Umwelt

Das Airport-System soll möglichst umweltverträglich sein.

#### Mitarbeiter

Wir schaffen ein Arbeitsumfeld, das zu Höchstleistungen anregt. Die Mitarbeiter sind die Basis für die Erreichung der Unternehmensziele. Deren betriebliche Interessensvertreter sind Partner der Unternehmensleitung in diesem Prozess.

#### Region

Durch unseren wirtschaftlichen Erfolg sind wir Motor einer positiven Entwicklung der Region und streben ein hohes Maß an Akzeptanz an.

Flughafen ist Faszination: Millionen Passagiere beginnen hier ihre Reise. Tausende Passagiere täglich, tausende Tonnen Fracht – das Tor zur Welt steht in Wien-Schwechat. Über 3.100 Men-

schen finden bei der Flughafen Wien Gruppe Beschäftigung, eine kontinuierliche und dynamische Entwicklung schafft ständig neue Arbeitsplätze. Große Investitionen stehen bevor, um kurze



Transferzeiten, eine klare Orientierung und einfache Abläufe auch in Zukunft bei stark steigenden Passagierzahlen gewährleisten zu können.

### Unser Weg in die Zukunft

Flughäfen vermitteln das Flair der „großen weiten Welt“ – dahinter verbirgt sich allerdings ein Wirtschaftsstandort, dessen Bedeutung weit über die Abwicklung der für das Reisen notwendigen Abläufe hinausgeht. Wertschöpfung und Arbeitsplätze am Standort Flughafen beeinflussen die Entwicklung der gesamten Region positiv. Dazu tragen bei: Fluglinien, Frächter, Spediteure, Unternehmen des Einzelhandels und der Gastro-

nomie, Autovermietung, Dienstleistungsunternehmen, Betriebe des öffentlichen Dienstes, Mineralöllieferanten und sonstige Unternehmen, die in enger Beziehung zum Flughafen stehen. Dementsprechend vielfältig ist auch das Angebot an Arbeitsplätzen.

### Flughafen im Wandel

Gerade in den vergangenen Jahren hat ein wesentlicher Wandel im gesamten Flughafengeschäft begonnen: auf der einen Seite Krisen, die durch das Attentat am 11. Sept. 2001, den Irakkrieg oder die Lungenerkrankung SARS hervorgerufen wurden, und auf der anderen Seite ein deutliches Passagierwachstum. Neben unserem Home Carrier, der Austrian Airlines Gruppe, drängen Low Cost Carrier – so genannte Billig-Fluglinien – immer stärker auf den Markt. Damit ändert sich aber auch das Kundenverhalten massiv. Ziel des Flughafen Wien ist es, auf geänderte Marktsituationen nicht einfach zu reagieren, sondern offensiv und aktiv in die Zukunft zu gehen.





Mit der positiven Entwicklung des Standortes Flughafen Wien wachsen auch die Möglichkeiten für neue Betriebe, sich hier anzusiedeln. Insbesondere trifft das auf Unternehmen zu, deren Geschäftserfolg auf internationaler Vernetzung beruht. Im Rahmen der geplanten baulichen Erweiterungen werden auch die infrastrukturellen Voraussetzungen für Betriebsansiedlungen verbessert. Der Non-Aviation-Bereich am Flughafen Wien erhält eine neue Bedeutung. Ein wesentlicher Faktor für die Koordination europaweiter Aktivitäten ist das vielfältige Destinationsangebot des Flughafens. Hier liegt ein wesentlicher Vorteil des Standortes.

## Unser Masterplan

Wir haben im Sommer 2000 ein umfangreiches Investitionsprogramm gestartet, in dessen Mittelpunkt die Terminalerweiterung steht. Das Wachstum macht den Ausbau des Terminals und der Frachtanlagen ebenso notwendig wie die Verbesserung der Bahn- und Straßenanbindung, die Errichtung

von Bürogebäuden und den Bau einer weiteren Piste.

### □ Terminalerweiterung Skylink

In den kommenden Jahren wird eine Erweiterung des Terminals in mehreren Bauphasen erfolgen. Kurze Transferzeiten, eine klare Orientierung und einfache Abläufe werden in Zukunft noch stärker zählen. Eine neue Gepäckförder- und Sortieranlage stellt das Herzstück der Terminalerweiterung dar. Bevor aber damit begonnen werden kann, sind noch eine Reihe von logistischen Herausforderungen zu meistern.

### □ Handling Center West

Im Zuge der Terminalerweiterung Skylink wird ein neues Handlingcenter errichtet und im Sommer 2005 bezogen werden.

### □ Air Cargo Center

Das „Air Cargo Center“ wird nach dem Stand der für die Frachtabfertigung erforderlichen Informationstechnologie und Logistikprozesse geplant und errichtet.

### □ Cargo Nord

Die Neupositionierung der Bereiche Cargo und Büro hat bereits mit der Entwicklung des Cargo Nord-Geländes begonnen. In diesem Bereich entstand auch ein neues Zollgebäude als zusätzliche Außenstelle.

### □ Flugsicherungsturm

Der neue Tower und das integrierte Bürogebäude der „Austro Control GesmbH“ stellen das technische Herz der Flugsicherung dar. Mit einer Höhe von über 100 Metern ist der Flugsicherungsturm das neue Wahrzeichen des Flughafens Wien.

### □ Office Park

Der steigenden Nachfrage nach Büroflächen Rechnung tragend, hat die Flughafen Wien AG einen „Office Park“ errichtet. Gut eingebettet in die funktionierende Infrastruktur eines internationalen Verkehrsknotenpunktes entsteht ein neues internationales Zentrum für Handel und Wirtschaft.



- **City Airport Train**  
Der City Airport Train ermöglicht seit Dezember 2003 die Fahrt von Wien-Mitte zum Flughafen Wien ohne Zwischenhalt. Außerdem können Passagiere bequem an den Check-in-Schaltern im Bahnhof Wien-Mitte ihr Gepäck aufgeben und erhalten die Bordkarte für den Flug.
- **Neuer Bahnhof**  
Der Bahnhof „Flughafen Wien“ wird umgebaut und fernzugtauglich gemacht. Die Bahnsteige werden auf 450 Meter verlängert, die Gleisanlage östlich des Bahnhofs wird zweigleisig ausgebaut. Zusätzliche Stiegenaufgänge, Fahrtreppen und Lifte werden das Erreichen der Ebenen über dem Bahnhof erleichtern. Das Umsteigen wird einfacher. Die neuen Bahnsteige werden Anfang 2008 in Betrieb genommen. Ganz fertig wird der Umbau im Jahr 2010. Diese Um- und Neugestaltung der Bahnanlagen am Flughafen eröffnet für die Zukunft alle Möglichkeiten des Bahnausbaus in Richtung Osten. Sie ist somit eine wichtige Voraussetzung für das wirtschaftliche Zusammenwachsen der Region zwischen Wien, Bratislava und Westungarn.
- **Projekt dritte Piste**  
Das derzeitige Pistensystem wird voraussichtlich im Jahr 2010 seine Kapazitätsgrenze erreichen. Dann wird eine zusätzliche Start- und Landebahn notwendig.
- **Airport-System Wien - Bratislava**  
Wiens Positionierung als bedeutender Ost-West-Hub wird vor allem im durch den



EU-Beitritt der Nachbarstaaten vergrößerten Einzugsgebiet noch wichtiger werden. Wir bemühen uns aktiv um eine Beteiligung am benachbarten Airport Bratislava, durch die beide Standorte gemeinsam vom Wachstumspotenzial dieser Region Nutzen ziehen könnten. Der Flughafen Wien würde im Falle einer Beteiligung ein gemeinsames Airport-System nach dem Vorbild der Pariser oder Londoner Airports mit einer sinnvollen Aufgabenteilung anstreben.

## Managementsysteme

- **Risikomanagement**  
Das Risikomanagement der Flughafen-Wien-Gruppe ist in alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse eingebunden. Zur Minimierung etwaiger finanzieller Einbußen haben wir für bestimmte Schadensfälle und Haftungsrisiken Versicherungen abgeschlossen. Neben den etablierten Kontrollsystemen und -instrumenten ist bei der Flughafen Wien AG
  - **Krisenmanagement Airside, Landside**  
Für das Management von Krisensituationen, die durch Unfälle, terroristische Aktivitäten oder Naturgewalten entstehen, gibt es neben entsprechenden vorbeugenden Sicherheitsmaßnahmen genau auf die möglichen Szenarien abgestimmte Notfallpläne, die regelmäßig evaluiert und trainiert werden.
  - **Qualitätsmanagement**  
Qualitätsmanagement stellt zufriedene Kunden und MitarbeiterInnen, die permanente Verbesserung von Arbeitsabläufen und die gemeinsame Entwicklung von Unternehmenszielen in den Vordergrund. Unsere MitarbeiterInnen bringen sich aktiv mit Optimierungsvorschlägen ins Tagesgeschäft ein. Der gesamte Handling-Bereich mit ca. 1.800 MitarbeiterInnen ist nach ISO 9000/2000 zertifiziert. Die Einhaltung der mit den Kunden vereinbarten Leistungsstandards wird laufend mit Qualitätsmonitoring-Daten überprüft.
- **Unfallmanagement, -analysen**  
Das seit dem Jahr 2000 eingesetzte Unfallanalysesystem ermöglicht eine intensive Bearbeitung der Unfallursachen und Risikopunkte, kombiniert mit einer Kosten-Nutzen-Analyse der möglichen Maßnahmen. Zur Steigerung der Arbeitssicherheit wurde auch eine unternehmensweite Kampagne zur Sensibilisierung und Unfallprävention gestartet.
  - **Nachhaltigkeitsmanagement**  
Der Gedanke der Nachhaltigkeit soll künftig in alle unsere Managementsysteme integriert werden. Insbesondere soll sichergestellt werden, dass die in diesem Nachhaltigkeitsbericht formulierten Ziele und Maßnahmen umgesetzt werden.



# Flughafen im Dialog



Der Flughafen und sein Umfeld  
Von außen betrachtet – Meinungen anderer

# Flughafen im Dialog



## Aktionäre

Eine aktive Informationspolitik für institutionelle Anleger und Privataktionäre ist uns wichtig, um höchste Transparenz zu bieten. Mit ausführlichen Quartalsberichten, regelmäßigen Ergebnispräsentationen vor Analysten und institutionellen Anlegern sowie der Teilnahme an zahlreichen Investorenkonferenzen informiert die Flughafen Wien AG die Financial Community aller wichtigen Finanzzentren. Speziell für die Privataktionäre veranstalten wir regelmäßig Informationsveranstaltungen mit Besichtigung des Areals. Wir sind auch jährlich auf der Gewinnmesse, der wichtigsten Veranstaltung für Privataktionäre Österreichs, vertreten. Fragen zu unserem Unternehmen werden jederzeit vom Investor-Relations-Bereich beantwortet.

## Dialog mit Anrainern

Der Flughafen Wien ist durch vielfältige Beziehungen in sein Umland eingebettet, das Gleichgewicht zwischen Ökologie, Ökonomie und Sozialem ist in diesem Zusammenhang besonders wichtig. Der Dialog wird daher schon seit vielen Jahren gepflegt.

## Nachbarschaftsbeirat

So gibt es seit 1989 einen Nachbarschaftsbeirat. Hier treffen einander Bürgermeister und Vertreter der Flughafen Wien AG zur Beratung. 1996 wurde dabei unsere Fensterförderung in der heute gültigen Form ins Leben gerufen. Dieses Gremium hat auch zur Installierung von FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) entscheidend beigetragen.



## Stakeholder Flughafen



## Forum 11

Im Jahr 1993 wurde das „Forum 11“ gegründet. Dieser „Verein zur Förderung der Kommunikation und Information über wirtschaftliche, ökologische und soziokulturelle Entwicklung der Umlandgemeinden des Flughafens Wien“ bringt Vertreter der Wirtschaft und der Gemeinden an einen Tisch und ist Herausgeber der Anrainerzeitschrift „vis à vie“. Diese wird viermal im Jahr an 48.000 Haushalte in Wien und Niederösterreich verteilt und hat sich

zum Ziel gesetzt, „aus der Region für die Region“ zu berichten.

## Nachbarschaftsforum

Im Zuge der ersten Diskussionen zum Thema dritte Piste wurde sehr schnell klar, dass nicht nur die unmittelbaren Anrainergemeinden informiert werden müssen. Das Nachbarschaftsforum umfasst einen wesentlich weiteren Kreis als der -beirat. Die Mitglieder dieser losen Gruppe aus Bürgermeistern von Anrainergemein-

den werden mit Hilfe der Zeitschrift „VIE Aktuell“ und des Mediations-Newsletters gezielt über die aktuellen Entwicklungen am und rund um den Flughafen Wien informiert.

## Sponsoring

Unsere Sponsoring-Aktivitäten sind untrennbar mit dem Nachbarschaftsgedanken verbunden. Kulturelle Aktivitäten in der Region werden ebenso gefördert wie Sportvereine und gesellschaftliche Veranstaltungen.





So trat die Flughafen Wien AG von 1999 bis 2002 als Hauptsponsor des Musicalfestivals in Bruck/Leitha auf, finanzierte in den vergangenen Jahren Einrichtungen auf zahlreichen Kinderspielplätzen und Skaterbahnen der Region.

Die Feuerwehren der Anrainergemeinden stoßen ebenso auf ein offenes Ohr wie das Rote Kreuz - so wurde beispielsweise dem Roten Kreuz Schwechat ein voll ausgestatteter Rettungswagen finanziert.

### Mediation als Weg

Mit dem Vorschlag, ein Mediationsverfahren einzuleiten, starteten die Verantwortlichen der Flughafen Wien AG im Jahr 2000 eine neue Phase des Dialogs mit der Bevölkerung. Vertreter von Bürgerinitiativen, Flughafen Wien AG, Austrian Airlines Group, Austro Control, politischen Parteien, Ämtern, Interessensvertretungen und die Bürgermeister der umliegenden Gemeinden sitzen gemeinsam an einem Tisch. 50 Verfahrensparteien arbeiten seit dem Jahr 2001 an gemeinsamen Lösungen, um den Fluglärm und das Kapazitätsproblem des Flughafen Wien in den Griff zu bekommen.





### Meilensteine des Mediationsverfahrens

- **17. Juli 2000**  
Start Vorbereitung Mediationsverfahren  
Flughafen Wien AG, Bürgerinitiativen, Nachbarschaftsbeirat,  
Länder Wien und Niederösterreich
- **1. März 2001**  
Abschluss Mediationsvereinbarung  
50 Parteien – zwei zentrale Themen: Aktuelle Maßnahmen,  
Ausbauvorhaben Flughafen
- **28. Mai 2003**  
Präsentation Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“
- **2. Juli 2004**  
Zwischenstand und Vereinbarung, bis Mitte 2005 einen  
Mediationsvertrag zu den Themen 3. Piste, Nachtflug,  
Lärmschutz und Umweltfonds auszuarbeiten

Die Idee, den drohenden Konflikt in einem Mediationsverfahren zu bearbeiten, hat viele Väter. Deshalb wurden bereits die Vorbereitungsarbeiten wie die Auswahl der MediatorInnen und die Zusammenstellung des Mediationsforums von Nachbarschaftsbeirat, Bürgerinitiativen, Ländervertretern und MitarbeiterInnen der Flughafen Wien AG gemeinsam abgewickelt. Betreut wird das Verfahren von Dr. Thomas Prader sowie dem Mediationsteam Dr. Ursula König und Prof. Horst Zillessen.

### Nachhaltigkeit als Bewertungsgrundlage

Um den für 2010 prognostizierten Kapazitätsengpass im Pistensystem zu vermeiden, wurden zahlreiche Vorschläge unterbreitet. Diese reichten von der Verlegung des Flughafens über eine Beteiligung am Airport Bratislava oder eine engere Kooperation mit einem der Bundesländerflughäfen bis hin zu zahlreichen Varianten für eine dritte Piste. Bei der Erarbeitung gemeinsamer Kriterien zur

Bewertung der unterschiedlichen Lösungsansätze wurden die drei Säulen der Nachhaltigkeit als Grundlage herangezogen. Indikatoren aus den Bereichen Ökologie, Ökonomie und Soziales wurden definiert.

### Teilvertrag 2003

Was die aktuelle Fluglärmenthematik betrifft, so wurde im Mai 2003 ein Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ abgeschlossen. Anfang April 2004 traten die meisten der dort vereinbarten Änderungen in Kraft. Neu gestaltete Abflugrouten, geänderte An- und Abflugverfahren sowie eine neue Verkehrsverteilung stehen im Mittelpunkt dieses Vertrags. Erklärtes Ziel aller Beteiligten war die Entlastung einer möglichst großen Anzahl von Menschen, mit besonderem Augenmerk auf jene, die in unmittelbarer Nähe des Flughafens Wien leben.

Die Evaluierungsgruppe wacht über die Umsetzung des Vertrags: In diesem Gremium sitzen VertreterInnen aller Vertragsparteien und bewerten auf



Basis von Zahlen, Daten und Fakten, ob die Umsetzung gelingt und die gesteckten Ziele erreicht werden.

Die Ergebnisse aus dem Monitoring liefern eine wesentliche Grundlage für die Diskussionen. In dieses fließen vor allem Lärmmessungen mit mobilen und fixen Messstellen sowie die Analyse aller Flugspuren und der Statistik ein. Beschwerden und eigene Beobachtungen liefern Hinweise darauf, worauf bei der Analyse besonderes Augenmerk gelegt werden soll.

Die Ergebnisse aus Monitoring und Evaluierung werden in einem Bericht zusammengefasst. Der erste derartige Bericht wird auf die Daten April bis Dezember 2004 aufbauen und soll im ersten Halbjahr 2005 publiziert werden.

### Zukunftsperspektiven

Nach der Unterzeichnung des Teilvertrags „Aktuelle Maßnahmen“ im Mai 2003 rückten unsere Ausbauplanen ins Zentrum des Mediationsverfahrens. Anfang Juli 2004 wurden erste Zwischenergebnisse zu den Themen dritte Piste, Deckelungen, Nachtflugregelungen, Umweltfonds und technischer Lärmschutz präsentiert. Bis Mitte 2005 soll auf dieser Basis ein Mediationsvertrag erarbeitet werden.



## Rückbindung und Information

Die 50 Repräsentanten im Mediationsverfahren verhandeln im Namen aller vom Flugverkehr Betroffenen. Deshalb ist die Information an jene, die nicht unmittelbar teilnehmen können, ein wichtiges Thema. Die Rückbindung im persönlichen Gespräch mit den von ihnen Vertretenen ist in erster Linie Aufgabe der Verfahrensparteien selbst.

Darüber hinaus ist auch die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit des Mediationsforums ein wichtiger Erfolgsfaktor für das gesamte Verfahren. An den Meilensteinen der gemeinsamen Arbeit wurde über Pressekonferenzen und mit einem gemeinsam erstellten Mediations-Newsletter eine breitere Öffentlichkeit über den Stand der Verhandlungen informiert.

## Schlag nach im Internet

Im Internet finden Interessierte unter [www.viemediation.at](http://www.viemediation.at) alle Verfahrensparteien mit Ansprech-

## Beschwerdestatistik Fluglärm

Beschwerden	2003	2002	2001	2000
Insgesamt	1.066	1.220	1.366	1.150
davon aus Wien	661	734	743	803
davon aus NÖ	405	486	623	347

partner, alle Protokolle und Arbeitsunterlagen, Presseaus-sendungen und Newsletter. Die Homepage ist sowohl Archiv für alle am Verfahren unmittelbar Beteiligten als auch erste Informationsmöglichkeit für Interessierte und Betroffene. Aufgrund der Vereinbarungen wurde mit März 2004 eine weitere Website in Betrieb genommen. Unter [www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at) findet sich alles zum Thema Umweltschutz am Flughafen, Aktuelles zu den Maßnahmen aus dem Teilvertrag, Statistiken zu Flugbewegungen und Lärmesswerten, Informationen zur Fensterförderung, Grundlegendes zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sowie Unterlagen zum Projekt dritte Piste. Dazu gibt es ein Umweltlexikon, eine Suchfunktion und eine Link-sammlung. Es gibt nicht nur die Möglichkeit, direkt Kontakt auf-

zunehmen, sondern es können auch der Mediations-Newsletter, „VIE Aktuell“ und die Umwelt-broschüre bestellt werden.

## Info-Telefon

Ebenfalls seit März 2004 gibt es ein neues Info-Telefon Umwelt und Luftfahrt. Unter der Nummer 0810 22 33 40 können einem Team von ausgewählten Mitarbeitern eines Call Centers Fragen gestellt und Feedbacks oder Beschwerden bezüglich Fluglärm mitgeteilt werden. Eine weitere Kontaktmöglichkeit besteht per E-Mail bzw. über die Homepage [www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at)

# Von außen betrachtet Meinungen anderer



Die Beziehungen zu Partnern, Kunden und Nachbarn sind vielfältig und wichtig. Deshalb haben wir einige stellvertretend um ein paar Worte zu ihrem persönlichen Verhältnis zum Flughafen sowie zur Rolle der Flughafen Wien AG bei der nachhaltigen Entwicklung der Region bzw. der EU-Erweiterung gebeten.

## Friedrich Zibuschka



**Friedrich Zibuschka**  
Leiter der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Land Niederösterreich

### Konstruktive Haltung

Mein persönliches Verhältnis zum Flughafen Wien-Schwechat als dienstlicher und privater Nutzer dieser hochrangigen Infrastruktureinrichtung ist seit jeher ungetrübt. Seit Beginn des Mediationsverfahrens vor nunmehr vier Jahren habe ich einen weiteren wesentlichen Aspekt des Flughafens besser kennen gelernt und in unzähligen Sitzungen vertieft - nämlich seine Rolle und seine Auswirkungen auf sein näheres und weiteres wirtschaftliches und

räumliches Umfeld. Trotz aller Konflikte, die derartige Fragestellungen in sich tragen, zählt dieses Verfahren nicht zuletzt wegen der konstruktiven Haltung des Flughafens sicherlich zu meinen positiven Erfahrungen.

Der Flugverkehr ist ein wichtiger Faktor bei allen internationalen Wirtschaftsaktivitäten geworden. Ein international bedeutender Flughafen bringt daher wirtschaftliche Vorteile für den Flughafenbetreiber und Standortvorteile für die Region, in der er situiert ist. Auf der anderen Seite bringt ein prosperierender Flughafen auch umweltbezogene Nachteile für die umgebende Region und seine Bewohner. Ein nachhaltiger Entwicklungsprozess sollte daher einen Ausgleich zwischen den Wirtschafts- und Umweltinteressen anstreben.

## Erich Valentin

### Gesellschaftspolitische Verantwortung

Der Vienna International Airport stellt einen wichtigen Wirtschaftsmotor für die Vienna Region, aber auch für die Bun-



deshauptstadt Wien dar. Er ist, was sicherlich auch Grund für sein erfreulich starkes Wachstum ist, besonders seit dem EU-Beitritt unserer Nachbarn Tschechische Republik, Slowakische Republik und Ungarn, stärker als früher als Regionenflughafen zu bezeichnen.

Als arbeitsmarktpolitischer Faktor mit all jenen Arbeitsplätzen, die er am Standort selbst anbietet, aber auch mit jenen, die in einem mittelbaren Zusammenhang in den unterschiedlichsten Bereichen stehen, ist er für Wien, aber auch für Niederösterreich und das Burgenland nicht wegzudenken.

Hervorhebenswert ist das Bestreben, wirtschaftliches Wachstum unter ökologisch ver-



**Erich Valentin**  
Abgeordneter zum  
Landtag, Land Wien

antwortungsvollen Bedingungen zu erreichen. Der Mediationsprozess, in dem Bundesländer, Bürgermeister, Bürgerinitiativen, Verbände, die Mitglieder der Aviation Group und andere eingebunden sind, ist sowohl in demokratiepolitischer als auch ökologischer Hinsicht beeindruckend und zeugt von der gesellschaftspolitischen Verantwortung des Flughafen Wien.

**Hannes Fazekas**

**Menschen aus aller Welt**

Seit 1988 bin ich selbst am Standort Flughafen beschäftigt. Ich konnte miterleben, wie der Flughafen gewachsen ist, wie aus einem „kleinen“ familiären Betrieb eine ganze Region entstanden ist, die mittlerweile 12.000 Arbeitsplätze innehat. Was mich am Flughafen immer besonders gefesselt hat, ist das Zusammenkommen von Menschen aus aller Welt, unterschiedlichster Nationalitäten, ein internationales Sprachengewirr und vor allem der Kontakt mit diesen Menschen, den man in dieser Art sonst kaum findet und der seinen ganz besonderen Reiz hat.



**Hannes Fazekas**  
Bürgermeister,  
Stadt Schwechat

Dem Flughafen bzw. dem Flugverkehr an sich kommt meiner Meinung nach eine Lokomotivwirkung in der nachhaltigen technischen Entwicklung der Verkehrssysteme zu. Das scheint aufgrund der jetzigen Sachlage - immerhin gilt der Flugverkehr als Ressourcenfresser - eine vermessene Behauptung zu sein. Allerdings lassen gerade die wenigen Punkte, an denen heute die fossile Energie an die Flugzeuge übergeben wird, die Möglichkeit der raschen Umstellung auf andere, nachhaltige Energieträger zu. Sei es Bio-Kerosin, sei es mit Sonnenenergie erzeugter Wasserstoff. Im Vergleich zu flächendeckend angesiedelten Verkehrssystemen wären hier nachhaltige Systeme zu allererst technisch realisierbar.



**Sissy Roth-Halvax**  
Abgeordnete zum  
Bundesrat,  
Bürgermeisterin  
Maria Lanzendorf

### Sissy Roth-Halvax

#### Partner der Gemeinden

Der Flughafen ist für die Menschen in der Region ein wichtiger Arbeitgeber und hat für die Gemeinden und die örtlichen Vereine immer ein offenes Ohr in puncto Sponsoring.

Sowohl die durch den Flughafen erforderliche und längst überfällige Anbindung an internationale Bahnverbindungen als auch eine notwendige Nutzung des CAT zu normalen Tarifen für die Pendler wird eine nachhaltige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs bewirken.



**Arnold Klotz**  
Bereichsdirektor  
für Stadtplanung,  
Stadt Wien

### Arnold Klotz

#### Wettbewerb der Metropolen

Wien hat sich die erfolgreiche Positionierung als wirtschaftliches Zentrum der neu entstehenden zentraleuropäischen Metropolenregion „CENTRO-PE“ zum Ziel gesetzt. Dazu bedarf es auch einer Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit und einer bedarfsgerechten Anpassung der Kapazität der Verkehrsinfrastruktur. Als Wiener Planungsdirektor stehe ich daher der geplanten Erwei-

terung der Kapazität des Flughafens Wien-Schwechat grundsätzlich positiv gegenüber. Ich erwarte mir aber auch, dass der Flugverkehr im geplanten 3-Pisten-System künftig so abgewickelt wird, dass es zu einer Entlastung der Wiener Bevölkerung von Fluglärm kommt. Geschieht dies nicht, würde Wien im Wettbewerb der Metropolen hinsichtlich des zunehmend wichtiger werdenden „weichen“ Standortfaktors Umwelt/Lebensqualität erheblich geschwächt werden.

### Susanne Rynesch

#### Positiver Präzedenzfall Mediation

Die vorliegenden Ausbaupläne tragen erhebliches Konfliktpotenzial in sich – die weitere Entwicklung des Flughafens kann nur in Übereinstimmung mit der betroffenen Bevölkerung funktionieren. Der Flughafen Wien hat das Gespräch und die Zusammenarbeit auf breiter Basis gesucht. Mit dem Mediationsverfahren setzt die Flughafen Wien AG einen wichtigen, positiven Präzedenzfall für alle österreichischen Flughäfen.



Der Flughafen als prägender Akteur in der Region ist besonders gefordert, entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Ständige Kooperation mit den Betroffenen, Vermeidung von Umweltbelastungen sowie Minderung der unvermeidlichen Belastungen und Einbeziehen der Region in den wirtschaftlichen Erfolg sollten hier Überschriften sein – auch und gerade im Hinblick auf die Chancen und Risiken der EU-Erweiterung.



**Susanne Rynesch**  
Österreich-Plattform  
Fluglärm

#### Vagn Soerensen

##### Drehscheibe Wien

Der Flughafen Wien zeichnet sich durch eine nahezu ideale geopolitische Lage und eine Logistik aus, die es der Austrian Airlines Group als Hub-Carrier ermöglicht, eine Transferzeit von nur 25 Minuten anzubieten.

Das Ziel einer um 15% günstigeren Kostenstruktur im Vergleich zu Flughäfen wie München, Prag, Mailand etc. sollte es der Austrian Airlines Group und dem Flughafen Wien gemeinsam mit Austro Control ermöglichen, bei der wettbewerbsfähigen Ausgestaltung des Hubs Wien weiterhin erfolgreich zu sein. Die Kostenstruktur des Flughafens wird wichtiger, weil sich der Wettbewerb in der europäischen Zivilluftfahrt immer mehr von den Airlines auf die jeweiligen Verkehrsdrehkreuze ausdehnt.

In der gesamteuropäischen Betrachtung ist der Flughafen Wien heute aufgrund des Netzwerks der Austrian Airlines Group die bedeutendste Drehscheibe zwischen West und



**Vagn Soerensen**  
Vorstandsvorsitzender  
Austrian Airlines Group

Ost. Dies steht auch im Zusammenhang mit der zunehmenden Bedeutung der Wirtschaftsregion Wien/Bratislava. Wien ist Brückenkopf für die weitere Entwicklung des Flugverkehrs sowohl der neuen als auch der zukünftigen EU-Mitgliedsstaaten in Zentral- und Osteuropa.

Flughafen Wien AG, Austro Control und Austrian Airlines Group haben es in ihrer gemeinsamen Verantwortung in der Hand, ob der Standort auch in Zukunft eine prominente Rolle im europäischen Luftverkehr spielen oder gegenüber der aufstrebenden Konkurrenz anderer Hubs an Terrain verlieren wird.







# Sicherheit



- Security Concept
- Safety Management
- Sei g'scheit, pass auf!
- Flughafenambulanz
- Betriebsfeuerwehr

# Unsere Verantwortung Ihre Sicherheit



In kaum einem Geschäftsfeld spielt die Sicherheit eine derart große Rolle wie in der Luftfahrt. Durch die Ereignisse des 11. Septembers 2001, SARS und den Irakkrieg ist dieses Thema in der internationalen Luftfahrtindustrie noch stärker ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt. Der Flughafen Wien unternimmt seit jeher alle Anstrengungen, das Sicherheitsniveau auch weiterhin zu verbessern.

Der Begriff Sicherheit beinhaltet in der deutschen Sprache zwei Themenkreise, welche in der englischen Sprache mit den Wörtern „safety“ und „security“ unterschieden werden. Mit dem Begriff security wird die Abwehr von Gefahren für Mensch, Objekt und Sachen bezeichnet. Das beinhaltet auch z.B. die illegale Einreise. Unter safety versteht man Brandschutz sowie allgemeine Sicherheitsvorkehrungen für Passagiere und Beschäftigte.

## Security Concept

Die EU-Verordnung (Nr. 2320/2003) „zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt“ trat Anfang des Jahres 2003 in Kraft. Die Sicherheitsbereiche wurden national definiert und bis Mitte 2004 von der EU harmonisiert und vorgegeben. Die Verordnung sieht für die Sicherheitsbereiche eine 100 %ige Kontrolle von Personen und Geräten, Fahrzeugen, Waren etc. vor.



In Belangen der technischen Sicherheitseinrichtungen nimmt der Flughafen Wien im europäischen Vergleich eine Spitzenposition ein, was eine erfolgreich durchgeführte Testserie des 100%-Hold-Baggage-Screening (HBS) im Jahr 2003 bewies. Auch ein Audit der ICAO (International Civil Aviation Organization) sowie eine Inspektion durch TSA/DHS (Transport Security Administration/Department of Homeland Security, USA) bescheinigten uns einen hohen Sicherheitsstandard. Dafür werden und wurden verschiedene Sicherheitssysteme eingebaut. Die Hauptsysteme sind: Zutrittskontrolle mit Biometrie, Videoanlage und vollautomatische Großgepäckskontrolle. Die dafür getätigten Investitionen von 14,5 Mio. Euro haben den österreichweiten Standard für die Ausstattung aller Airports vorgegeben. Der wichtigste Faktor ist jedoch der Mensch. Der Erfahrungsschatz unserer langjährigen MitarbeiterInnen, regelmäßige Schulungen und eine faire Entlohnung sind Garanten für einen sicheren Flughafen. Die ausgezeichnete Zusammenarbeit

und Vernetzung aller Aktivitäten der MitarbeiterInnen des Flughafens, der VIAS (Vienna International Airport Security Ges.m.b.H.), der Bundespolizeidirektion Schwechat und des Bundesministeriums für Inneres sorgen zudem für ein optimales Umfeld. Ende September 2004 erhielt die VIAS erneut vom Bundesministerium für Inneres den Zuschlag zur Ausführung der Sicherheitskontrollen am Flughafen Wien. Die 100%ige Flughafentochter hat sich damit in einer EU-weiten Ausschreibung gegen starken Wettbewerb aus dem In- und Ausland durchgesetzt.

### Safety Management

Gerade im Luftverkehr haben kleine Unregelmäßigkeiten oft große Wirkungen. Die Grenze zwischen „klassischem Arbeitsunfall“ und „Verkehrsunfall“ ist oft nur sehr schwer zu ziehen. Aus diesem Grund ist es notwendig, in einem umfassenden „Safety Management“ beides zu beachten und entsprechende Maßnahmen zu erarbeiten.

Seit dem Jahr 2000 wird ein vom Ludwig Boltzmann Institut für Unfallforschung entwickeltes System eingesetzt, um Unfallsachen zu analysieren und Maßnahmen abzuleiten. Insbesondere soll auch eine möglichst lückenlose Darstellung der Unfallkosten - im Vergleich zum Aufwand für eventuell notwendige Maßnahmen zur Verbesserung - als Entscheidungshilfe dienen.

### Sei g'scheit, pass auf!

Im Interesse einer Qualitätssteigerung auf dem Vorfeld und aufgrund der Unfallzahlen in den ersten beiden Monaten des Jahres 2003 wurde seitens des Bereichs Flughafendienste die Aktion „Sicherheit am Vorfeld“ initiiert.

## Flughafenambulanz

Die Aufgaben der Flughafenambulanz erstrecken sich auf die Bereiche:

- Notfallmedizin und Erste Hilfe
- Impfzentrum
- Arbeitsmedizin

Die 1954 gegründete Sanitätsstelle entwickelte sich zum

### Flughafenambulanz in Zahlen:

Personal:

- 11 Notärzte,
- 2 Arbeitsmediziner,
- 5 diplomierte Krankenschwestern,
- 5 diplomierte Sanitäter,
- 1 Fachkraft für die administrative Verwaltung

Öffnungszeiten:

0-24 Uhr, 365 Tage im Jahr

Medical Center, in welchem rund um die Uhr das aus einem Arzt, einer Krankenschwester und einem Sanitäter bestehende Team für Notfallmedizin und Erste Hilfe sowie für Impfungen zur Verfügung steht. Infolge einer telefonischen Verständigung (Notruf: 144) oder einer Funkmeldung (z.B. bei Ausweichlandung) rückt das Team zur notfallmedizinischen Versorgung aus. Bei Großschäden steht ein für 30 Schwerstverletzte ausgerüsteter Lastwagen bei der „Feuerwache 2“ bereit. Neben den Einsätzen gehören die Erstversorgung von Verletzungen und die Behandlung von Fluggästen, Mitarbeitern des Flughafens und Besuchern zum Ambulanzalltag. 2003 wurden 4.474 Personen - darunter 1.203 MitarbeiterInnen - versorgt. Die Behandlungen sind für alle krankenversicherten EU-Bürger kostenlos.

## Impfzentrum

Das von der Weltgesundheitsorganisation anerkannte Impfzentrum bietet rund um die Uhr alle für Reisen und den allge-





# Wirtschaft



14.000 Arbeitnehmer  
Wirtschaftsmotor Flughafen  
Der Flughafen am Kapitalmarkt  
Investitionen in Milliardenhöhe  
Umsatz und Ertragslage  
Vermögens- und Kapitalstruktur  
Hohe Kundenzufriedenheit



# Wirtschaftsfaktor Flughafen



Seit der Öffnung der Grenzen zum benachbarten östlichen Europa sind neue interessante Märkte entstanden. Mit einem Schlag erhöhte sich unser Einzugsgebiet und somit auch das Potenzial an Fluggästen von 5,6 auf 14 Mio. Durch seine geographische Lage im Zentrum eines neuen Europa wird der Vienna International Airport immer mehr zur Drehscheibe weltweiter Wirtschaftsbeziehungen und zum attraktiven Knotenpunkt im Ost-West-Verkehr.

## 14.000 Arbeitnehmer

Am Standort Flughafen Wien sind mehr als 14.000 Personen beschäftigt, davon 3.200 in der Flughafen Wien Gruppe. Die anderen Arbeitsplätze teilen sich auf mehr als 200 am Flughafen Wien ansässige Unternehmen wie Fluglinien, Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe, Speditionen, Betriebe des öffentlichen Dienstes, Dienstleistungsunternehmen, Autovermietungen, Transport- und Mineralölfirmen auf. Eine größere Passagierzahl zieht auch eine steigende Anzahl an Beschäftigten nach sich. Auf eine Million Passagiere kommen ca. 1.100 Arbeitsplätze. Jede weitere Million Passagiere bewirkt im Schnitt ca. 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze am Standort.





## Wirtschaftsmotor Flughafen

Der Flughafen Wien sichert schon heute mehr als 29.000 Arbeitsplätze in der gesamt-österreichischen Wirtschaft. Die Wertschöpfung, die vom Flughafen Wien bewirkt wird, beläuft sich auf 2,8 Milliarden Euro. Bei Umsetzung des Masterplans und einer weiteren erfolgreichen Entwicklung des Flughafen Wien werden in den nächsten Jahren zahlreiche neue Jobs entstehen.

Jeder Arbeitsplatz am Standort bewirkt einen weiteren in der österreichischen Wirtschaft. Jeder Euro Wertschöpfung, der hier verdient wird, zieht 0,9 Euro in der österreichischen Volkswirtschaft nach sich.

## Argument zur Standortwahl

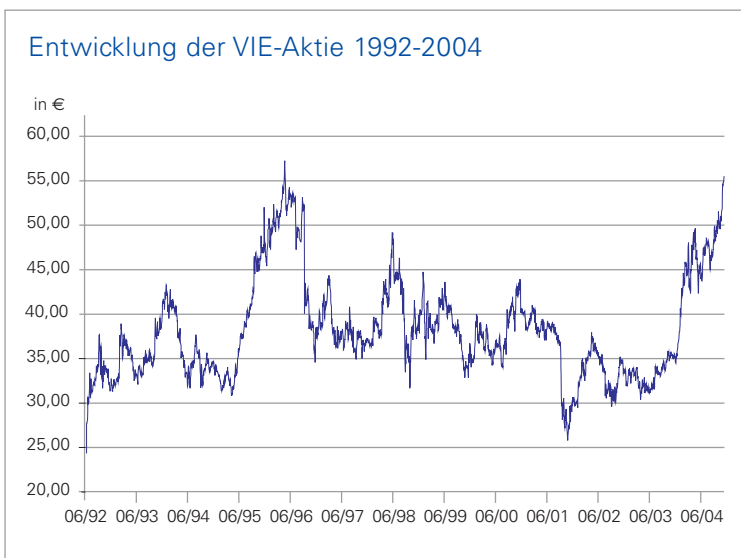
Zusätzlich leistet der Flughafen als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Beitrag zur Dynamik der gesamten Region. Viele Unternehmen brauchen zum Erhalt ihrer Wett-

bewerbsfähigkeit weltweite Flugverbindungen. In Österreich betrifft das rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einer umfangreichen Zulieferstruktur.

## Kapitalmarkt

Im Jahr 2000 wurde die Flughafen Wien AG als dritter Börse notierter Airport Europas mehrheitlich privatisiert. Seit Mitte

März 2001 halten die Länder Wien und Niederösterreich jeweils 20% sowie die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10%, 50% sind im Streubesitz. Der Aktienkurs entwickelte sich insgesamt sehr positiv von 24,35 Euro (Erstausgabekurs) im Jahr 1992 auf 55,42 Euro am 15.11. 2004.





### Steigende Passagierzahlen

Das Passagieraufkommen am Vienna International Airport stieg im Jahr 2003 um 6,8%, in den ersten 9 Monaten des Jahres 2004 verzeichneten wir in allen Verkehrssegmenten zweistellige Zuwachsraten. Damit sind die Folgen von 11. September 2001, Irakkrieg und SARS

überwunden. Mit rund 12,8 Mio. Passagieren im Jahr 2003 und einer erwarteten Zahl von 14,7 Mio. im Jahr 2004 sowie mit einem Frachtaufkommen von 173.300 Tonnen im Jahr 2003 ist der Flughafen Wien ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor Österreichs.

Die steigenden Verkehrszahlen machen es erforderlich, die Abfertigungsanlagen laufend zu erweitern. Unser Masterplan beinhaltet die Ausbautvorhaben bis zum Jahr 2015. Eines der größten Projekte ist die Terminalerweiterung Skylink, mit deren Errichtung im Jahr 2005 begonnen wird.



## Wachstum im Vergleich

Das Gesamtpassagierwachstum 2003 betrug mit 6,8% mehr als das Dreifache der Wachstumsraten der wichtigsten europäischen Airports, in den ersten 9 Monaten 2004 das Doppelte. Hauptverantwortlich für diese Entwicklung waren die Low-Cost-Carrier, die vom Flughafen Wien ausgehend 2003 rund 750.000 Passagiere beförderten, eine Zahl die für die ersten 9 Monate 2004 bereits bei 1.180.830 liegt. Auch der Osteuropa-Verkehr entwickelte sich überaus positiv, gegen Jahresende wurden hier sogar zweistellige monatliche Steigerungsraten verzeichnet, ein Trend der sich 2004 fortsetzt.

## Flughafen Wien als Ost-West-Hub

Bereits jetzt nimmt der Flughafen Wien gemeinsam mit dem Homecarrier Austrian Airlines Group mit 40 Osteuropa-Destinationen eine Spitzenposition als Ost-West-Drehscheibe ein,

### Anzahl der Destinationen nach Osteuropa

	2003	2002	2001	2000
Wien (VIE)	40	36	34	36
Frankfurt (FRA)	42	39	37	34
Zürich (ZRH)	20	24	22	21
Budapest (BUD)	18	13	14	13
Prag (PRG)	22	20	21	18
München (MUC)	20	19	17	15

was sich auch in einem stark steigenden Transferanteil und in kontinuierlich wachsenden Passagierzahlen nach Osteuropa niederschlägt.

## Umsatz

Der Umsatz der Flughafen Wien Gruppe stieg im Jahr 2003 um 9,4% auf € 348,4 Mio.

### Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen

	Passagiere in Mio. 2003	Veränderung zu 2002 in %	Flugbewegungen 2003	Veränderung zu 2002 in %
Wien	12,8	+6,8	197.089	+5,5
München	24,2	+4,4	332.991	+4,0
Zürich	17,0	-5,1	243.708	-5,0
Frankfurt	48,4	-0,2	439.343	-0,7
Kopenhagen	16,0	-3,0	255.855	-2,8
Londoner Airports <sup>1</sup>	112,2	+2,9	863.246	+1,6
Budapest	5,0	+12,1	81.322	+13,8
Prag	7,5	+18,2	115.756	+11,4

<sup>1</sup> London Heathrow, Gatwick, Stansted;  
Quelle: VIE und ACI Rapid Data Exchange Program



Die ersten 9 Monate 2004 weisen sogar einen Zuwachs um 15,8% auf. Das Segment Airport konnte 2003 seinen Umsatz, der sich im wesentlichen aus Lande-, Fluggast- und Infrastrukturtarif zusammensetzt, um 19,8% auf € 162,7 Mio. verbessern und war unverändert der Umsatz stärkste Bereich (Jänner bis September 2004:

plus 17,8%). Haupteinflussfaktor für diesen erfreulichen Verlauf war die positive Verkehrsentwicklung.

Die Einführung des neuen Produkts „Baggage-Reconciliation-System“, finanziert im Einvernehmen mit den Fluggesellschaften durch eine Erhöhung des Fluggasttarifs, sowie die Abgeltung der Kosten für die von der Europäischen Union vorgeschriebene Sicherheitskontrolle für Großgepäck trugen ebenfalls zur Umsatzsteigerung bei.

Das Segment Handling, das für 30,4% des Gesamtumsatzes der Flughafen Wien Gruppe verantwortlich zeichnet, konnte



### Terminal Performance Index

(Note 1 = sehr gut, 5 = sehr schlecht)

	2003	2002	2001	2000
Gesamtindex	1,40	1,38	1,35	1,35
Orientierung im Terminal	1,38	1,35	1,35	1,36
Sauberkeit	1,56	1,57	1,53	1,46
Sicherheitskontrolle	1,40	1,34	1,37	1,28
Wartezeit	1,42	1,40	1,38	1,36
Check-in	1,34	1,31	1,27	1,24
Informationen für Passagiere	1,41	1,33	1,29	1,32
Bequemlichkeit	1,30	1,27	1,27	1,35

2003 aufgrund der Steigerungen der Abfertigungsdienste (+ 3,3%) und des Frachtvolumens (+ 8,3%) den Umsatz um 0,6% auf € 106,0 Mio. erhöhen. Beachtliche Zuwächse erzielten wir mit den Low-Cost-Carriern, während die Umsätze mit Austrian Airlines Group und Swiss zurückgingen. Unser Marktanteil verringerte sich im Vergleich mit 2002 um 1,9 Prozentpunkte auf 91,2%. In den ersten 9 Monaten 2004 betrug das Umsatzwachstum im Seg-

ment Handling 16,8%. Das Segment Non-Aviation erreichte 2003 mit einem Plus von 5,4% einen Umsatz von € 79,4 Mio., was einem Anteil von 22,8% des Konzernumsatzes entspricht. Die Steigerung von € 1,5 Mio. war auf die neu hinzugekommenen Mieterträge des Projekts Cargo Nord und auf eine vermehrte Nachfrage nach Sicherheitsdienstleistungen (+ 10,7%) zurückzuführen. Die Erträge aus dem Duty Free gingen insbesondere durch den Rückgang

des kaufstarken Publikums zurück. Demgegenüber verzeichneten wir einen Anstieg der Erträge aus dem Travel Value Shop. Die Einnahmen aus der Gastronomievermietung konnten trotz umbaubedingter Flächenreduzierungen um 0,5% gesteigert werden. In den ersten 9 Monaten 2004 betrug das Umsatzwachstum im Segment Non-Aviation 10,3%.

### Hohe Kundenzufriedenheit

Der hohe Standard unserer Dienstleistungen stellt einen Schlüsselfaktor für den Erfolg des Unternehmens dar. Sicher, sauber, schnell und komfortabel soll der Airport sein. Trotz gesteigerter Passagierzahlen blieb der Terminal Performance Index laut Passagierbefragung über die angebotenen Leistungen und Einrichtungen am Flughafen Wien zwischen gut bis sehr gut. Der Terminal Performance Index wird seit 1995 erhoben. Dabei werden monatlich je 350 abfliegende und ankommende Passagiere persönlich befragt.



### Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

2003 ist das Anlagevermögen durch Investitionen deutlich gestiegen, der operative Cash Flow konnte verbessert werden.

### Investitionen

Mit € 115,2 Mio. waren 2003 die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen um € 35,6 Mio. höher als 2002, blieben aber dennoch unter den geplanten € 173,3 Mio. Die labile Verkehrssituation im ersten Halbjahr 2003 und eine vorsich-

tige Einschätzung der zukünftigen Entwicklung des Hauptkunden Austrian Airlines Group führten zur Überarbeitung des bereits verabschiedeten Investitionsplans. In den ersten 9 Monaten des Jahres 2004 wurde mit € 101,9 Mio. bereits fast der Vorjahreswert erreicht.

### Ertragslage

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Flughafen Wien Gruppe stieg 2003 um 0,3% auf € 97,3 Mio., und der Jahresgewinn um 0,8% auf € 70,8 Mio. Den größten Beitrag zum Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) liefert mit € 75,2 Mio. das Segment Airport, gefolgt von dem Segment Non-Aviation mit € 25,6 Mio. und dem Segment Handling mit € 15,9 Mio. Unsere Ausbaumaßnahmen (Terminalkapazität, Gepäckabfertigung, Vorfel-



### Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung, in € Mio.

	2003	2002	2001
Betriebsleistung	365,0	328,4	328,7
Betriebsaufwand	267,7	231,3	243,5
EBIT	97,3	97,1	85,2
Finanzergebnis	9,2	8,5	11,7
EBT	106,6	105,6	96,9
Steuern und Minderheitenanteile	35,7	35,3	30,6
Jahresgewinn	70,8	70,3	66,3

### Rentabilitätskennzahlen in %

	2003	2002	2001
EBIT-Margin	26,7	29,6	25,9
EBITDA-Margin	39,3	42,6	38,5
ROE	12,3	12,9	12,7
ROCE	13,8	14,7	13,4
WACC	7,2	8,0	8,1

### Finanzielle Situation

Aufgrund der guten Ergebnisentwicklung der letzten Jahre verfügte die Flughafen Wien Gruppe am Jahresende 2003 über liquide Mittel von € 131,1 Mio. (Ende September 2004 € 113,4 Mio.). Das Unternehmen hat keine Finanzschulden und ist daher in der Lage, Projekte aus eigener Kraft zu finanzieren bzw. mittelfristig Fremdkapital aufzunehmen, ohne in Ertragsprobleme zu kommen. Die Eigenkapitalquote belief sich Ende 2003 auf 70,7%.

der etc.) werden auf das Wachstum unserer Airline-Kunden abgestimmt. Durch eine stufenweise Erweiterung der neuen Terminalinfrastruktur wird das wirtschaftliche Risiko dieser Investition minimiert. Ebenfalls Risiko optimiert wurden die Entscheidungszeitpunkte für die notwendigen Investitionen. Generell beurteilen wir die Wachstumschancen für den Flughafen Wien äußerst positiv.

### Unsere wirtschaftlichen Ziele bis 2006

- Steigern der Kundenzufriedenheit
- Positionierung als Ost-West-Hub
- Absicherung des Verkehrswachstums
- Weitere Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit
- Halten der Marktführerschaft im Handling
- Forcierung von Non-Aviation-Geschäften





# Umwelt



Klimaschutz

Effizienter Energieeinsatz

Umweltfreundlich wärmen und kühlen

Luftgüte – kein Einfluss nachweisbar

Lärm – Entlastung steht im Mittelpunkt

Müllberge klein halten

Sauberes Wasser

Herausforderung Winter

# Umweltfaktor Flughafen



Die Flughafen Wien AG ist sich ihrer Verantwortung für die Umwelt bewusst. Im Zentrum unserer diesbezüglichen Bemühungen stehen das Monitoring umweltrelevanter Daten und die Umsetzung daraus abgeleiteter Maßnahmen. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt bei den Themen Lärm- und Schadstoffemission sowie bei Fragen der Ver- und Entsorgung und des effizienten Energieeinsatzes.

## Klimaschutz

Der Anteil des Flugverkehrs an dem durch den Menschen verursachten Treibhauseffekt liegt bei rund 3,5%. Zu diesem Ergebnis kam eine vom Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) durchgeführte Studie aus dem Jahr 1999.

Die dem Flughafen Wien zurechenbaren Emissionen sind in erster Linie von der Anzahl der Flugbewegungen bzw. der beförderten Passagiere abhängig. Im Zuge der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) für eine allfällige dritte Piste wird derzeit



eine umfassende Emissionsbilanz aller relevanten Schadstoffe und Treibhausgase erstellt. Darin eingerechnet werden etwa die dem System Flughafen zurechenbaren Emissionen aus der Start- und Landephase sowie die Emissionen der Vorfeldflotte (Zugmaschinen, Lkw, etc.) auf dem Boden.

### Wärme und Strom: ressourcenschonender Einsatz

93 Mio. Kilowattstunden Strom werden jährlich am Flughafen Wien benötigt, was in etwa dem Energieverbrauch der Stadt Tulln entspricht. Die benötigte elektrische Energie wird von „WIENSTROM“ über das Umspannwerk Simmering/Kaiser-Ebersdorf geliefert.

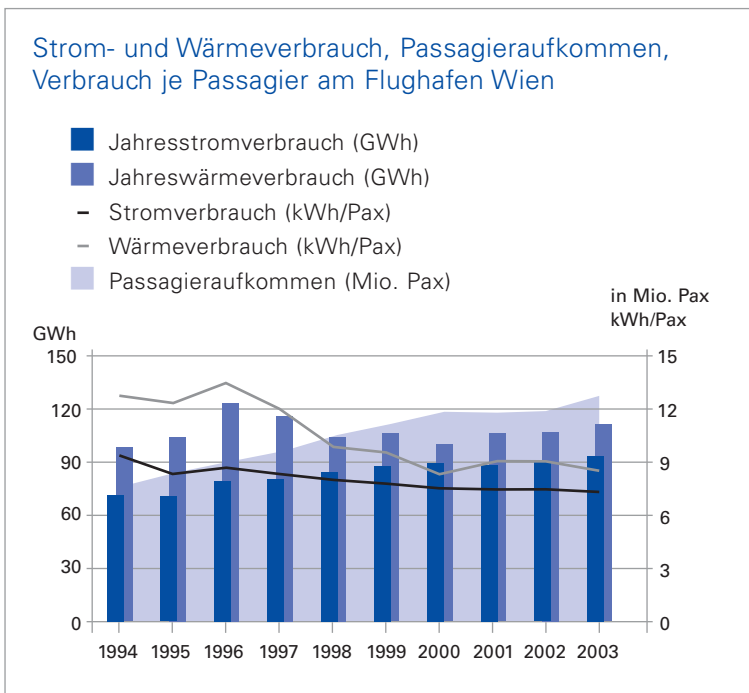
Für die Notstromversorgung stehen vier Notstromaggregate mit einer Gesamtleistung von 6,5 MW zur Verfügung, die im Notfall auch im Dauerbetrieb laufen können.

### Effizienter Energieeinsatz

Von 1993 bis 2003 stieg die Zahl der auf dem Flughafen Wien abgefertigten Passagiere um 78,2% von 7,2 auf 12,8 Mio. Im selben Zeitraum nahm der Gesamtenergieaufwand hingegen nur um knapp 22,7% zu. Dies wurde erreicht, weil

elektrische Energie so effizient wie möglich eingesetzt wird. Die optimale Schaltung aller Beleuchtungsanlagen wird zentral überwacht und gesteuert. Durch den Einsatz modernster Entwicklungen auf dem Beleuchtungssektor werden laufend beachtliche Energieeinsparungen erzielt.

Strom- und Wärmeverbrauch, Passagieraufkommen, Verbrauch je Passagier am Flughafen Wien







## Verkehrsmittel zum Airport

Angaben in % der lokal abfliegenden Passagiere

	2003	2002	2001	2000
<b>Straße</b>				
Privatauto	32	38	38	40
Mietwagen mit Fahrer	2	2	2	1
Leihwagen	4	5	3	2
Taxi/Minibus	35	28	32	32
öffentlicher Bus	17	20	17	15
Charterbus	–	1	1	1
Hoteltransfer	1	2	2	1
<b>Schiene</b>				
Schnellbahn	7	3	5	7

## Verkehr: perfekter Anschluss

Eine rasche Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal für jeden Flughafen. Am 14. Dezember 2003 nahm der City Airport Train (CAT) zwischen dem Bahnhof Wien-Mitte und dem Flughafen Wien den Betrieb auf. Damit ist uns gemeinsam mit den ÖBB eine entscheidende Verbesserung der verkehrstechnischen Anbindung des Flughafen Wien an das Wiener Stadtzentrum gelungen. Vor der Inbetriebnahme des CAT kam

nicht einmal ein Viertel der Passagiere mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Flughafen. Bereits 2001 wurden daher die Weichen für den „City Airport Train“ gestellt. Gemeinsam mit den ÖBB wurde die „City Air Terminal GmbH.“ (CAT) gegründet.

Speziell adaptierte Züge, Gepäck-Check-in im Bahnhof Wien-Mitte (bereits am Vorabend des Abflugs möglich) sowie eine Fahrzeit von nur 16 Minuten machen dieses weltweit erst vierte Air-Rail-Link zu

einer komfortablen Möglichkeit, den Flughafen vom Stadtzentrum aus zu erreichen. Check-in ist bis spätestens 75 Minuten vor Abflug möglich. Mehr Informationen im Internet unter [www.cityairporttrain.com](http://www.cityairporttrain.com)

2003 fiel der Startschuss für einen weiteren Ausbau des Bahnhofs am Flughafen Wien. Der Bahnhof wird fernzugtauglich gemacht.

Diese Um- und Neugestaltung der Bahnanlagen am Flughafen eröffnet alle Möglichkeiten des Bahnausbaus in Richtung Osten - und ist somit eine wichtige Voraussetzung für das wirtschaftliche Zusammenwachsen der Region zwischen Wien, Bratislava und Ungarn.



### Luftgüte: Kein Einfluss des Flugverkehrs nachweisbar

Seit mehr als 15 Jahren werden am Flughafen Wien Luftgütemessungen durchgeführt. Seit 1997 ist das Messsystem am

Flughafen Wien in das Luftgüteüberwachungsnetz der niederösterreichischen Landesregierung eingebunden.

Dieses besteht aus 46 Stationen, die halbstündig die aktuellen Messdaten an die Netzzentrale liefern. Die Daten sind unter <http://www.noel.gv.at/service/b>

d/bd4/luft/messnetz.htm abrufbar. Somit ist die Belastung an Schwefeldioxid, Stickoxiden, Ozon, Staub und Kohlenmonoxid - jene Parameter, die den Hauptanteil der Luftgüteüberwachung darstellen - für jedermann transparent. Die Ergebnisse der in unmittelbarer Umgebung des Flughafen Wien installierten Messstellen weichen von den unmittelbar am Flughafengelände gewonnenen Daten nur geringfügig ab. Dies bestätigen Vergleichsmessungen.

Die Situation am Flughafen Wien 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.

### Emissionen der Bodenverkehrsmittel

Die Emissionen der Bodenverkehrsmittel am Flughafen geben einen Überblick über den dem Flughafen zurechenbaren Ausstoß an Schadstoffen von Fahrzeugen und Sonderfahrzeugen (Busse, Schlepper und Starter-

dienste, etc.). Die Veränderungen zwischen 2002 und 2003 stehen mit knapp 7% in direkter Relation zum Verkehrswachstum. Zusätzlich lag im Jahr 2003 aufgrund des starken Winters der Treibstoffverbrauch für Winterdienstfahrten doppelt so hoch wie im Jahr davor und steht für knapp 3% des Schadstoffausstoßes durch Bodenverkehrsmittel (2002: knapp 2%). Im Vergleich zu den Bodenverkehrsmitteln betragen die Emissionen des Flugverkehrs am Flughafen Wien im Jahr 2003 mit 491 t CO und 170.800 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent (Hochrechnung auf Basis 2000) ein Vielfaches der für den Bodenverkehr ermittelten Werte.

#### Emissionen Bodenverkehrsmittel am Flughafen

	CO	NMVOC	NO <sub>x</sub>	PM 10	SO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub> -Äquiv.	TOPP
Gesamt (gerundet)	kg/a	kg/a	kg/a	kg/a	kg/a	t/a	kg/a
1999	31.451	11.866	71.002	9.570	3.868	6.573	102.137
2000	31.380	11.531	75.231	9.101	3.940	6.883	107.028
2001	36.375	12.990	90.419	10.160	4.649	8.276	127.668
2002	32.077	11.041	80.675	8.712	4.100	7.515	113.341
2003	34.334	11.254	87.136	9.030	3.692	8.306	121.735



### Lärm: Entlastung steht im Mittelpunkt

Seit 1978 wird am Flughafen Wien aufgrund behördlicher Auflagen jährlich von der Versuchsanstalt für Wärme- und Schalltechnik am TGM in Wien eine 66-dB(A)-Lärmzone berechnet. Trotz Zunahme der Flugbewegungen um 180% hat sich die beschallte Fläche in dieser Zeit um mehr als die Hälfte verringert. Diese positive Entwicklung ist vor allem auf die kontinuierliche Flottenmodernisierung bei den Fluglinien zurückzuführen.

### FANOMOS hört alles

Bei der Analyse der Fluggeräusche kommt dem FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) eine zentrale Bedeutung zu. FANOMOS misst mit 14 fixen und 2 mobilen Messstellen die Fluggeräuschemissionen aller startenden und landenden Flugzeuge. Die Radar- und Fluginformationsdaten stellt Austro Control zur Verfügung. FANOMOS führt die

Flugdaten mit den an den Messstellen erfassten Ereignissen zusammen. Mit diesem System kann auch kontrolliert werden, ob die vorgeschriebenen An- und Abflugrouten eingehalten werden.

### FANOMOS und mobile Messungen

Im Jahr 2003 wurden als Ergänzung zu den Ergebnissen der fixen Messstellen 15 mobile Messreihen durchgeführt. Diese sollten vor allem Vergleichswerte liefern, um die Maßnahmen des Teilvertrags des Mediationsverfahrens zur Bekämpfung des Fluglärms bewerten zu können.

### Müllberge klein halten

Der Flughafen Wien ist eine kleine Stadt mit mehr als 200 angesiedelten Unternehmen, 14.000 „Bewohnern“ und über 32.000 „Tagesgästen“. Dementsprechend groß ist auch die täglich anfallende Abfallmenge. Alle Möglichkeiten einer effizienten Abfallwirtschaft – auch über gesetzliche Vorschriften

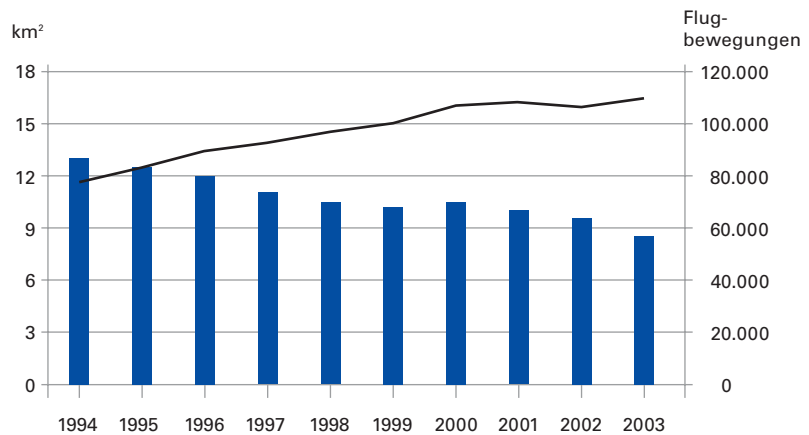




## 66-dB(A)-Fluglärmszone

Trotz Zunahme der Flugbewegungen wird die 66-dB(A)-Fluglärmszone immer kleiner. Basis der Berechnung bilden die 6 verkehrsreichsten Monate im Jahr.

- Fläche in km<sup>2</sup>
- Anzahl der Flugbewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten



Jahr	Flugbewegungen	Veränderung	Fläche	Veränderung
1999	98.241	2,1%	10,43 km <sup>2</sup>	-4,0%
2000	106.531	8,4%	10,74 km <sup>2</sup>	3,0%
2001	107.761	1,2%	9,92 km <sup>2</sup>	-4,9%
2002	106.451	-1,2%	9,64 km <sup>2</sup>	-2,8%
2003	110.624	3,9%	8,55 km <sup>2</sup>	-11,3%

hinaus – werden ausgeschöpft. Im Mittelpunkt stehen das von uns entwickelte Ökomodell und das österreichische Abfallwirtschaftsgesetz. Zentrale Punkte: Müll vermeiden, vermindern und verwerten.

## Mülltrennung auf dem Boden...

Unternehmen, die die Flughafen Wien AG mit Waren beliefern, sind verpflichtet, Verpackungsmaterialien zurückzunehmen.

Die Mülltrennung selbst erfolgt nach strengen Richtlinien. Da neben Flugzeug-, Catering- und Gewerbemüll auch unterschiedlich zu behandelnder Sondermüll anfällt, ist eine konsequente Trennung in Recycling-, Problem-



und nicht mehr verwertbare Reststoffe unerlässlich. Dadurch können die Restmüllmengen möglichst klein gehalten werden. Umweltinseln in den Terminals bieten den Passagieren die Möglichkeit, ihren Abfall sortenrein zu trennen.

### ... und in der Luft

Auch über den Wolken wird Müll getrennt. Austrian Airlines Group und Flughafen Wien AG haben in enger Zusammenarbeit eine Entsorgungslogistik entwickelt, in die mittlerweile alle in Wien ankommenden Fluglinien eingebunden sind. Einwegflaschen kommen zur Glasverwertung. Getränkedosen und Zeitungen, welche getrennt vom Flugzeug kommen, werden der Wiederverwertung zugeführt. Zu beachten ist, dass nicht alle anfallenden Abfälle von der Flughafen Wien AG entsorgt werden. Der in den Hangars der Austrian Airlines Group anfallende Abfall wird von der Fluglinie selbst ent-

sorgt. Auch die Systemgastronomie am Flughafen Wien ist zum Teil in eigene Abfallbewirtschaftungssysteme eingebunden.

### Bauschuttrecycling

Im Jahr 2003 war aufgrund von Sanierungsarbeiten der Unterbau von rund 50.000 Quadratmetern Flugbewegungsfläche auszuwechseln. Soweit es technisch möglich war, wurde das abgetragene Vorfelddmaterial für die Errichtung des neuen Unterbaus wieder verwendet. Das Abbruchmaterial wurde auf dem Flughafengelände zerkleinert und mit Sand vermischt, um für die neuerliche Verwertung die richtige Körnung zu erhalten.

### Herausforderung sauberes Wasser

In den Jahren 1993 bis 2003 hat das Passagieraufkommen am Flughafen Wien-Schwechat um 78,2% zugenommen, der Wasserverbrauch sank hingegen um 26%. Der jährliche Verbrauch am Flughafen Wien



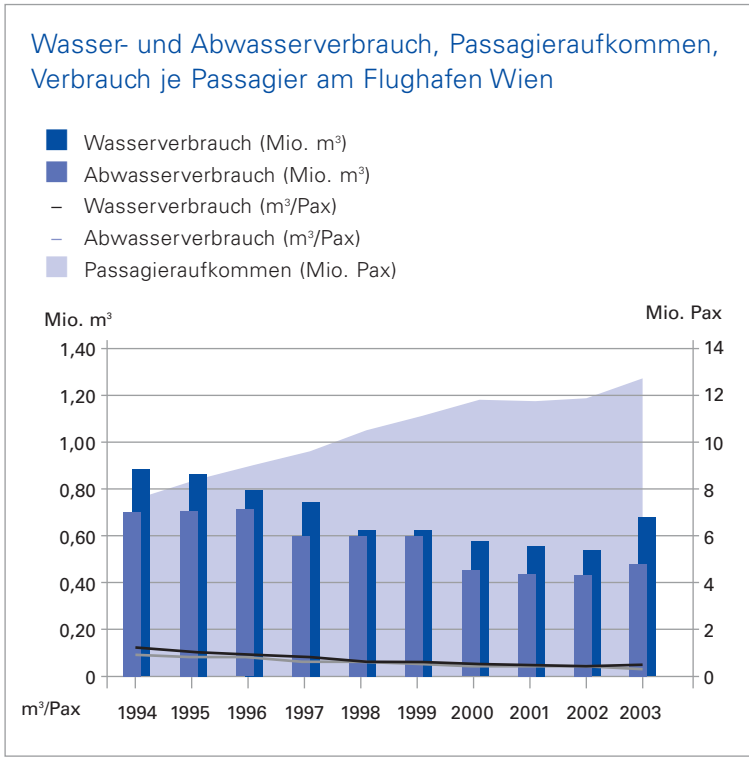
liegt bei rund 0,53 Mio. Kubikmetern. Dies entspricht dem Tagesverbrauch der Großstadt Wien. Flughafeneigene Brunnenanlagen im Nationalpark Donauauen und Wasserwerke fördern Grundwasser und bereiten es

zur Trinkwasserversorgung auf. Über eine Ringwasserleitung von über 25 Kilometern Länge wird das Wasser an alle Verbraucher auf dem Flughafengelände verteilt. Ein Teil tritt abgefüllt in die Trinkwassercon-

tainer der Flugzeuge den Weg rund um den Erdball an. Die „Österreichische Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit“ untersucht viermal jährlich das Trinkwasser am und in der Umgebung des Flughafens.

### Abfalldaten Flughafen Wien 1998-2003 gemäß ÖNORM S2100 und S2101

	2003	2002	2001	2000	1999	1998
lt. Abfallkatalog ÖNORM S 2100						
Restmüll LFZ [kg]	795.320	933.040	890.662	1.033.280	920.080	757.050
Restmüll LFZ [kg] je PAX	0,06	0,08	0,08	0,09	0,08	0,07
lt. Abfallkatalog ÖNORM S 2100						
Altpapier VIE [kg]	1.414.620	1.157.870	1.539.120	1.723.150	1.601.690	1.494.690
Altpapier VIE [kg] je PAX	0,11	0,1	0,13	0,14	0,14	0,14
lt. Abfallkatalog ÖNORM S 2100						
Alu/Dosen/Metall VIE [kg]	37.930	39.910	37.220	44.630	44.470	40.750
Alu/Dosen/Metall VIE [kg] je PAX	0,003	0,003	0,003	0,004	0,004	0,004
lt. Abfallkatalog ÖNORM S 2100						
Biogene Abfälle VIE [kg]	205.560	340.980	192.380	213.640	127.480	121.130
Biogene Abfälle VIE [kg] je PAX	0,02	0,03	0,02	0,02	0,01	0,01
lt. Abfallkatalog ÖNORM S 2100						
Glas VIE [kg]	256.270	186.242	257.805	377.587	333.999	357.253
Glas VIE [kg] je PAX	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03
lt. Abfallkatalog ÖNORM S 2100						
Kunststoffverpackungen VIE [kg]	100.500	91.980	86.810	82.554	73.774	73.470
Kunststoffverpackungen VIE [kg] je PAX	0,008	0,008	0,007	0,007	0,007	0,007
lt. Abfallkatalog ÖNORM S 2101						
Gefährlicher Abfall VIE [kg]	221.917	188.910	172.734	176.699	102.774	131.901
Gefährlicher Abfall VIE [kg] je PAX	0,017	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01
Recyclinganteil: 52,1–57,5%						



Das Ergebnis war stets positiv. Da der Flughafen Wien sein gesamtes Wasser aus dem Grundwasser bezieht, unternimmt er alles, um dessen Qualität und damit seine eigene Versorgung sicherzustellen.

#### Unterflurbetankung schützt

Die am Flughafen Wien praktizierte Unterflurbetankung trägt zum Schutz des Grundwassers bei. Alle Flugzeuge werden auf dem Vorfeld über eine eigene Ringleitung mit Treibstoff ver-



sorgt. Auf dem Gelände der OMV befinden sich 4 Tanks mit einem Gesamtvolumen von 30.000 Kubikmetern. Von dort wird das Kerosin mit einer maximalen Leistung von 180 Kubikmetern pro Stunde zum Treibstofflager auf dem Flughafengelände gepumpt.

Im Dezember 2003 wurde der Flughafen Wien baulich und funktionell an die Verbandskläranlage (VKA) in Schwechat-Mannswörth angeschlossen. Ab Ende 2005 wird das gesamte auf den Flugbewegungsflächen anfallende Oberflächenwasser in einem eigenen Kanalsystem aufgefangen und an die Kläranlage weitergeleitet

### Herausforderung Winter

Auch in der kalten Jahreszeit wird alles unternommen, damit die Flugzeuge sicher starten und landen können. Dazu ist es notwendig, dass das gesamte Pistensystem von Schnee und Eis befreit wird und die Flugzeuge selbst „aerodynamisch

sauber“ sind. Das Enteisen erfolgt durch ein erhitztes Gemisch aus Wasser und einem Enteisungsmittel, das in erster Linie aus Glykol besteht. Die am Flughafen Wien verwendeten Glykollgemische sind vollständig biologisch abbaubar. Das Wasser-Enteisungsgemisch stellt jedoch im Vergleich zu kommunalem Schmutzwasser eine höhere Schmutzfracht dar. Deshalb gibt es am Flughafen Wien gesonderte Enteisungspositionen, deren Abwässer getrennt aufgefangen und auch getrennt zu den Faultürmen der Kläranlage Schwechat gepumpt werden.

### Mehr zum Thema

Die 2002 erschienene Broschüre „Umwelt und Luftfahrt“ gibt einen Gesamtüberblick über das Thema Umwelt und Luftfahrt, zeigt, wie die Partner im System Luftfahrt ihren jeweiligen Beitrag leisten, bietet einen Ausblick auf die Zukunft und vermittelt einen Überblick über einschlägige internationale Forschungsprojekte. „Umwelt Aktuell“ ergänzt die Informationen mit Zahlen, Daten und Fakten zum abgelaufenen Jahr. Sämtliche Umwelt-Infos finden sich auf unserer Umwelt-Homepage [www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at)

### Unsere Umweltziele bis 2006

- Senkung des Gesamtenergieverbrauchs pro PAX (entspricht einem abgefertigten Passagier) für 2005 um 5% und für 2006 um weitere 3,2%. Das sind bis Ende 2006 insgesamt minus 8%, auf Basis 2003 (kWh/PAX = 16,02).
- Die LFZ-Restmüllmengen pro PAX sollen für 2005 bei einem prognostizierten PAX-Wachstum von 4,8% gleich bleiben. Dasselbe gilt für 2006 bei einem weiteren PAX-Anstieg um 4,6%, Basis 2003 (kg/PAX= 0,062).
- Umweltgerechte Abwasserentsorgung auf allen LFZ-Bewegungsflächen bis Ende 2005.



# Soziales



- Mitarbeiter aus der Region
- Aus- und Weiterbildung
- Beschäftigung von Behinderten
- Pensionskassa und Entlohnungssysteme
- Mitarbeiterstiftung
- Mitarbeiterbefragung
- Betriebsrat
- Arbeitsmedizin und freiwillige Zusatzversicherung
- Kindergarten und kostenloser Werksverkehr
- Sport- und Kulturverein und Mitarbeiterveranstaltungen

## Sozialfaktor Flughafen



Die Flughafen Wien Gruppe ist ein Dienstleistungskonzern, dessen Performance entscheidend von der fachlichen Kompetenz, der Leistung, der Erfahrung, dem Engagement und dem Einsatz jeder Mitarbeiterin und jedes Mitarbeiters abhängt.

Als eines der größten Unternehmen Ostösterreichs will der Flughafen Wien für seine MitarbeiterInnen ein attraktiver Arbeitgeber sein. Das soll nicht zuletzt durch Personalentwicklungsprogramme, Entlohnungssysteme und Sozialleistungen gewährleistet werden. Durch das steigende Verkehrswachstum am Flughafen Wien hat sich die Anzahl der Mitarbeiter seit 2000 erhöht. Das Durchschnittsalter von 38 Jahren ist weitgehend konstant, der Anteil der Mitarbeiter unter 25 Jahren (06/2004) liegt bei 10,9%.





### Entwicklung Personalstand

	06/2004	2003	2002	2001	2000
Arbeiter	2.220	2.005	1.810	1.820	1.869
Angestellte	927	887	774	777	742
Lehrlinge	23	27	28	29	33
Gesamt	3.170	2.919	2.612	2.626	2.644

Die durchschnittliche Dauer der Betriebszugehörigkeit ist mit knapp über 10 Jahren im Vergleich mit anderen Unternehmen im Durchschnitt relativ hoch.

### Mitarbeiter aus der Region

46% der ArbeitnehmerInnen der Flughafen Wien AG leben in Wien, 22% in der niederösterreichischen Umgebung (Umkreis 10 km), 21% stammen aus dem restlichen Niederösterreich und 9% aus dem Burgenland. Die am Flughafen Wien tätigen Firmen erwirtschaften jährlich insgesamt einen Umsatz von rund 2,5 Milliarden Euro und tragen mit 1,1 Milliarden Euro zum österreichischen BIP (Bruttoinlandsprodukt) bei.

### Frauenanteil

Da ein Großteil der MitarbeiterInnen im Bereich Flugzeugabfertigung tätig ist und diese schwere körperliche Arbeit vornehmlich von Männern ausgeübt wird, ist der Frauenanteil in der Flughafen Wien AG vergleichsweise niedrig.

Der Frauenanteil sinkt aufgrund des derzeit starken Verkehrswachstums und der damit einhergehenden Personalaufnahmen in männerdominierten Arbeitsbereichen (hauptsächlich Flugzeuglader).

### Frauenanteil

06/2004	2003	2002	2001	2000
13%	13,6%	14,2%	14%	13,2%

Die Frauenquote im Management beträgt in der ersten und zweiten Berichtsebene 17,5%.

### Aus- und Weiterbildung

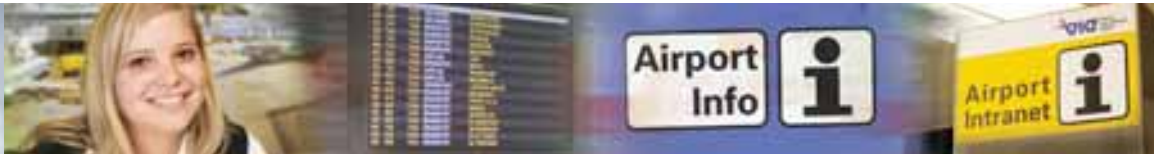
Durch schnelle Entwicklung, neue Geschäftsfelder und Herausforderungen, aber auch durch die staatlichen Vorgaben (Pensionsantrittsalter) werden die Bereiche Aus- und Weiterbildung, die hohe Flexibilität sowie die Vernetzung innerhalb des Unternehmens immer wichtiger.

Neben fachspezifischen Angeboten lagen die inhaltlichen Schwerpunkte der Aus- und Weiterbildung in der Optimierung der innerbetrieblichen Teamfähigkeit, der Verbesserung der Kundenorientierung, der interkulturellen Management Skills, der Gesprächsführung und des



Konfliktmanagements. Sprachliche Weiterbildung nahmen unsere Mitarbeiter vor allem in Englisch in Anspruch.

In den Jahren 2003 und 2004 beteiligten sich 65 Führungskräfte an einem für den Flughafen Wien maßgeschneiderten Fortbildungsprogramm. Ausbildungsschwerpunkte waren dabei soziale Führungskompetenzen, Strategie und Controlling sowie Arbeitsrecht.



In Summe (zentral durch die Personalentwicklung und dezentral durch die einzelnen Bereiche) wurden 2003 für die Aus- und Weiterbildung der MitarbeiterInnen 690.000 Euro ausgegeben (rund 236 Euro pro Mitarbeiter pro Jahr).

### Lehrlingsausbildung

Die Flughafen Wien AG bildet jedes Jahr deutlich mehr Lehrlinge aus, als in den jeweiligen Berufen benötigt werden. Wir sehen dies jedoch als verantwortungsvollen Beitrag und Investition in die Qualifizierung junger Menschen der Ostregion. Unsere Lehrlinge werden in den unterschiedlichen technischen und kaufmännischen Bereichen ausgebildet und zählen immer wieder zu den besten ihrer Klasse. Viele von ihnen erzielen ausgezeichnete Erfolge bei ihrer Lehrabschlussprüfung sowie bei Landes- und Bundeslehrlingswettbewerben. Unsere 7 kaufmännischen und 20 gewerblichen Lehrlinge schulten in Seminaren ihr wirtschaftliches Denken und bemühten sich um ihre Persön-

lichkeitsentwicklung. Eine Veranstaltung war der Suchtprävention gewidmet.

### Berufsbegleitende Ausbildung

Im Jahr 2003 förderte die Flughafen Wien AG die Teilnahme von 6 Mitarbeitern an berufsbegleitenden Ausbildungsprogrammen zum Master of Business Administration (MBA). Sehr erfolgreich verlief auch das Mitarbeiteraustauschprogramm mit dem Flughafen Malta, an dem 5 Dienstnehmer teilnahmen, ebenso das Lehrlingsaustauschprogramm mit dem Flughafen München, bei dem 6 Auszubildende für 3 Wochen in den täglichen Arbeitsablauf am Flughafen München integriert wurden.

### Beschäftigung von Behinderten

Im Jahr 2004 sind bei der Flughafen Wien AG 33 begünstigte Behinderte beschäftigt. Damit liegen wir unter der notwendigen Quote. Auf je 25 Dienst-

nehmer ist ein begünstigter (mind. 50%) behinderter Dienstnehmer einzustellen, bei Nichterfüllung wird vom Bundessozialamt die so genannte Ausgleichstaxe vorgeschrieben. Für das Jahr 2002 betrug die Ausgleichstaxe insgesamt 121.263,96 Euro, 2003 waren es 156.900 Euro.

### Pensionskassa

Das Unternehmen zahlt für jeden Mitarbeiter 2,5% des jeweiligen Monatsgrundbezugs in eine Pensionskassa ein, solange das Dienstverhältnis aufrecht ist. In den ersten 5 Dienstjahren werden diese Beträge rückgestellt, danach in die Pensionskassa übertragen. Nach weiteren 5 Dienstjahren können die eingezahlten Beträge nicht mehr verfallen, das bei der Pensionskassa angesammelte Kapital „gehört“ dem Mitarbeiter auch dann, wenn er das Unternehmen verlässt. Er nimmt das Geld gleichsam „im Rucksack“ mit. Es ist möglich, auf freiwilliger Basis darüber hinaus selbst zusätzliche Einzahlungen zu tätigen.



## Entlohnungssysteme

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene unterscheidet fixe und erfolgsabhängige

Gehaltskomponenten; Aktienoptionspläne für das Management sind nicht vorgesehen.

Des Weiteren werden den Dienstnehmern Prämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen ausbezahlt.



## Mitarbeiterstiftung

Seit dem Jahr 2000 sind unsere MitarbeiterInnen direkt am Dividendenentrag des Unternehmens beteiligt. 10% rückgekaufte Aktien wurden von der Flughafen Wien AG in eine unabhängige Privatstiftung eingebracht. 2003 wurden für das Geschäftsjahr 2002 ganze 3,99 Mio. Euro an die Mitarbeiter ausgeschüttet. Das entsprach 86,3% eines durchschnittlichen Monatsbezugs pro Mitarbeiter. Die Verteilung erfolgte auf Basis der jährlichen Bruttobasisbezüge. Die satzungsmäßig von der Flughafen Wien AG unabhängigen Organe der Mitarbeiterstiftung sind Stiftungsvorstand, Beirat und Stiftungsprüfer.

## Kontinuierlich besser werden

Unsere MitarbeiterInnen bringen sich aktiv mit Optimierungsvorschlägen ins Tagesgeschäft ein. Im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens gab es im Berichtsjahr ca. 70 Einzelvorschläge.

## Mitarbeiterbefragung

Verbesserungspotenziale werden auch durch die neu gestaltete Mitarbeiterbefragung aufgezeigt. Diese ist so konzipiert, dass sie zur kritischen Auseinandersetzung mit dem Unternehmen auffordert. Einen besonders hohen Zufriedenheitsgrad konnten wir bei den Fragen zur Klarheit über Aufgaben und Ziele erreichen.

Bei der Optimierung von Arbeitsmitteln, Zusammenarbeit und gegenseitiger Unterstützung entstanden gute Ansätze, an denen laufend weitergearbeitet wird.

Mit 67% aller MitarbeiterInnen wurden Mitarbeitergespräche geführt, in 55% dieser Gespräche wurden konkrete Leistungs- und Ausbildungsziele vereinbart. Seit der ersten Mitarbeiterumfrage vor 6 Jahren verbesserten sich die Ergebnisse kontinuierlich und liegen heute großteils auf sehr hohem Niveau.


## Arbeitnehmer und Management

Gemäß der österreichischen Rechtslage sind Betriebsräte Mitglieder des Aufsichtsrats. Zwischen Vorstand und Betriebsräten gibt es regelmäßige Termine. Personalleiter und Arbeitnehmervertreter besprechen wöchentlich aktuelle Themen.

Alle Arbeiter, Angestellten und Lehrlinge unterliegen den 2 Flughafen-Kollektivverträgen und werden somit von den Betriebsräten sowie der Gewerkschaft vertreten.

## Mitwirkung des Betriebsrats

Die umfassenden Vertretungsaufgaben des Betriebsrats zugunsten der MitarbeiterInnen gegenüber dem Unternehmen ermöglichen es, Probleme wirksam und vertraulich zu behandeln.



Es existiert ein Disziplinarwesen, das in seinem Vollzug bereits die Mitwirkung der Betriebsräte vorsieht und daher keines gesonderten Appellationsverfahrens bedarf.

### Arbeitsmedizin

Zwei Arbeitsmediziner betreuen die MitarbeiterInnen der Flughafen Wien AG sowie anderer Betriebe des Flughafens. Zu ihren Aufgaben gehören die Begehung der Arbeitsplätze, die Untersuchung der Arbeitsbedingungen, Sehtests, die Überprüfung der Lungen- und Herzfunktion, Gesundenuntersuchungen und eine umfassende Beratung zu Gesundheitsschutz und -förderung am Arbeitsplatz.



## Kindergarten

Der Standort Flughafen verfügt über einen Kindergarten, der von Montag bis Freitag (05.30 bis 20.00 Uhr) geöffnet ist und somit auch Eltern im Schichtdienst die Möglichkeit gibt, Beruf und Familie zu vereinbaren. Im Jahr 2004 wurde der Flughafenkindergarten vom Österreichischen Familienbund und dem Verein „Family Business“ & Kandoo als innovativste Kinderbetreuungsstelle Österreichs ausgezeichnet.

## Kostenloser Werksverkehr

Ein kostenloser Werksverkehr (nach Wien und in die Umlandgemeinden) unterstreicht die regionale Verantwortung des Unternehmens.

## Freiwillige Zusatzversicherung

2003 wurden freiwillige Unfall- und Krankenversicherungen unserer Mitarbeiter mit einem Betrag von 130.300 Euro unterstützt.

## Sport- und Kulturverein

Der Sport- und Kulturverein zählt mehr als 1.100 Mitglieder aus allen Bereichen des Unternehmens.

## Mitarbeiterveranstaltungen

Veranstaltungen, die die Identifikation der MitarbeiterInnen mit dem Unternehmen fördern, werden sowohl vom Unternehmen als auch vom Betriebsrat organisiert und gemeinsam unterstützt. Dazu zählen z.B. ein Gesundheitstag, eine Willkommensveranstaltung für neue MitarbeiterInnen, der Betriebsausflug, der in den

vergangenen Jahren von ca. der Hälfte der Mitarbeiter wahrgenommen wurde, sowie ein jährlich wiederkehrender Neujahrsempfang für FlughafenpensionistInnen.

## Unsere sozialen Ziele

- Verdoppelung der Ausgaben für Aus- und Weiterbildung auf 1% des Personalaufwandes bis 2007
- Einführung von Programmen und Angeboten, die speziell auf die Arbeitsbedingungen älterer MitarbeiterInnen abgestimmt sind.
- Vermehrte Maßnahmen zur besseren Vereinbarung von Familie und Beruf für MitarbeiterInnen im Schichtdienst





# Anhang



Begutachtung

GRI Content Index

Glossar

## Begutachtung

Die folgende Beurteilung bezieht sich ausschließlich auf den vorgelegten Nachhaltigkeitsbericht als solchen. Weder wird eine qualitative Bewertung des Inhalts geleistet, noch der Bericht auf den Wahrheitsgehalt der gemachten Angaben hin überprüft.

Die Flughafen Wien AG folgt mit ihrem ersten Nachhaltigkeitsbericht dem Ansatz der „Triple Bottom Line“, der gleichberechtigten Betrachtung ökonomischer, ökologischer und sozialer Faktoren. Als Richtschnur dient der Index der Global Reporting Initiative (GRI).

Bei der Bewertung der Vollständigkeit ist zu beachten, dass die Flughafen Wien AG bisher ausschließlich in einer Region mit sehr hohen Sozial- und Umweltstandards operiert. Dadurch treten grundsätzliche Fragen nach Menschenrechten und elementaren Arbeitsstandards weitgehend in den Hintergrund.

Der Bericht diskutiert sehr ausführlich die Bedeutung des Flughafens als regionaler Wirtschaftsstandort, sowie das im Zuge der geplanten Kapazitätserweiterungen in Gang gesetzte Mediationsverfahren. Durch den zusätzlichen Verweis auf weiterführende Links im Internet wird den betroffenen Anspruchsgruppen ein hohes Maß an Informationen zur Verfügung gestellt.

Im Umweltteil werden die wesentlichen Umweltdaten über mehrere Jahre dargestellt.



Damit lässt sich die Entwicklung des Ressourcenverbrauchs sehr gut nachvollziehen. Leider fehlt eine Schilderung des zu Grunde liegenden Umweltmanagementsystems (EMS). Dies sollte unbedingter Bestandteil zukünftiger Berichte werden.

Der Sozialteil enthält alle wesentlichen Informationen in Bezug auf Mitarbeiterzahlen, Arbeitnehmervertretung und betriebliche Leistungen. Erfreulich ist hier auch die Diskussion von Bereichen mit unterdurchschnittlicher Performance, wie etwa der nicht erfüllten Behindertenquote. Statistiken zur Arbeitssicherheit fehlen im Sozialteil, sie finden sich aber an einer anderen Stelle des Berichts.

Sowohl im Umwelt- als auch im Sozialteil sind quantifizierbare Ziele bis zum Jahr 2006 angegeben. Dadurch stellt sich die Flughafen Wien AG einer Erfolgskontrolle durch externe Beobachter. Aus der Sicht der Ratingagentur ist eine Erweiterung der zukünftigen Berichterstattung um folgende Punkte wünschenswert:

- Ein umfassendes Leitbild zur Nachhaltigkeit als Ergänzung der bestehenden „Business Mission“.
- Die Sicherung sozialer Standards bei Lieferanten und Subunternehmern, vor allem wenn Arbeitnehmer aus Nicht-EU-Staaten betroffen sind.
- Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption, insbesondere im Hinblick auf das latente Korruptionsrisiko bei der Vergabe von Großaufträgen.

Zudem sollten noch stärker als bisher die relevanten ökologischen und sozialen Themen- und Problemfelder in den Vordergrund der Berichterstattung gerückt werden, anstatt den Fokus zu sehr auf die wirtschaftliche Bedeutung und Entwicklung des Flughafens zu setzen.

Die Flughafen Wien AG hat mit ihrem ersten Nachhaltigkeitsbericht einen wichtigen Schritt zu mehr Transparenz, einem erweiterten Stakeholder-Dialog und damit zu gesellschaftlicher Verantwortung jenseits der öko-

nomischen Dimension getan. Das geplante Nachhaltigkeitsmanagement dürfte Garant für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Berichtswesens in Umfang und Tiefe sein. Seine eigentliche Bewährungsprobe wird das Reporting allerdings erst in den kommenden Jahren zu bestehen haben, wenn über das Erreichen oder Nichterreichen der im vorliegenden Bericht gesetzten Ziele Rechenschaft abgelegt werden muss.

München,  
am 3. November 2004



Matthias Bönning  
Head of Research und  
Mitglied des Vorstands  
der oekom research ag

Der vorliegende Bericht orientiert sich an den GRI-Richtlinien. Die folgende Tabelle gibt dazu einen groben Überblick.

Der GRI Content Index		www.globalreporting.org	
GRI-Code	Indikator Inhalt	Wo im Bericht	Seite
1.1	Vision, Strategie	Unsere Leitlinien, Prinzipien und Zukunftsstrategien	12-17
1.2	Stellungnahme Hauptgeschäftsführer	Vorwort Vorstand	4-5
2.1-2.9	Organisationsprofil	Unternehmen Flughafen Datenblatt	8-11
2.9,3.9-3.12	Stakeholder	Flughafen im Dialog	20-29
2.10-2.22	Berichtsabgrenzung und -profil	Inhaltsverzeichnis Vorwort Vorstand	1 4-5
3.1-3.8	Struktur und Governance	Unternehmen Flughafen Unsere Leitlinien, Prinzipien und Zukunftsstrategien Datenblatt	8-11 12-17
3.13-3.20	Geschäftsgrundsätze und Managementprinzipien	Unsere Leitlinien, Prinzipien und Zukunftsstrategien	12-17
4.1	GRI Content Index	hier	hier
EC1,5,13	Ökonomische Leistungsindikatoren	Wirtschaftsfaktor Flughafen Datenblatt	36-45
EN1-5, 8,	Ökologische Leistungsindikatoren	Umweltfaktor Flughafen	46-59
LA1	Beschäftigung	Sozialfaktor Flughafen	60-69
LA4	Einbez. MitarbeiterInnen	Sozialfaktor Flughafen	60-69
LA5,LA6	Gesundheit und Sicherheit	Unsere Verantwortung – Ihre Sicherheit Sozialfaktor Flughafen	30-35 60-69
LA9	Training und Weiterbildung	Sozialfaktor Flughafen	60-69
LA10,LA11	Chancengleichheit	Sozialfaktor Flughafen	62-71
HR4	Nicht-Diskriminierung	Vorwort Vorstand Sozialfaktor Flughafen	4-5 60-69



## Glossar

### AEA

Association of European Airlines – Verband der europäischen Linienfluggesellschaften

### Airside

Die Bewegungsfläche eines Flugplatzes, daran anschließende Gelände und Gebäude, die nicht öffentlich zugänglich sind und deren Zutritt kontrolliert wird

### Äquivalenter Dauerschallpegel

Der äquivalente Dauerschallpegel (LEQ) ist ein sowohl national als auch international anerkanntes Maß zur Beurteilung von Geräuschmissionen. Der Wert repräsentiert sämtliche innerhalb eines bestimmten Bezugszeitraumes auftretenden Geräusche unter Berücksichtigung von maximalem Spitzenwert, Dauer des Geräusches, Häufigkeit sowie des Zeitpunktes des Auftretens.

### Baggage Reconciliation System (BRS)

EDV-gestütztes System, welches alle Gepäckstücke scannt. BRS gewährleistet, dass nur

Gepäckstücke von Passagieren, die an Bord sind, verladen werden und stellt sicher, dass die Gepäckstücke schnellstmöglich auffindbar sind

### Cargo Nord

Erweiterung der Frachteinrichtungen nördlich der B9 bzw. des Austrian-Crew-Gebäudes

### CO<sub>2</sub>-Äquivalent

Aggregation von Treibhausgasen nach ihrem Treibhauspotenzial

### FANOMOS

FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) misst die Fluggeräuschmissionen aller startenden und landenden Flugzeuge. FANOMOS zeichnet in Verbindung mit Radardaten Flugspur, Geschwindigkeit und Flughöhe auf und liefert Daten für die Kontrolle der Lärmzonenberechnung.

### Dezibel dB(A)

Geräuschpegel werden in Dezibel gemessen. Dezibel bezeichnet das Maß für den Schalldruck auf das Gehör. Die Angabe in dB(A) berücksichtigt darüber hinaus die frequenzabhängige

Empfindlichkeit des menschlichen Ohres. Jede Zunahme des Schalls um 10 dB(A) wird als Verdoppelung der Lautstärke empfunden.

### Flugbewegungen

Starts und Landungen

### Fluglärmzone

Als Fluglärmzone wird jene Fläche bezeichnet, die einem bestimmten äquivalenten Dauerschallpegel ausgesetzt ist. Fluglärmzonen können für unterschiedlich hohe äquivalente Dauerschallpegel berechnet werden.

### Hold Baggage Screening

Jedes eingetragene Gepäckstück, das in den Gepäckraum eines Flugzeugs (= engl. „hold“) eingeladen werden soll, wird sicherheitstechnisch überprüft

### Hub

Drehscheibe im Luftverkehr

### IATA

International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)

### **Immissionen**

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

### **Kohlendioxid CO<sub>2</sub>**

quantitativ wichtigstes Treibhausgas, das durch menschliche Aktivitäten (insbesondere Verbrennung fossiler Energieträger) freigesetzt wird.

### **Kohlenmonoxid CO**

Luftschadstoff, der bei unvollständiger Verbrennung entsteht.

### **Landside**

Bereich eines Flughafens oder Flughafengebäudes, der öffentlich zugänglich ist

### **Low-cost-carrier**

Billigfluglinie

### **Maximum Take-off weight (MTOW)**

Vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht

### **NMVOc**

flüchtige Kohlenwasserstoffe

### **Pax**

Passagier

### **PM 10**

Feinstaub (Masse aller Partikel kleiner als 10 µm aerodynamischem Durchmesser)

### **Schwefeldioxid SO<sub>2</sub>**

Entsteht bei der Verbrennung fossiler Energieträger aus dem enthaltenen Schwefel. SO<sub>2</sub> wird in der Atmosphäre zu Schwefelsäure und schwefliger Säure umgewandelt und ist damit eine Ursache des sauren Regens.

### **Stickoxid NO<sub>x</sub>**

Stickoxide sind versauernd wirkende Luftschadstoffe, die auch beim Sommersmog mitwirken (Ozonvorläufer-Substanz)

### **TOPP**

Bodennahes Ozonvorläufer-Potential (tropospheric ozone precursor potentials), berechnet aus den Luftschadstoffen CO, NMVOC, NO<sub>2</sub> und CH<sub>4</sub> (Methan)

### **Trucking**

Luftfracht, die auf Lkws transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)

### **Turnaround (-Zeiten)**

Die Zeit, die die Bodenabfertigung benötigt, um ein Flugzeug nach der Landung wieder startbereit zu machen

### **VIE-Skylink**

Terminal-Neubau, welcher phasenweise errichtet wird und sich in nordöstlicher Richtung an die bestehenden Terminals anschließen wird

### **Vorfeld**

„Parkplatz“ der Flugzeuge (Abstellplätze)

Flughafen Wien AG  
Postfach 1  
A-1300 Wien-Flughafen  
Telefon: +43 1 7007-0  
Fax: +43 1 7007 23058  
<http://www.viennaairport.com>  
<http://www.vie-umwelt.at>  
<http://www.viemediation.at>

Nachhaltigkeitsbeauftragter: Robert Dusek

Impressum:

Herausgeber: Flughafen Wien AG  
Projektbegleitung: brainbows informationsmanagement Ges.m.b.H.  
Gestaltung: FCB Kobza Werbeagentur Ges.m.b.H.  
Photos: Georg Schlosser, Getty Images, Zefa Images, Flughafen Wien AG  
OMV, [www.mediendienst.com](http://www.mediendienst.com), Austrian Presseabteilung, Fischataler  
Bildbearbeitung: Grafo Ges.m.b.H.  
Druck: Edelbacher Druck Ges.m.b.H.  
Gedruckt auf: Holzfrei G-Print matt, chlorfrei gebleicht.

## Fluglinien

Austrian Airlines □ [www.aua.com](http://www.aua.com)  
Association of European Airlines □ [www.aea.be](http://www.aea.be)  
Lufthansa □ [www.lufthansa.de](http://www.lufthansa.de)  
International Civil Aviation Organization □ [www.icao.int](http://www.icao.int)

## Flugsicherungen

ACG □ [www.austrocontrol.com](http://www.austrocontrol.com)  
Eurocontrol □ [www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int), [www.eurocontrol.be](http://www.eurocontrol.be)  
Deutsche Flugsicherung □ [www.dfs.de](http://www.dfs.de)

## Flughäfen

Frankfurt □ [www.frankfurt-airport.de](http://www.frankfurt-airport.de)  
München □ [www.munich-airport.de](http://www.munich-airport.de)  
London Heathrow □ [www.baa.co.uk/main/airports/heathrow](http://www.baa.co.uk/main/airports/heathrow)  
Zürich □ [www.uniqueairport.com](http://www.uniqueairport.com)

## Flugzeug- und Triebwerkshersteller

Airbus □ [www.airbus.com](http://www.airbus.com)  
Bombardier □ [www.bombardier.com](http://www.bombardier.com)  
Boeing □ [www.boeing.com](http://www.boeing.com)  
EADS □ [www.eads.net/eads/en/index.htm](http://www.eads.net/eads/en/index.htm)  
Pratt & Whitney □ [www.prattandwhitney.com](http://www.prattandwhitney.com)

## Forschung

AERONET □ [www.aero-net.org](http://www.aero-net.org)  
MOZAIC □ [www.aero.obs-mip.fr/mozaic](http://www.aero.obs-mip.fr/mozaic)  
PAZI □ [www.pa.op.dlr.de/pazi/start.html](http://www.pa.op.dlr.de/pazi/start.html)  
PARTEMIS □ [www.aero-net.org/about/relproj/8-partemis.htm](http://www.aero-net.org/about/relproj/8-partemis.htm)

## Verkehrsforschung – leiser Verkehr – Lärmbekämpfung

Deutsche Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin (DGSM) □ [www.dgsm.de](http://www.dgsm.de)  
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt □ [www.dlr.de/VL](http://www.dlr.de/VL)  
Deutscher Arbeitsring für Lärmbekämpfung □ <http://www.dalaerm.de>  
Forschungsverbund Leiser Verkehr □ [www.fv-leiserverkehr.de/FV-LeiserVerkehr](http://www.fv-leiserverkehr.de/FV-LeiserVerkehr)  
Lärm-, Schlafforschung in Europa (Europäische Union) □ [www.calm-network.com/](http://www.calm-network.com/)  
ÖAL □ Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung □ <http://www.oal.at/>

## Klimaschutz

Center for the New Europe □ [www.cne-network.org](http://www.cne-network.org)  
Greenpeace □ [www.greenpeace.de](http://www.greenpeace.de)  
Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) □ [www.ipcc.ch/](http://www.ipcc.ch/)  
Umweltbundesamt □ [www.umweltbundesamt.at](http://www.umweltbundesamt.at)  
United Nations Framework Convention on Climate Change □ [www.unfccc.de](http://www.unfccc.de)

## Mediationsverfahren Flughafen Wien □ [www.viemediation.at](http://www.viemediation.at)

Flughafen Wien □ [www.flughafenwien.at](http://www.flughafenwien.at)  
Umwelt und Luftfahrt □ [www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at)