



Geschäftsbericht

2003

**Flughafen
Wien AG**

EUROPAS ERSTE ADRESSE



KENNZAHLEN DER FLUGHAFEN-WIEN-GRUPPE

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE					
KENNZAHLEN (IN € MIO., AUSGENOMMEN MITARBEITER)	2003	VERÄND. IN %	2002	VERÄND. IN %	2001
GESAMTUMSATZ	348,4	9,4	318,4	-0,5	320,1
DAVON AIRPORT	162,7	19,8	135,8	-0,3	136,2
DAVON HANDLING	106,0	0,6	105,3	-5,1	111,0
DAVON NON-AVIATION	79,4	5,4	75,3	3,6	72,7
EBIT	97,3	0,3	97,1	13,9	85,2
EBIT-MARGIN (IN %)¹)	26,7	-9,8	29,6	14,0	25,9
EBITDA-MARGIN (IN %)²)	39,3	-7,8	42,6	10,7	38,5
ROCE (IN %)³)	13,8	-5,8	14,7	9,9	13,4
JAHRESGEWINN	70,8	0,8	70,3	6,1	66,3
CASH FLOW AUS LAUFENDER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	150,4	24,3	120,9	23,0	98,3
EIGENKAPITAL	590,1	5,4	559,9	5,2	532,4
INVESTITIONEN⁴)	115,2	44,7	79,6	29,9	61,3
ERTRAGSTEUERN	35,6	0,9	35,3	15,3	30,6
MITARBEITER/INNEN⁵)	2.918	11,7	2.612	-0,5	2.626
BRANCHENSPEZIFISCHE					
VERKEHRSKENNZAHLEN	2003	VERÄND. IN %	2002	VERÄND. IN %	2001
MTOW (IN MIO. TONNEN)⁶)	5,3	5,0	5,0	-2,0	5,1
GESAMTPASSAGIERE (IN MIO.)	12,8	6,8	12,0	1,0	11,9
TRANSFERPASSAGIERE (IN MIO.)	4,3	3,2	4,2	11,2	3,8
FLUGBEWEGUNGEN	197.089	5,5	186.782	0,7	185.425
FRACHT (LUFTFRACHT UND TRUCKING; IN TONNEN)	173.296	8,3	160.026	0,3	159.525
SITZLADEFAKTOR (IN %)⁷)	66,6	2,0	65,3	3,2	63,3
BÖRSENTECHNISCHE					
KENNZAHLEN	2003	VERÄND. IN %	2002	VERÄND. IN %	2001
ANZAHL AUSGEBENER AKTIEN (IN MIO.)	21	0,0	21	0,0	21
KGV (PER 31.12.)	11,0	15,4	9,6	0,7	9,5
GEWINN JE AKTIE (IN €)	3,4	0,6	3,4	6,0	3,2
DIVIDENDE PRO AKTIE	2,0	0,0	2,0	5,3	1,9
PAY-OUT-RATIO (IN % VOM JAHRESGEWINN)	59,3	-0,8	59,8	-0,8	60,2
MARKET CAP (PER 31.12.; IN € MIO.)	781,2	16,3	672,0	6,7	630,0
BÖRSENKURS: HÖCHSTER WERT	37,20	-1,8	37,90	-7,5	40,97
BÖRSENKURS: NIEDRIGSTER WERT	30,33	5,3	29,42	14,2	25,76
BÖRSENKURS: WERT PER 31.12.	37,20	16,3	32,00	6,7	30,00
MARKTGEWICHTUNG (PER 31.12., IN %)	3,7	-21,9	4,7	59,9	3,0

Erläuterungen:

- 1) EBIT-Margin (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern/Betriebsleistung
- 2) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern + Abschreibungen/Betriebsleistung
- 3) ROCE (Return on Capital Employed after Taxes) = (EBIT abzgl. zurechenbare Steuern)/durchschnittliches Capital Employed
- 4) Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen
- 5) Personalstand per 31.12. gewichtet nach Beschäftigungsgrad inkl. Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer, etc.), exkl. Vorstände und Geschäftsführer
- 6) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge
- 7) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere/angebotene Sitzplatzkapazität

Hintergrundinformationen zu diesen Kennzahlen finden Sie im Flughafen Wien Online-Geschäftsbericht unter <http://vie2003de.genesto.com/kennzahlen>

WICHTIGE VERKEHRSDATEN IM ÜBERBLICK

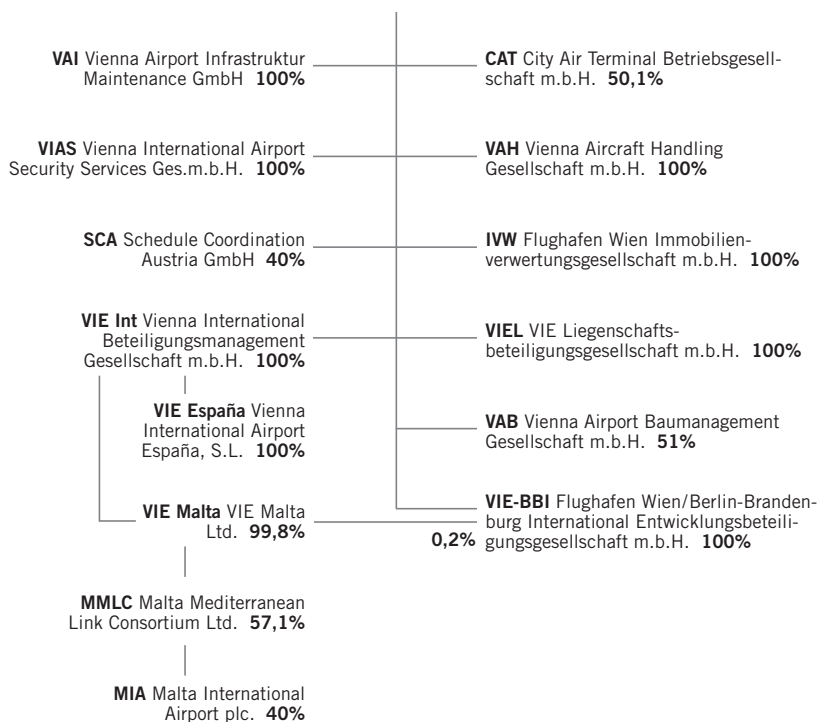
PASSAGIERZAHLEN IM DETAIL	2003	VERÄNDERUNG GEGENÜBER 2002 IN %
PASSAGIERE (AN + AB + TRANSIT)	12.784.504	6,8
LINIENVERKEHR	11.442.347	7,5
CHARTERVERKEHR	1.342.157	0,7
TRANSFERPASSAGIERE	4.313.156	3,2
TRANSFERANTEIL	33,9%	Anteil 2002: 35,1%
PASSAGIERE LINIENVERKEHR		
LANGSTRECKE	625.184	+1,7
EUROPA	4.889.244	+9,0
OSTEUROPA	900.225	+4,7
WESTEUROPA	3.989.019	+10,1
FERNOST	418.426	+0,2
NAHER UND MITTLERER OSTEN	131.248	-9,6
NORDAMERIKA	196.019	+4,6
AFRIKA	69.563	-11,1
SÜDAMERIKA	1.975	-0,2
PASSAGIERE		
<u>WESTEUROPA-LINIE (PAX AB)</u>		
LONDON	344.073	+5,4
FRANKFURT	340.403	-2,8
PARIS	255.938	-0,4
<u>LANGSTRECKE-WEST-LINIE (PAX AB)</u>		
WASHINGTON	76.913	+0,8
NEW YORK	65.244	-6,9
TORONTO	36.737	+64,9
<u>FERNOST-LINIE (PAX AB)</u>		
BANGKOK	82.431	+13,6
TOKIO	61.579	+16,0
SYDNEY	55.964	+10,4
<u>OSTEUROPA-LINIE (PAX AB)</u>		
MOSKAU	88.233	+0,1
WARSCHAU	69.468	+6,8
BUKAREST	65.082	+20,7
<u>CHARTERVERKEHR (PAX AB)</u>		
ANTALYA	106.510	-10,8
HERAKLION	40.859	+9,8
MALLORCA	33.376	+17,0

DER FLUGHAFEN WIEN Als ertrags- und wachstumsorientiertes Dienstleistungsunternehmen stehen wir für Schnelligkeit, Sicherheit und hohen Komfort.

DIE FLUGHAFEN WIEN AG ist eine der wenigen börsennotierten Aktiengesellschaften in Europa, die einen Flughafen betreiben. Die öffentliche Hand hält eine Minderheitsbeteiligung von 40 Prozent. Über die Mitarbeiterstiftung, die zehn Prozent des Aktienkapitals hält, sind unsere ArbeitnehmerInnen direkt am Dividendenerfolg beteiligt. 50 Prozent der Aktien werden an der Börse gehandelt.

Wir sind Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien sowie Anbieter aller damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungen. Als *der* Flughafen Mitteleuropas bereiten wir uns auf ein überdurchschnittliches Wachstum vor. Die bevorstehende EU-Osterweiterung wird unser Einzugsgebiet verstärkt in Österreichs Nachbarstaaten ausdehnen. Aufgrund des in Osteuropa zu erwartenden höheren Wirtschaftswachstums ist mit vermehrtem Reiseaufkommen zu rechnen, was sich wegen unserer hohen Anzahl an Osteuropadestinationen positiv auf unser Geschäft auswirken wird. Es ist unser strategisches Ziel, unsere Position als Drehscheibe für den Transfer-Passagierverkehr zwischen Ost- und Westeuropa weiter auszubauen. Die Hub-Funktion unseres Flughafens wollen wir durch die Akquisition von Langstreckendestinationen stärken.

Flughafen Wien AG



Die vollständige Liste aller Beteiligungen der Flughafen Wien AG befindet sich, gegliedert nach Art und Umfang der Konsolidierung im Jahresabschluss, auf den Seiten 110–112. Anfang Januar 2003 wurde die SCA Schedule Coordination Austria GmbH operativ tätig, die sich mit der Koordinierung von Slots beschäftigt. Ende 2003 wurde die VAI Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH gegründet, die mit 1.1.2004 ihre operative Tätigkeit im Bereich der Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen aufnahm.

Kommentar des Vorstands	4
Management	7
Ein Gespräch mit Herbert Kaufmann	8
Ein Gespräch mit Kurt Waniek	11
Ein Gespräch mit Gerhard Schmid	14
Erfolgsfaktoren	19
Unternehmensstrategie	34
Aviation Business	38
Non-Aviation Business	40
Corporate Governance	42
Flughafen-Wien-Aktie	44
Konzernlagebericht	
Wirtschaftliches Umfeld	48
Umsatz	50
Ertragslage	52
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur	54
Investitionen	56
Risiken	57
Prognose	58
Segmentberichterstattung	
Airport	60
Handling	63
Non-Aviation	66
Nachhaltigkeit	
Bedarfsgerechter Ausbau	71
Mediationsverfahren	73
Umwelt	74
MitarbeiterInnen	76
Konzernabschluss 2003	
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	80
Konzern-Bilanz	81
Konzern-Geldflussrechnung	82
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	83
Anhang zum Konzernabschluss der Flughafen Wien AG	84
Bericht des Abschlussprüfers	109
Beteiligungen der Flughafen Wien AG	110
Bericht des Aufsichtsrats	113
Aufbauorganisation und Aufsichtsrat	114
Glossar	116

2003 WAR EIN ERFOLGREICHES JAHR. DER FLUGHAFEN WIEN WÄCHST DREIMAL SCHNELLER ALS DER DURCHSCHNITT DER EUROPÄISCHEN AIRPORTS. UNSER FLUGHAFEN LIEGT IN DER MITTE DES NEUEN EUROPA. DESHALB BAUEN WIR JETZT DIE KAPAZITÄT AUS, UM UNSER WACHSTUM AUCH IN ZUKUNFT ABZUSICHERN. DAMIT WIR AUCH MORGEN BESSER ALS DIE ANDEREN SIND.

Cargo Nord

Bisher haben wir auf dem Areal Cargo Nord 14.000 m² Gebäudeflächen entwickelt, realisiert und an Logistikdienstleister vermietet. Die noch zur Verfügung stehende Grundfläche beträgt rund 40.000 m².

Flugsicherungsturm

Mit der Errichtung des Gemeinschaftsprojektes Flugsicherungsstelle mit Kontrollturm, welches an die Austro Control GmbH vermietet wird, schaffen wir ein neues Wahrzeichen für den Flughafen Wien.

Baubeginn: Juli 2003

Inbetriebnahme: Februar 2005

Air Cargo Center

Fracht braucht Platz: Mit dem Air Cargo Center und dem benachbarten Handling Center West schaffen wir die notwendige Infrastruktur für ein weiteres Wachstum des boomenden Luftfrachtgeschäfts.

Baubeginn: Herbst 2004

Fertigstellung: Ende 2005



Skylink

Die Terminalerweiterung Skylink schafft Platz für bis zu 28 Millionen Passagiere. Der Bau erfolgt in mehreren Phasen gemäß der Verkehrsentwicklung der nächsten Jahre.

Baubeginn: Mitte 2005
Fertigstellung (1. Phase): Anfang 2008

Office Park

Der Office Park ist eine innovative, hochtechnisierte Büroimmobilie. Ideal für Unternehmen, die mit einem Standort im Zentrum Europas alle Vorteile der perfekten Verkehrsanbindung sowie die Nähe zu den Märkten in Osteuropa nutzen wollen.

Baubeginn: April 2003
Inbetriebnahme: Herbst 2004

Bahnhof Flughafen

Ein neuer Bahnhof verbindet Ost und West. Gemeinsam mit den ÖBB bauen wir aus, damit internationale Fernzüge am Flughafen Wien Halt machen können.

Baubeginn: Jänner 2004
Fertigstellung: Anfang 2008

Internationale Bus-Gates

Mehr Komfort für unsere Passagiere: Die neuen Bus-Gates für die Abfertigung von internationalen Flügen bieten auch Platz für Gastronomie und Shopping.

Baubeginn: Juli 2002
Fertigstellung: Anfang 2004



Sehr geehrte Damen und sehr geehrte Herren,

Europa blickt spannenden Zeiten entgegen. Am 1. Mai wird der gemeinsame Markt durch den Beitritt von zehn Ländern zur Europäischen Union auf mehr als 450 Millionen Menschen anwachsen. Europas Grenzen verschieben sich. Österreichs Randlage ist dann endgültig Geschichte. Vier der zehn Beitrittsländer grenzen an Österreich. Das Einzugsgebiet des Flughafen Wien vergrößert sich dadurch signifikant von derzeit 5,6 Millionen auf 14,3 Millionen Einwohner. Wir sind bereits heute durch unser mit dem größten Airline-Partner gelebtes und ständig verbessertes Hub-Konzept Marktführer bei Verbindungen in die Wirtschaftszentren des Ostens. Rund 40 Osteuropa-Destinationen sind von Wien aus direkt erreichbar. Und wir haben auch den Umbruch, in dem sich die Airline-Industrie seit einiger Zeit befindet, zu unseren Gunsten nutzen können: Bereits im ersten vollen Jahr ihrer Marktteilnahme verzeichneten die den Flughafen Wien anfliegenden Low-Cost-Carrier eine Dreiviertelmillion Passagiere. Ein kräftiger Beweis für die Konkurrenzfähigkeit unserer Dienstleistungen ist, dass nahezu alle dieser Airlines bei der Flugzeugabfertigung auf das Handling des Flughafen Wien bauen.

Mit 6,8 Prozent Passagierwachstum im Jahr 2003 gelang dem Flughafen Wien ein Rekordergebnis. Dieses Plus ist mehr als dreimal größer als das durchschnittliche Wachstum der wichtigsten europäischen Flughäfen. Was sind die Gründe für diesen Erfolg, welche sind unsere Erfolgsfaktoren?

Zum einen unsere Osteuropa-Kompetenz. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Passagierzahl nach Osteuropa um weitere 4,7 Prozent gewachsen, gegen Jahresende verzeichneten wir hier sogar zweistellige Zuwachsraten. Das für die angrenzenden Länder prognostizierte Wirtschaftswachstum von rund 4 Prozent lässt eine Fortsetzung dieser positiven Entwicklung erwarten.

Zum zweiten stellt der hohe Standard unserer Dienstleistungen einen Schlüsselfaktor dar. Internationale Auszeichnungen und unsere kontinuierliche Passagierbefragung beweisen, dass der Flughafen Wien trotz steigender Passagierzahlen in der Lage ist, sein hohes Niveau an Servicequalität zu halten.


Zum dritten die Sicherheit. Auch wenn die sicherheitstechnischen Anforderungen auf Flughäfen seit dem 11. September um einiges höher sind, haben wir den Ehrgeiz, möglichst lückenlose Sicherheit mit hohem Komfort für den Reisenden und reibungslosen logistischen Abläufen zu vereinen. Große Investitionen, wie jene in das Hold Baggage Screening oder in das Baggage Reconciliation System sichern dies auch für die Zukunft. Auch hier attestieren internationale Prüforganisationen dem Flughafen Wien Bestwerte.

Zum vierten unsere Geschwindigkeit. Mit unserer kurzen Minimum Connecting Time von 25 Minuten bieten wir die schnellsten Umsteigeverbindungen Europas. Der Lohn dieser Anstrengungen: Der Anteil an Transferpassagieren blieb auch 2003 mit 33,9 Prozent auf äußerst hohem Niveau – obwohl unsere Netzwerkcarrier durch den Irak-Krieg und durch SARS vor allem während der ersten Monate 2003 Einbußen hinnehmen mussten.

Wie können wir diese starke Position auch in Zeiten zunehmender Konkurrenz verteidigen? Zuerst gilt es, die Chancen, die uns die Erweiterung der Europäischen Union eröffnet, vollständig zu nutzen. Daher werden wir unsere Anstrengungen, das Einzugsgebiet des Flughafen Wien zur Gänze auszuschöpfen, intensivieren. Die potentiellen Kunden dieser Region gilt es von der Attraktivität des Flughafen Wien zu überzeugen. Unser Markt endet hierbei nicht nach ein oder zwei Stunden Autofahrt; auch die weiter entfernten Wirtschaftszentren Osteuropas sind für uns interessant. Für sie zählt unser dichtes Netz, das Osteuropa mit Westeuropa oder via Langstrecke mit Amerika, Asien und Australien verbindet. Aus diesen Gründen rechnen wir auch in den nächsten Jahren mit einem durchschnittlichen jährlichen Passagierwachstum von 5 Prozent – für 2004 sogar mit 8 Prozent.

Um vom künftigen wirtschaftlichen Wachstum in dieser Region noch stärker zu profitieren, hat der Flughafen Wien sich zum Ziel gesetzt, seine Wettbewerbsposition gegenüber den umliegenden Konkurrenzairports Frankfurt, München, Prag, Budapest, Mailand und Zürich bis 2007 um 15 Prozent zu verbessern. Wir wollen damit für alle Airlines noch attraktiver werden und unsere Funktion als Drehscheibe nachhaltig absichern. Dieses angestrebte Verbesserungspotenzial soll durch unser überdurchschnittliches Wachstum, Prozessoptimierungen in Abstimmung mit den Airlines und allgemeine Kostensenkungen ermöglicht werden. Bis 2007 soll in Summe ein Betrag von € 20 bis 30 Mio. (Basis 2003) an alle Fluggesellschaften weitergegeben werden. Zur operativen Bewältigung des angestrebten Wachstumskurses ist eine Erweiterung der Infrastruktur wie beispielsweise die Schaffung von neuen



A photograph of three men in dark suits and ties standing on a concrete tarmac. They are engaged in a conversation. The man on the left is looking towards the other two. The man in the middle is looking at the man on the right. The man on the right is smiling and looking back at the man in the middle. The background shows the vast, flat expanse of an airfield under a clear sky.

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und Sprecher

Dr. Kurt Waniek
Vorstandsmitglied

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied



Terminalflächen, Vorfeldern, die Überplattung der Eisenbahntrasse, die Erweiterung der Gepäcksortieranlage oder die neuen Bus-Gates unerlässlich. Unser Ziel ist es, die Ausbaupläne und die dafür erforderlichen zeitlichen Entscheidungspunkte gemäß den Verkehrsentwicklungsprognosen so flexibel wie möglich zu gestalten. Bis Jahresende 2008 werden wir insgesamt € 722 Mio. investieren. Kernstück unserer kapazitätssteigernden Maßnahmen ist die Terminalerweiterung Skylink, die hinsichtlich der jeweiligen Kapazitätserfordernisse in mehreren Phasen errichtet werden soll. In der ersten Phase sind Investitionen in der Höhe von € 233 Mio. für das Terminal sowie € 71 Mio. für eine neue Gepäckszentrale geplant. Damit wird der Flughafen Wien in der Lage sein, ein Jahrespassagieraufkommen von 19 Millionen zu bewältigen. Nach Fertigstellung der Phase 2 mit weiteren € 125 Mio. Investitionssumme werden wir 23 Millionen Passagiere servizieren können. Mit der dritten Baustufe erhöht sich unsere Passagierkapazität auf 28 Millionen. Darüber hinaus plant der Flughafen Wien seinen Beitrag zu einem Airport-System gemeinsam mit dem Flughafen Bratislava zu leisten. Die Region Wien-Niederösterreich-Bratislava-Westslowakei ist eine der wachstumsstärksten Regionen im neuen Europa und steht im Wettbewerb mit anderen derartigen Agglomerationen. Wir wollen uns an der in Aussicht genommenen Privatisierung des benachbarten Flughafens beteiligen, weil wir vom beiderseitigen Nutzen überzeugt sind. Ein wesentlicher Punkt eines solchen Airport-Systems ist jedoch eine bessere Verbindung beider Ballungsräume via Bodenverkehrsmittel. Wir investierten bereits in den Vorjahren – in Abstimmung mit unseren regionalen Partnern und in einem Joint Venture mit den Österreichischen Bundesbahnen – in die bessere Erreichbarkeit unseres Airports. Im Jahr 2003 konnte der City Airport Train seinen Betrieb aufnehmen. Er verbindet die Wiener Innenstadt mit dem Flughafen in nur 16 Minuten Fahrzeit, wobei das Reisegepäck bereits in Wien-Mitte eingecheckt werden kann.

Mit Investitionen im Non-Aviation-Bereich schaffen wir neben dem Aviation-Bereich ein weiteres Standbein. Der Bau des Office Park mit 26.000 m² Nutzfläche wurde 2003 begonnen und wird 2004 fertiggestellt. Im Bereich Cargo Nord entstehen neue Logistikflächen. Der neue Flugsicherungsturm – hier wurde ein langfristiger Mietvertrag mit der Austro Control abgeschlossen – wurde ebenfalls 2003 begonnen und wird 2004 fertig gestellt.

Zu guter Letzt noch jene Zahlen, die den Erfolg der Flughafen-Wien-Gruppe resümieren: Unser Umsatz stieg im Berichtsjahr um 9,4 Prozent auf € 348,4 Mio. an. Trotz des Einmaleffekts aus Auflösungen von Pensionsrückstellungen in Höhe von € 19,9 Mio. im Jahr 2002, verbesserten wir die Ergebnisse der Flughafen-Wien-Gruppe auch 2003. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) um 0,3 Prozent auf € 97,3 Mio. (bereinigt um 26,1 Prozent), das Finanzergebnis um 8,7 Prozent auf € 9,2 Mio., das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) um 0,9 Prozent auf € 106,6 Mio. (bereinigt um 24,4 Prozent) und der Jahresgewinn um 0,8 Prozent auf € 70,8 Mio. Bei Bereinigung des vorjährigen Einmaleffekts zeigt der Jahresgewinn einen Anstieg von 23,9 Prozent.

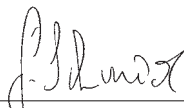
Wir freuen uns angesichts der Erfolge des Jahres 2003 auf die vor uns liegenden Herausforderungen. Basierend auf unserer Konzernentwicklungsstrategie, deren Hauptstoßrichtungen in diesem Geschäftsbericht dargestellt werden, verfolgen wir, das Management wie auch die MitarbeiterInnen, ein gemeinsames Ziel: Die Steigerung des Unternehmenswertes. Nur so kann der Flughafen Wien auch künftig seine wichtige Funktion für den Wirtschaftsstandort Österreich erfüllen. Gerade jetzt gilt es, Wachstumschancen unserer Region optimal zu nutzen. Wir sind uns der Schlüsselrolle, die ein so wichtiges Infrastrukturunternehmen wie der Flughafen Wien dabei einnimmt, bewusst. Eines wollen wir dabei ganz besonders hervorstreichen: Ohne unsere engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wären die Erfolge der Vergangenheit nicht erzielbar gewesen und die Vorhaben der Zukunft nicht umsetzbar.

Unser herzlicher Dank gilt unseren Geschäftspartnern und Aktionären für ihr Vertrauen und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Flughafen-Wien-Gruppe für ihren Einsatz.

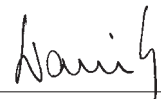
Mit freundlichen Grüßen,



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied



Dr. Kurt Waniek
Vorstandsmitglied



Der Vorstand der Flughafen Wien AG wurde mit 1. Oktober 1999 bis zum 30. September 2004 vom Aufsichtsrat bestellt. Ihm unterstehen direkt 18 Bereichsleiter, davon vier Geschäftsbereichsleiter, drei Servicebereichsleiter und elf Fachbereichsleiter. Die Umsetzung der Unternehmensstrategie wird im Rahmen des strategischen Managementsystems einem regelmäßigen Monitoring unterzogen. Dabei werden neben finanziellen Messgrößen auch qualitative Faktoren – z. B. Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit – berücksichtigt. Daran angeschlossen ist ein leistungsorientiertes Incentive-System für den Vorstand und die erste und zweite Berichtsebene, das die Erreichung der strategierelevanten Ziele unterstützt. Der Vorstand vereinbart seine Finanz- und Qualitätsziele mit dem Aufsichtsrat.

VORSTANDSMITGLIED UND SPRECHER: Mag. Herbert Kaufmann, geboren 1949, verheiratet, Vater eines Sohnes und einer Tochter. Arbeitete neben seinem Studium der Volkswirtschaft als Techniker bei verschiedenen in- und ausländischen Unternehmen. 1975 trat er bei der Arbeiterkammer Niederösterreich ein, wurde nur zwei Jahre später zum Leiter der wirtschaftspolitischen Abteilung und 1985 zum Direktor ernannt. Er war unter anderem Abgeordneter zum Landtag und zum österreichischen Nationalrat. 1999 wurde er zum Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands der Flughafen Wien AG bestellt. Zu seinem Verantwortungsbereich zählen die Airline- und Terminaldienste, das Generalsekretariat, die Kommunikation, Land-Development sowie Strategie und Controlling. Für ihn geht es im kommenden Jahr darum, „das überdurchschnittlich starke Wachstum des Flughafen Wien zur weiteren Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit unseres Airports zu nutzen.“

VORSTANDSMITGLIED: Ing. Gerhard Schmid, geboren 1957, verheiratet, Vater zweier Töchter. Begann seine Karriere als Techniker bei der Böhler AG (Forschungszentrum Seibersdorf). 1979 wechselte er in die Wiener Stadtverwaltung (MA 46), 1987 wurde er Leiter des Büros des damaligen Bürgermeisters Helmut Zilk. 1993 kam er zum Flughafen Wien in die Revision, zu deren Leiter er 1995 bestellt wurde. 1997 ernannte ihn der damalige Vorstand zum Leiter der Technischen Dienste, zwei Jahre später rückte er in den Vorstand der Flughafen Wien AG auf. In seine Verantwortung fallen die Geschäftsbereiche Abfertigungsdienste und Flughafendienste, die Informationssysteme, die Technischen Dienste, das Qualitätsmanagement, das Umweltcontrolling und die Revision. Er ist sicher, dass „die deutlichen Anzeichen der Erholung des Luftverkehrs die Grundlage für einen weltweiten wirtschaftlichen Aufschwung bilden werden. Der Flughafen Wien wird diesen Aufschwung überdurchschnittlich unterstützen und davon profitieren.“

VORSTANDSMITGLIED: Dr. Kurt Waniek, geboren 1959, verheiratet, Vater einer Tochter und eines Sohnes. 1985 kam der junge Jurist als Assistent des Hauptabteilungsleiters Recht und Liegenschaften zum Flughafen Wien und übernahm 1988 die Verantwortung für die Rechtsabteilung innerhalb des Generalsekretariats. 1997 ernannte ihn der damalige Vorstand zum Geschäftsbereichsleiter Immobilien. Im ACI Europe Legal Affairs Committee vertrat er die Interessen des Flughafen Wien viele Jahre lang, von 1995 bis 1997 als Vorsitzender. Im Oktober 1999 wurde er zum Vorstandsmitglied bestellt. Seiner Verantwortung unterstehen der Geschäftsbereich Konsumentendienste sowie die Fachbereiche Personal, Finanzen und Beteiligungen und die Managementdienste. Er widmet einen Großteil seiner Zeit den internationalen Investoren und Analysten. Für ihn ist es daher im Jahr 2004 eine große Herausforderung „die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens weiter zu stärken und den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern.“



EIN GESPRÄCH MIT VORSTANDSPRECHER HERBERT KAUFMANN über die Stärken und Strategien des Flughafens Wien.

Herr Direktor Kaufmann, der Flughafen Wien verzeichnete 2003 ein Passagier-Wachstum deutlich über dem europäischen Durchschnitt. Wie kam es dazu?

Zwei Faktoren sind zu nennen. Zum einen haben die Low-Cost-Carrier erstmals im Herbst 2002 Wien angefliegen. 2003 zählten die acht Low-Cost-Airlines insgesamt bereits 760.000 Passagiere. Die größte davon, Air Berlin, ist gleichsam aus dem Stand drittgrößte Airline am Vienna Airport geworden. Zum anderen hat im zweiten Halbjahr 2003 der Netzwerkcarrier sich wieder besser entwickelt. Vor allem im vierten Quartal konnten wir wirklich sensationelle Zuwachsraten, im Osteuropaverkehr beispielsweise monatlich über 15 Prozent, verzeichnen.

Und die Einbrüche im ersten Halbjahr ...

... waren durch den Krieg im Irak und SARS verursacht und von uns absolut nicht beeinflussbar.

Angesichts des Erfolgs, was ist die Unique Selling Proposition (USP) des Flughafens Wien?

Unser Vorteil ist zum einen, dass wir den Passagieren sehr viel Komfort bieten. Zum zweiten, dass wir eine sehr kurze Transferzeit ermöglichen. Vor allem, weil wir ein Terminal mit einem One-Roof-Konzept haben, ein Terminal mit kurzen Wegen. Zudem sind wir besonders gut für den Umsteigerverkehr geeignet. Und wir liegen geografisch äußerst günstig für den Osteuropaverkehr und für den Fernostverkehr.

Mit 40 Destinationen sind wir das europäische Gateway nach Osteuropa. Das ist – mit Frankfurt am Main – die höchste Anzahl an Osteuropa-Destinationen aller europäischen Flughäfen. Auch mit dem Verkehr in den Fernen Osten sind wir sehr erfolgreich. Kommt man aus Fernost, ist Wien der erste wirklich gut gelegene Flughafen, von dem aus man Passagiere über die Länder der EU wie auch über Osteuropa verteilen kann.

Stichwort EU: Sie positionieren den Flughafen Wien als „Home Airport für Zentraleuropa“ – wie bearbeiten Sie die Märkte im Osten?

In diesem Zusammenhang ist es wesentlich, zwei Punkte klar zu trennen. Wenn wir Osteuropa sagen, meinen wir zwei Effekte. Der eine ist: Wir sind das Drehkreuz zu Osteuropa, wo am 1. Mai immerhin rund 75 Millionen Menschen zur Europäischen Union hinzukommen. In diesen Ländern wird es ein höheres Wirtschaftswachstum geben als in den bestehenden EU-Staaten. Wirtschaftswachstum bedeutet mehr Verkehrsaufkommen. Das korreliert sehr eng. Das bedeutet also, dass das Verkehrsgeschehen in diesen Staaten stärker wachsen wird als in den alten EU-Ländern. Darüber hinaus gibt es einen zweiten Ring großer Staaten im Osten der erweiterten EU, die etwa 170 Millionen Einwohner haben. Unter anderem Rumänien, Bulgarien, die Ukraine, die gegenwärtig wirtschaftlich noch hinter den Beitrittsländern stehen, aber ebenfalls rasch wachsen werden. Wiederum gilt, dass Wirtschaftswachstum ein Mehr an Verkehr bedeutet. Wir sind besonders gut ausgerüstet, diese Staaten zu servizieren, zu einem Knotenpunkt für diese Länder zu werden. Und da dieser „osteuropäische“ Verkehrsanteil bei uns jetzt schon

höher ist als an anderen europäischen Flughäfen, werden wir auch rascher wachsen als andere.

Das ist der eine Effekt ...

Der andere ist unsere neu erschlossene Catchment Area mit Westungarn, Südmähren, Südböhmen und der westlichen

Slowakei. Gegenwärtig haben wir eine Catchment Area von rund 5,6 Millionen Menschen in Österreich, die innerhalb zweier Stunden mit dem Auto zum Flughafen Wien gelangen. Ab 1. Mai haben wir zusätzliche 8,7 Millionen Menschen, die entweder ebenfalls innerhalb von zwei Stunden am Vienna Airport sind – oder zwar länger nach Wien brauchen, aber schneller bei uns sind als an einem anderen großen Flughafen.

Zudem fallen in dieser Catchment Area mittelfristig Hemmnisse wie Zoll und Passkontrollen weg. Auch in



„Mit 40 Destinationen sind wir das Gateway nach Osteuropa“



„Zusätzliche 8,7
Millionen Menschen,
die in kurzer Zeit
am Vienna Airport sind“

Wachstum bedeutet auch hier einmal mehr steigendes Verkehrsaufkommen.

Wie unterstützen Sie diese Drehkreuzfunktion?

In der Catchment Area durch Marketingmaßnahmen, um möglichst viele Touristen und Reisebüros für Abflüge ex Wien zu gewinnen. Darüber hinaus, indem wir durch unseren Service punkten. Wir sind ein komfortabler Flughafen, der in Qualitäts-Rankings unter den Top-5 zu finden ist. Wir sind sicher, wir sind schnell. Wir haben ein One-Roof-Konzept und wir werden auch nach dem Ausbau ein One-Roof-Konzept haben. Das bedeutet kurze Wege. Qualität ist ein wichtiges

dieser neuen Region wird es ein deutlich höheres Wachstum geben als in der bereits existierenden. Und rasches

Kriterium. Der andere Punkt: Wir tun auch tariflich einiges, um diese Drehscheibenfunktion zu unterstützen. Wir sind in Wien extrem günstig bei der Langstrecke, siehe die Entwicklung im Asienverkehr. Und wir unterstützen auch den Transferverkehr, indem wir den Flughafen Wien für jene Fluglinien, welche den Transfer über Wien fördern, schon jetzt mit einem Incentivemodell deutlich günstiger machen.

Drittens bieten wir Wachstumsincentives, um den Langstrecken- und Osteuropaverkehr, neue Strecken und neue Frequenzen besonders zu unterstützen.



Ihr größter Kunde, die Austrian Airlines Group, will trotzdem niedrigere Airportkosten.

Die wird es auch geben. Wir haben das Ziel, bis 2007 unsere Konkurrenzfähigkeit um 15 Prozent gegenüber den unmittelbaren Konkurrenzairports Budapest, Prag, München, Frankfurt, Zürich und Mailand zu verbessern.

„Wir schaffen zusätzliche Impulse, die dem Wirtschaftsstandort Österreich zugute kommen“

Ich sehe das als einen Meilenstein in der gelebten Partnerschaft mit den Airline-Kunden. Weil wir nämlich damit das erwartete hohe Wachstum für die Zukunft noch zusätzlich beflügeln können.

Und weil wir damit unsere Standortfunktion kräftigen und zusätzliche Impulse schaffen, die dem Wirtschaftsstandort Österreich zugute kommen werden.

Wieviel ersparen sich Ihre Kunden dadurch? Wie soll das erreicht werden?

Bis 2007 wird in Summe ein Betrag von 20 bis 30 Millionen Euro auf Basis des Preis- und Mengengerüsts im Jahr 2003 an die Kunden weitergegeben. Dieses Verbesserungspotenzial generieren wir aus dem in den nächsten Jahren weiterhin überdurchschnittlichen Wachstum, aus Prozessoptimierungen in Abstimmung mit den Airlines und aus allgemeinen Kostensenkungen. Mir ist aber wichtig, festzuhalten, dass wir bereits jetzt – mit unserem Tarifniveau plus Incentives und eine Woche Flugplan der Austrian Airlines Group durchgerechnet – exakt im Schnitt der Konkurrenz liegen. Dies ist durch eine Studie von A.T. Kearney belegt.

Sie haben vorher den bedarfsgerechten Ausbau des Flughafen Wien angesprochen. Was genau ist unter dem Terminus „bedarfsgerecht“ zu verstehen?

Zentrales Projekt ist unser Terminalausbau. Wir haben dieses Terminal in einem intensiven Arbeitsprozess hinsichtlich Größe, hinsichtlich Lage und in Bezug auf die Abwicklung der Verkehrsströme optimiert. Im Vergleich zum ersten Entwurf ist es kleiner und schlanker geworden. Der gegenwärtige Entwurf wird entsprechend der Verkehrsentwicklung in mehreren Etappen umgesetzt. Wächst der Verkehr schneller, dann werden die Einzelschritte rasch aufeinanderfolgend realisiert.

In Ihrer Strategie definieren Sie auch Möglichkeiten, außerhalb des Standortes Wien zu wachsen.

Welche sehen Sie?

Zum einen sehen wir die Möglichkeit unsere Erfahrungen im Immobilienbereich auch außerhalb unseres Standortes einzusetzen. Mit dem CAT (City Airport Train) haben wir bereits ein völlig neues Geschäftsfeld er-



öffnet. Erfolgreich verläuft auch die Beteiligung am Airport Malta. Wir wollen weiterhin unser Know-how international verkaufen. Und wenn sich dabei, insbesondere in Europa und da wieder im Fokus Osteuropa, Chancen ergeben, werden wir diese ergreifen.

„Wir wollen ein gemeinsames Airportsystem mit Bratislava“

Fällt auch Bratislava in diesen Bereich?

Nein. Bratislava ist aus ganz anderen Gründen wichtig. Da haben wir die Absicht, ein gemeinsames Airportsystem zu entwickeln und in einer gemeinsamen Entwicklung und Konzeption von Wien und Bratislava aus das Wachstum der gemeinsamen Catchment Area zu bedienen. Man muss wissen, dass die Airports der Region Wien und Bratislava vor allem gegenüber anderen Airports im Wettbewerb stehen, und nicht so sehr untereinander. Genauso ist es auch heute schon bei den Airportsystemen in London oder Paris. Faktum ist: Jener wirtschaftlichen Entwicklung, mit der wir konfrontiert sein werden, begegnet man am besten in einer engen, partnerschaftlichen Kooperation.

Viele Herausforderungen für die nächsten Jahre. Ihre strategische Prämisse in einem Satz?

Das hohe Wachstum langfristig absichern und dadurch zusätzliche Werte für die Flughafen Wien AG schaffen.

Herr Direktor Kaufmann, vielen Dank für das Gespräch.



EIN GESPRÄCH MIT FINANZVORSTAND KURT WANIEK über Non-Aviation und Produktivitätssteigerungen.

Der Non-Aviation-Bereich macht bereits 23 Prozent des Umsatzes der Flughafen Wien AG aus. Was umfasst Non-Aviation, und weshalb ist es so wichtig?

Non-Aviation umfasst verschiedenste Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb, die einen Flughafen überhaupt erst zum Leben erwecken: Die Vermietung von Geschäfts- und Gastronomielokalen, von Büro- und Cargoflächen sowie von Werbeflächen gehören ebenso dazu wie die Parkierung, der Betrieb des VIP-Centers und der Loungen sowie das Angebot von diversen Sicherheitsdienstleistungen wie der Personen- und Handgepäckskontrolle.

„Non-Aviation wird immer wichtiger, da diese Dienstleistungen langfristig große Ertragsbringer sein können“

werden langfristig große Ertragsbringer sein können. Sie unterliegen nicht behördlich genehmigten Tarifen, sondern den Regeln der freien Marktwirtschaft. Hier können entsprechend phantasievolle Produkte kreiert werden, die der Markt für die Abwicklung des Luftverkehrs auch wirklich nachfragt.

Welche Produkte sind das?

Nehmen wir als Beispiel die Werbeflächen, spezielle Werbeflächen und spezielle Werbeformate, die man – oft nach dem Wunsch des Kunden maßgeschneidert –

kreiert, um der werbenden Wirtschaft die Möglichkeit zu geben, sich entsprechend zu präsentieren. 13 Millionen Passagiere und mehr als 13.000 Beschäftigte am Standort stellen für die Werbewirtschaft ein enormes Potenzial dar. Wir entwerfen

„Wir haben 13 Millionen Kunden und eine Fülle neuer Ideen!“

Parkhäuser nach den Bedürfnissen an den Standorten, binden sie an die Terminals an, so wie wir das derzeit mit einem unterirdischen Straßensystem, das gleichzeitig unseren neuen Office Park, das Parkhaus und das Terminal verbinden wird, tun. Wir bauen

ein Parkhaus mit Shopcharakter um die Nahversorgung zu unterstützen. Es gibt eine Fülle neuer Ideen. Letztendlich müssen diese Ideen immer den Passagieren und den Kunden dienen.

All das sind Themen, die das Seamless Travelling überhaupt erst ermöglichen, noch angenehmer machen, und so einen USP erzeugen, der einen deutlichen Standort- und Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Flughäfen bringt.

In unserem Logistikpark Cargo Nord haben wir bereits jetzt vier international tätige Unternehmen angesiedelt, die jeweils maßgeschneiderte Immobilien exklusiv nutzen. Weiters errichten wir ein neues Cargo Center, das speziell auf die Bedürfnisse der Unternehmen und die neuen Logistikanforderungen abgestimmt ist. Die Abläufe müssen nicht nur immer schneller werden, sondern auch intelligenter. Man muss beispielsweise jederzeit auf der ganzen Welt feststellen können, wo sich eine Lieferung gerade befindet.



Wie klären Sie die Wirtschaftlichkeit der Projekte ab? Der Office Park wird ja teilweise von Ihnen selber genutzt werden ...

Wir werden ein Drittel des Office Park selbst beziehen, um die verschiedenen Dienststellen der Flughafen Wien AG zusammenzuführen und dadurch noch effizienter werden. Ein Großteil der Flächen, die derzeit als Büros genutzt werden, werden in Vorfelder umgewandelt, um

„Die größte Anzahl an osteuropäischen Destinationen ist ein positiver Faktor in der Nachfrageentscheidung“

weitere, vom Markt benötigte Abstellflächen für Flugzeuge zu erhalten. Zusätzlich wird der größere Teil des Office Park an internationale Unternehmen vermietet, die aus

der Nähe zum Flughafen, aus der direkten Anbindung an unser umfangreiches Destinationennetz entsprechenden Nutzen ziehen. Das ist eine sehr Erfolg versprechende Strategie.

Verfügt der Flughafen über dieses Immobilien-Know-how oder kaufen Sie es zu?

Wir verfügen über sehr großes flughafenstandortspezifisches Immobilien-Know-how, das bereits in das Design der Immobilie einfließt. Die Detailplanung überlassen wir natürlich Profis, wie im Fall des Office Park dem Architekten Prof. Wilhelm Holzbauer, der als Sieger eines internationalen Wettbewerbs hervorgegangen ist. Die Vermarktung erfolgt in Kooperation mit verschiedenen Immobilienbüros, die über ein entsprechendes internationales Netzwerk und Kontakte verfügen.



Auch wenn der Non-Aviation-Bereich an Bedeutung gewinnt, so ist er doch stark vom Aviation-Bereich abhängig?

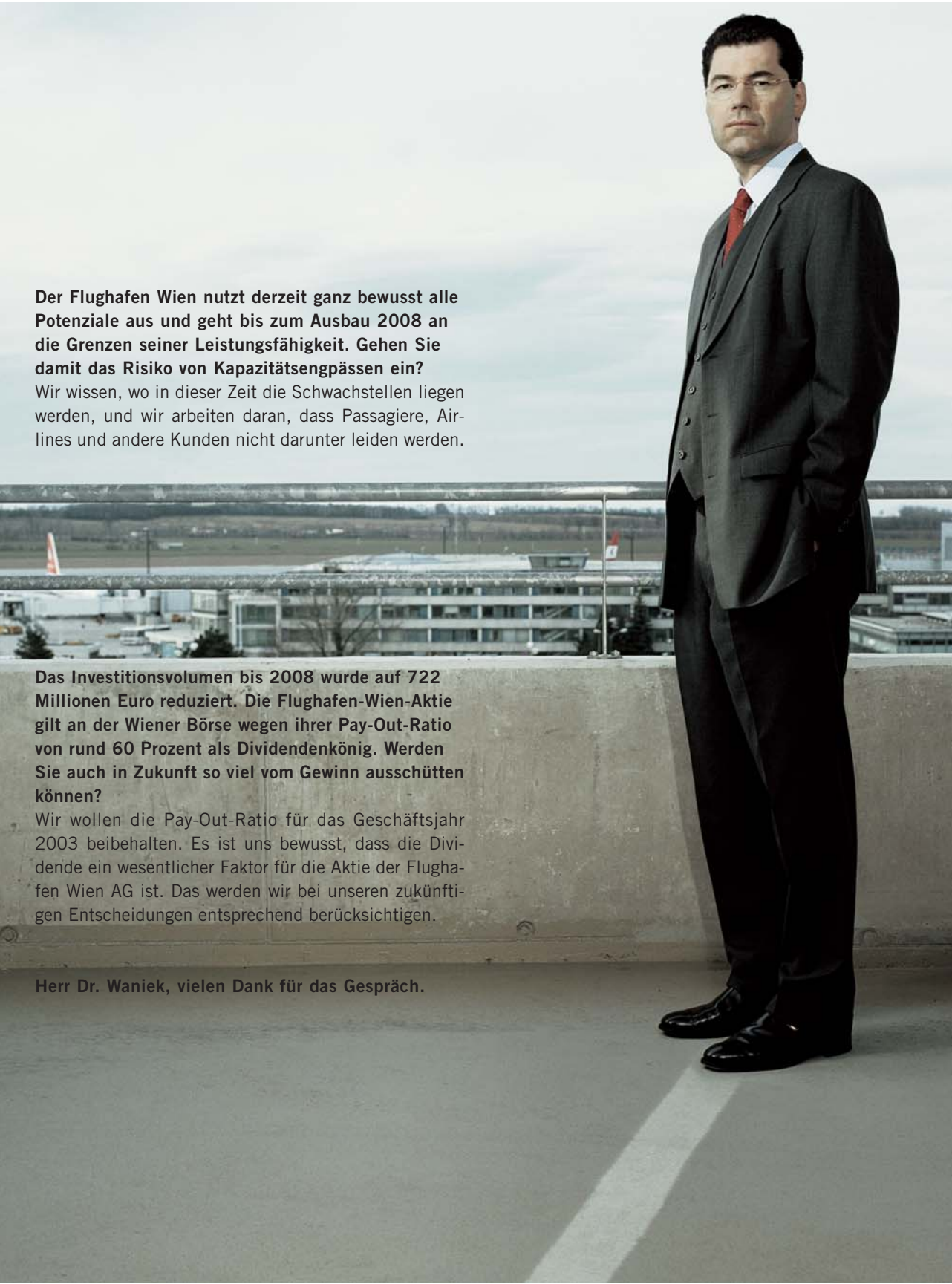
Die beiden Bereiche ergänzen einander vortrefflich. Mit der Ansiedlung internationaler Unternehmen am Flughafen kriert man zusätzliche Nachfrage nach Flügen. Wenn es gelingt, amerikanische oder Fernost-Firmen für die Entwicklung des südosteuropäischen Raums am Flughafen Wien-Schwechat zu stationieren, so werden die Kommunikationsschienen über Wien-Schwechat gelegt werden. Das stimuliert wieder die Nachfrage im reinen Luftverkehr. Andererseits sind natürlich die Anzahl der Destinationen – vor allem die größte Anzahl an osteuropäischen Destinationen in Europa – ein wichtiger Grund für diese Unternehmen, sich hier und nirgendwo anders niederzulassen.

Der Flughafen Wien versteht sich als Full Provider Airport. Wo und wie kann die Mitarbeiterproduktivität noch weiter gesteigert werden?

Wenn man die Tatsache, dass wir zu einem der wenigen Full Provider Airports gehören, in der betriebswirtschaftlichen Analyse berücksichtigt, und nicht Äpfel mit Birnen vergleicht, liegen wir mit unserer Profitabilität im europäischen Spitzenfeld. Verbesserungspotenziale gibt es selbstverständlich immer.

„Liegen als Full Provider Airport mit unserer Profitabilität im europäischen Spitzenfeld!“





Der Flughafen Wien nutzt derzeit ganz bewusst alle Potenziale aus und geht bis zum Ausbau 2008 an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Gehen Sie damit das Risiko von Kapazitätsengpässen ein?

Wir wissen, wo in dieser Zeit die Schwachstellen liegen werden, und wir arbeiten daran, dass Passagiere, Airlines und andere Kunden nicht darunter leiden werden.

Das Investitionsvolumen bis 2008 wurde auf 722 Millionen Euro reduziert. Die Flughafen-Wien-Aktie gilt an der Wiener Börse wegen ihrer Pay-Out-Ratio von rund 60 Prozent als Dividendenkönig. Werden Sie auch in Zukunft so viel vom Gewinn ausschütten können?

Wir wollen die Pay-Out-Ratio für das Geschäftsjahr 2003 beibehalten. Es ist uns bewusst, dass die Dividende ein wesentlicher Faktor für die Aktie der Flughafen Wien AG ist. Das werden wir bei unseren zukünftigen Entscheidungen entsprechend berücksichtigen.

Herr Dr. Waniek, vielen Dank für das Gespräch.

EIN GESPRÄCH MIT BETRIEBSVORSTAND GERHARD SCHMID über Qualitätskriterien und Optimierungspotenziale.

Herr Direktor Schmid, welchen Stellenwert nimmt Qualität im zunehmenden Wettbewerb der Flughäfen ein?

Einen extrem hohen Stellenwert, vor allem, wenn der Anteil der Transferpassagiere wie bei uns mit einem Drittel sehr hoch ist. Etwa vier Millionen Passagiere nutzen den Flughafen Wien, haben aber Alternativen. Das wesentliche Kriterium für die Wegwahl des Passagiers ist die Qualität als Sammelbegriff, jene Faktoren, die einem Reisenden eine lange, oft mühsame Reise so bequem wie möglich machen.

Welche Schritte setzen Sie, um diese Qualität zu sichern?

Wir sind in der Minimum Connecting Time sicher führend. Wir haben dadurch eine sehr gute Connectivity Rate, und wir haben es durch die Investitionsschritte 2003 geschafft, die Sicherheit in die Kernprozesse zu integrieren. Das passiert vollautomatisch hinter den Kulissen und ist Teil des so genannten Seamless Travelling, des problemlosen und unbeschwerten Reisens.

„Sicherheit passiert voll-integriert hinter den Kulissen und ist Teil des Seamless Travelling“

Wo sehen Sie noch Handlungsbedarf?

Wir müssen mit der Herausforderung, die aus einer ständig wachsenden Verkehrsmenge entsteht, umgehen. Das Halten der Spitzenposition ist schon eine große Herausforderung. Man kann sich aber immer verbessern. Es gibt noch andere Werte, wie die Zuverlässigkeit im Gepäck-Handling. Das ist eine der Schlüsselzahlen, mit der wir uns sehr intensiv auseinander setzen.



Sie haben 2003 auf den Aspekt der Sicherheit großen Wert gelegt. Wie sieht das 2004 aus?

Im Englischen wird sehr klug zwischen Safety und Security unterschieden. Im Safety-Bereich gibt es 2004 ein paar große Herausforderungen: die Arbeiten an der Umsetzung des Projekts „ASTOS“ etwa. Dabei werden Fahrzeuge des Bodendienstes (Feuerwehr, Ground Handling, Winterdienst) mit Transpondern ausgestattet. Im zweiten Schritt werden aus diesen Daten und der Informationslage mittels IT Optimierungsprozesse gefahren, also eine optimierte Fahrzeug- und Equipmentsteuerung. Zusätzlich können wir Berechtigungsgrenzen definieren, Sicherheitsstandards festlegen und so allfällige Probleme raschest beheben. Mit der Einführung von „ASTOS“ liegen wir im internationalen Spitzenfeld“

„Im Safety-Bereich liegen wir im internationalen Spitzenfeld“

Es dient also sowohl der Safety wie auch dem Optimieren der Arbeitsabläufe?

Optimal ist, wenn beide Ziele erreicht werden. Durch die optimierte Einsatzsteuerung haben wir bei den Fahrzeugen des Fuhrparks mittelfristig ein Einsparungspotenzial von fünf bis zehn Prozent. Und das bei einem Investitionsvolumen 2004 von rund zehn Millionen Euro für Fahrzeuge und Geräte.

Zur Security: Wie hoch setzen Sie Ihre Investitionen in diesem Bereich an, und was kann noch besser werden?

Zur Quantifizierung der Investitionen in Sicherheitseinrichtungen ist anzumerken, dass sie nicht direkt von uns, sondern von der Republik Österreich getragen werden.

Im konkreten Fall war 2003 das HBS (Hold Baggage Screening) mit rund 14,5 Millionen Euro die größte Investition. Damit wird die komplette Integration der hundertprozentigen Kontrolle des eingetragenen Groß- und des Transfergepäckes erreicht. Das bedeutet, dass man in alle Transportlinien, die vom Check-in wegführen, an den Knotenpunkten den mehrstufigen Sicherheitscheck über Scanner einführen muss, inklusive der entsprechenden Arbeitsplätze.

Ansonsten nehmen wir im Bereich der Handgepäck- und Passagierkontrollen einen sehr wesentlichen Einfluss auf die Qualität.



Nach einem Einspruch des Flughafens muss die Ausschreibung für die Sicherheitsdienste wiederholt werden. Wie sehen Sie die Neuausschreibung?

Die Zugangskriterien für den eigentlichen Wettbewerb sind nun so hoch gesteckt, dass sich die Spreu vom Weizen trennt. Eine Fehlentwicklung, bei der der Preis höher gewichtet wird als die Qualität, ist wesentlich unwahrscheinlicher. Aber eine Garantie, dass wir den Auftrag erhalten, gibt es nicht.

Mitbewerber gibt es auch im Bereich des Handling. Ziel der Flughafen Wien AG ist es, den Marktanteil zu verteidigen. Wie darf man das verstehen?

Das Handling, das sage ich ganz bewusst, ist eines unserer Kerngeschäfte. Wir haben die Anfangsphase

des Wettbewerbs gut überstanden und halten circa 90 Prozent Marktanteil. Heute, drei Jahre nach Wirksamwerden des Wettbewerbs, haben wir mit jedem unserer Handling-Kunden einen neuen Vertrag abgeschlossen. Wir haben 2003 eine fast 100-prozentige Einstiegsquote bei den Low-Cost-Carriern. Die schauen besonders kritisch auf den Preis, aber im Vordergrund steht das Service-Level-Agreement. Die Bereitschaft, im Turnaround Probleme, die durch Delays auftauchen, aufzufangen und auszugleichen. So etwas wird gerne in einer Bonus-Malus-Regelung aufgewogen, und wir

„Das Handling ist eines unserer Kerngeschäfte“



„Es geht um wenige Minuten, die den Ausschlag geben, ob man an der Spitze ist oder irgendwo im Mittelfeld“

haben dadurch die Chance, nicht nur Standards zu setzen, sondern auch herausragende Einzelleistungen zu vollbringen, wenn es darum geht, Verspätungen wieder aufzuholen.

Daher auch unser Bekenntnis zur Technologie: Wir haben das Vorfeld flächendeckend mit Wireless LAN ausgestattet. Das bietet nicht nur den Vorteil, die einzelnen IT-Leistungen vor Ort zu haben, sondern auch, mithilfe dieses Systems unsere Service-Level-Agreements transparent zu machen und zu monitoren.

Jeder Abfertigungsschritt kann – wenn vom Kunden gewünscht – elektronisch erfasst werden und ist dann im Qualitätsausweis enthalten. Die Lufthansa, einer der kritischsten Kunden, hat Wien zur Musteraußenstation erklärt. Es gibt außer der Homebase keine andere Servicestation weltweit, die diese Qualitätsstandards und diese Transparenz aufweist. Daher investieren wir gezielt in Technologie und modernes Equipment. Denn es geht um wenige Minuten, die den Ausschlag geben, ob man an der Spitze ist oder irgendwo im Mittelfeld.

Noch können Sie diese wenigen Minuten nutzen, aber wann ist die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht?

Wenn wir, Flughafen, Austro Control und die Fluglinien eng und grenzüberschreitend zusammenarbeiten, gibt es noch Potenzial. Wir haben einige sehr wichtige gemeinsame Projekte erarbeitet, unsere Investitionen akkordiert, sehen uns die Prozessabläufe an und pfe-

gen die Schnittstellen. Bis zum nächsten Ausbauschritt haben wir in einzelnen Funktionen Kapazitätsengpässe zu erwarten, die wir zum Teil mit Provisorien ausgleichen können.

Derzeit läuft das, auch international beachtete, Mediationsverfahren mit den Gemeinden und Bürgerinitiativen der Region. Wie zufrieden sind Sie damit?

Die positiven Effekte übertreffen die negativen, wie relativ hohe Kosten und den extremen Zeitaufwand aller Beteiligten, bei weitem. Diese Form der Kommunikation



ist nicht zu ersetzen. Das sind inzwischen höchst qualifizierte Leute, die an sehr emotionale Themen höchst professionell herangehen. Die dritte Piste ist, das sehen sehr viele Beteiligte, prinzipiell genehmigungsfähig.

Die Region erweitert sich durch den EU-Beitritt der Nachbarländer im Mai. Wie positionieren Sie sich in diesem neuen Umfeld?

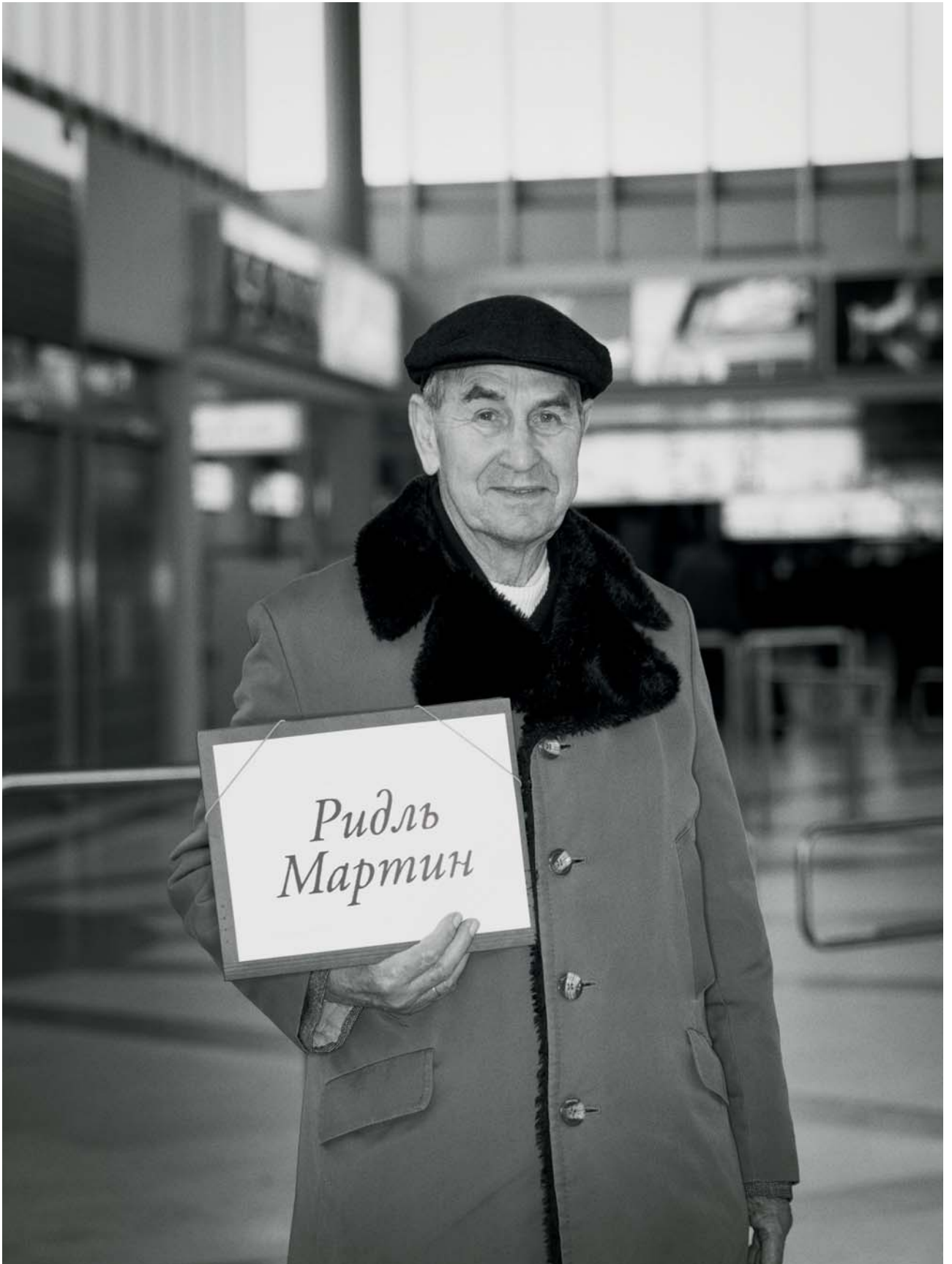
Wir haben eine hervorragende Ausgangsposition. In der Westslowakei halten wir einen Marktanteil von 65 Prozent und bieten schon jetzt das beste Angebot der Region. Denn der Verkehr verläuft nicht nur von West nach Ost, sondern auch umgekehrt, und das ist unsere Stärke. Wir haben natürlich Mitbewerber, aber wir haben auch die Chance, dort aktiv zu werden, auch was Beteiligungsprojekte betrifft.

Herr Direktor Schmid, vielen Dank für das Gespräch.



Anflug Approach	Flug Flight	Plan Scheduled	Erwartet Expected	Von From
●● KL	1845	1540	LANDUNG 1614	AMSTERDAM
●● AZ	198	1540	1619	MILAN-MALP.
●● OS	052	1600	LANDUNG 1553	TOKYO
●● AB	8762	1600	LANDUNG 1607	BERLIN
●● OS	778	1605	LANDUNG 1541	PRISTINA
●● OS	796	1605	LANDUNG 1555	SOFIA
●● PS	820	1605	LANDUNG 1604	ODESSA
●● OS	5848	1610	LANDUNG 1546	TIRANA
●● OS	5972	1610	LANDUNG 1612	GRAZ
●● OS	5720	1610	1637	BUDAPEST
●● OS	5810	1615	1730 ?	THESSALONIKI
●● OS	5398	1615	1654	BARCELONA







ERFOLGSFAKTOREN

Unsere Grundlagen für Wachstum und Erfolg

Herr
Knöll





**40 Osteuropa
Destinationen**



OST-WEST-HUB

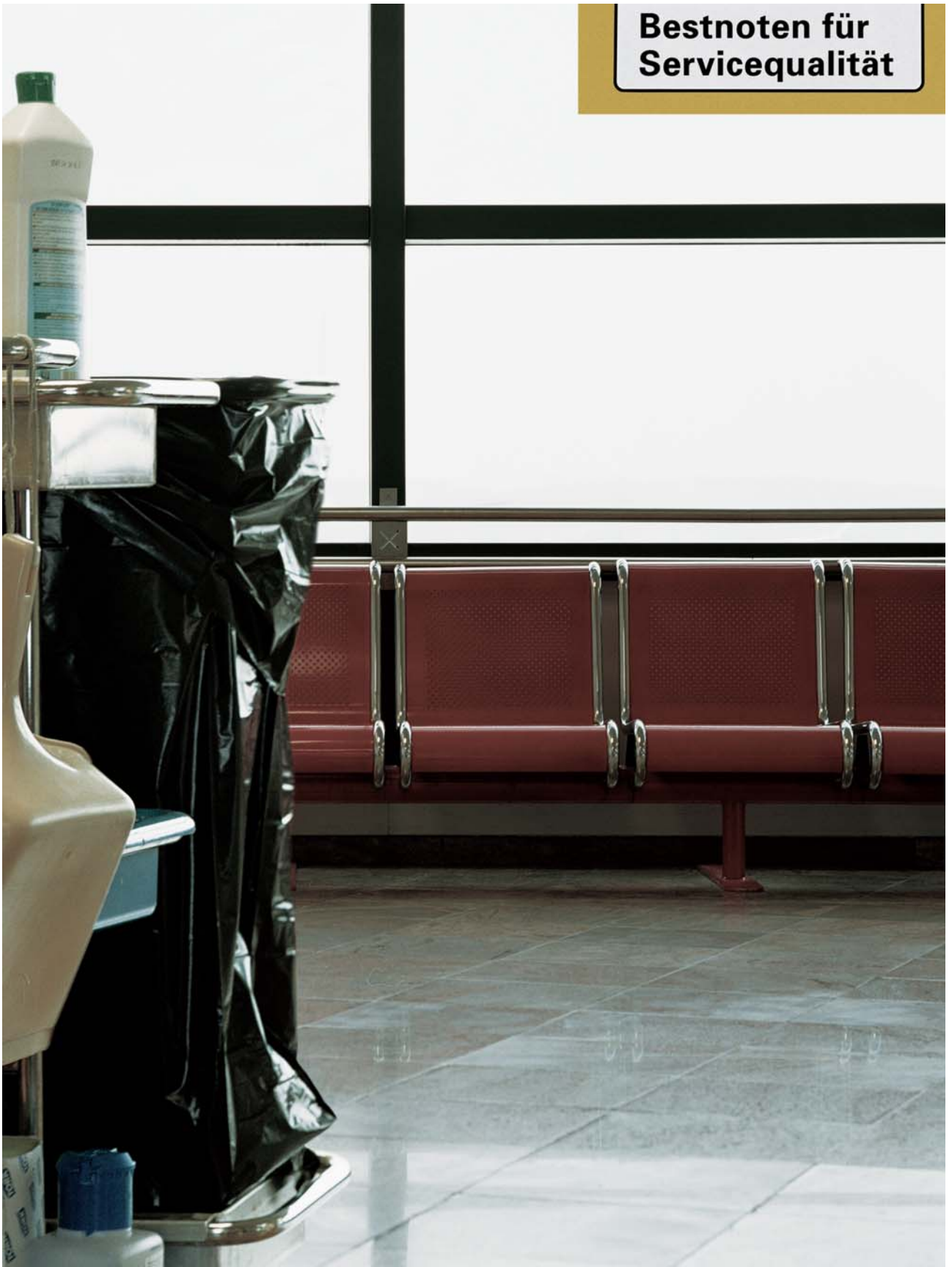
Im Vergleich zum Vorjahr ist der Verkehr nach Osteuropa 2003 um weitere 4,7 Prozent gestiegen. Damit haben wir unsere Spitzenposition als Ost-West-Drehscheibe gemeinsam mit unserem Home Carrier Austrian weiter ausgebaut. Mit 40 Osteuropa-Destinationen gehören wir in dieser Kategorie zu den führenden Flughäfen Europas. Neu in den Flugplan aufgenommen wurden die Destinationen Baku, Donetsk, Podgorica und Rostov. Mit dem EU-Beitritt unserer Nachbarländer Ungarn, Tschechische Republik, Slowakische Republik und Slowenien im Mai 2004 erweitert sich das Einzugsgebiet des Flughafen Wien deutlich. Einhergehend mit der starken Wirtschaftsdynamik dieser Volkswirtschaften erwarten wir sowohl im Business- wie auch im Freizeit-Reiseverkehr ein vermehrtes Passagieraufkommen und damit eine weitere Zunahme der Bedeutung des Flughafen Wien als Ost-West-Hub.

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



Bestnoten für Servicequalität



AUSGEZEICHNETE SERVICEQUALITÄT

Der hohe Standard unserer Dienstleistungen stellt einen Schlüsselfaktor für den Erfolg unseres Unternehmens dar. Sicher, sauber, schnell und komfortabel soll der Airport für unsere Passagiere sein. Durch ständige Optimierungsprozesse werden unsere Serviceleistungen auf einem international hohen Niveau gehalten. Anregungen von Passagieren werden entweder direkt von Terminal-Supervisoren aufgenommen oder durch die jeweiligen Fachabteilungen kompetent bearbeitet und in den Verbesserungsprozess integriert. Trotz gestiegener Passagierzahlen blieb der Terminal Performance Index in der von uns in Auftrag gegebenen kontinuierlichen Passagierbefragung über die angebotenen Leistungen und Facilities am Flughafen Wien auch in diesem Jahr konstant zwischen gut bis sehr gut.

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 Agents	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



me to say goodbye. Time to say hello.



Vienna



New York



Moscow



London



Tokyo



Rio de Janeiro

Kapsch wünscht Ihnen einen guten Flug.

**6,4 Millionen
Security Checks**



SICHERHEIT

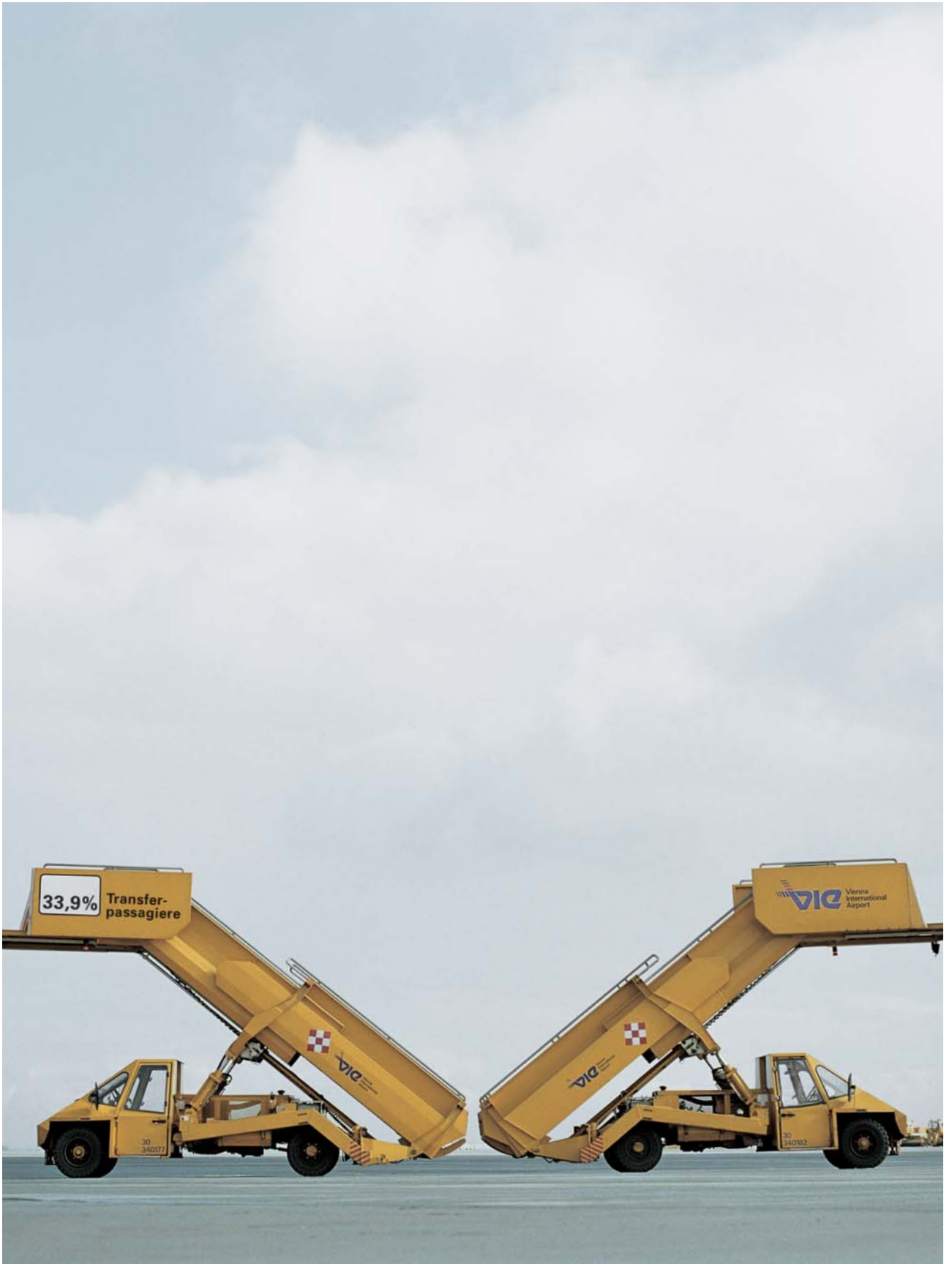
Bedingt durch die Ereignisse des 11. September, SARS und den Irak-Krieg, ist das Thema Sicherheit in der internationalen Luftfahrtindustrie noch stärker ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt. Der Flughafen Wien unternimmt in dieser äußerst sensiblen Thematik alle Anstrengungen, das bereits heute ausgezeichnete Sicherheitsniveau auch weiterhin permanent zu optimieren.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor dabei ist die ausgezeichnete Zusammenarbeit und Vernetzung aller Aktivitäten zwischen den am Flughafen Wien tätigen Organisationen, insbesondere dem Bundesministerium für Inneres, der Bundespolizeidirektion Schwechat, den MitarbeiterInnen des Flughafens und der 100-prozentigen Tochtergesellschaft VIAS (Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.). Der Erfahrungsschatz unserer langjährigen MitarbeiterInnen stellt neben den technischen Einrichtungen und den für alle möglichen Eventualfälle erprobten Prozeduren, die flexibel auf neue Situationen reagieren können, den Garanten eines sicheren Flughafens dar.

In Belangen der technischen Sicherheitseinrichtungen nimmt der Flughafen Wien im europäischen Vergleich eine Spitzenposition ein. Die Testserie des 100%-Hold-Baggage-Screening (HBS) wurde im Jahr 2003 im Auftrag der Behörden unter Federführung der Flughafen Wien AG erfolgreich durchgeführt und hat den Österreich-weiten Standard für die Ausstattung aller Airports vorgegeben. Für die Anschaffung und den dadurch notwendigen Umbau des Flughafens wurden € 14,5 Mio. investiert – eine Investition in die Sicherheit unserer Passagiere. Eine europäische Vorreiterstellung nimmt der Flughafen Wien auch mit dem Einsatz eigens für ihn ausgebildeter Hunde ein, die nach Bedarf Passagiere im Bereich der Handgepäck- und Personenkontrolle auf versteckten Sprengstoff kontrollieren.

Unsere Bemühungen zur Erreichung eines Höchstmaßes an Sicherheit ohne Komfortverlust für unsere Passagiere fanden im Jahr 2003 durch ein Audit der ICAO (International Civil Aviation Organization) sowie eine Inspektion durch TSA/DHS (Transport Security Administration/Department of Homeland Security, USA) ihre Anerkennung. Beide bestätigen dem Flughafen Wien einen überaus hohen Sicherheitslevel, der den internationalen Bestimmungen entspricht.





HOHER ANTEIL TRANSFERPASSAGIERE

Der Anteil der Transferpassagiere am Gesamtaufkommen, die zur besseren Auslastung des Destinations- und Frequenzangebots beitragen, belief sich im Jahr 2003 auf 33,9 Prozent (2002: 35,1%). Der leichte Rückgang ist auf die Ereignisse zu Beginn des Jahres, SARS und den Irak-Krieg, zurückzuführen, wodurch das Wachstum der Transferpassagiere etwas hinter den starken Zuwächsen im Point-to-Point-Verkehr – resultierend aus dem Low-Cost-Segment – zurückblieb.

ENTWICKLUNG TRANSFERPASSAGIERE

2003	33,9%
2002	35,1%
2001	31,9%
2000	28,4%

TRANSFERGESCHWINDIGKEIT

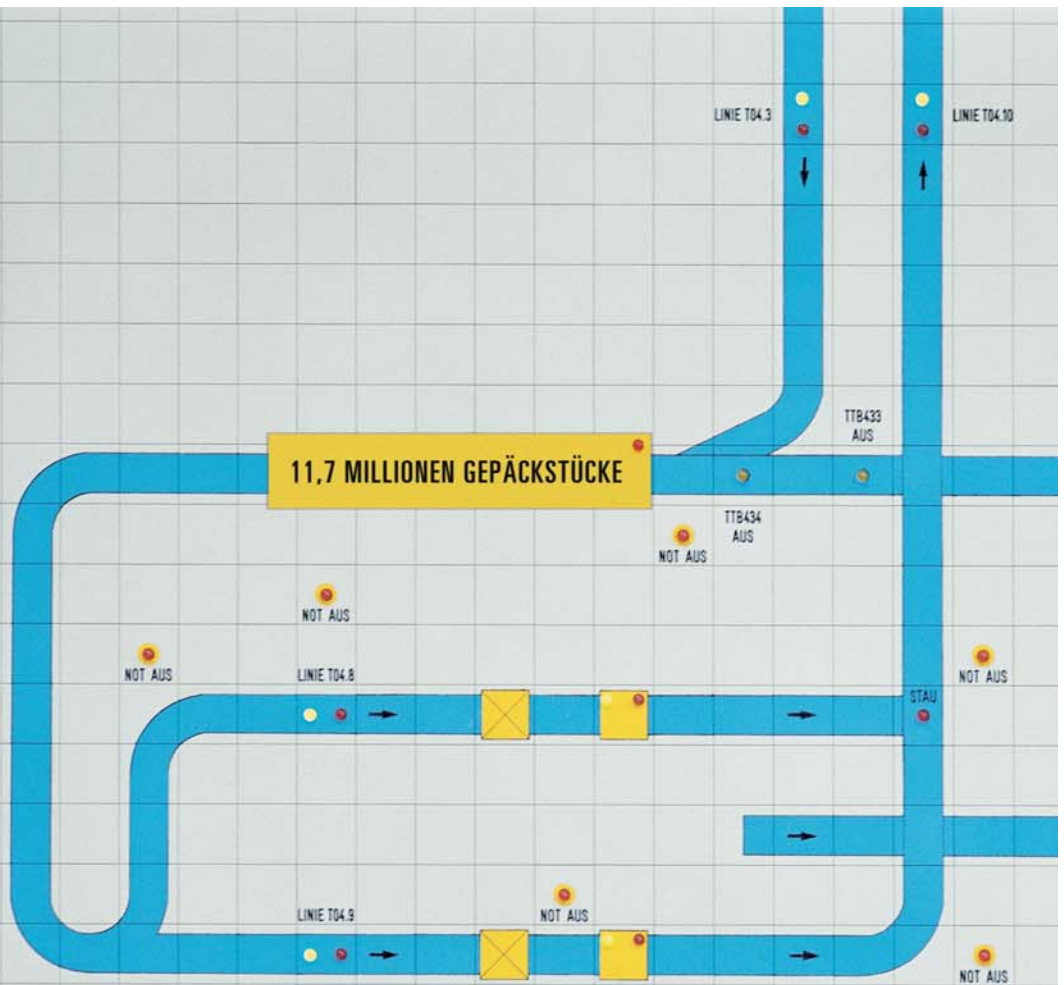
Entscheidender Erfolgsfaktor beim Ticketverkauf ist bei allen internationalen Reservierungssystemen die ausgewiesene Gesamtflugzeit. Nach den Direktflügen überzeugen den Passagier somit Verbindungen mit möglichst schnellen Transferzeiten (Minimum Connecting Time). Kurze Umsteigzeiten erhöhen zusätzlich das Angebot an erreichbaren Anschlussflügen. Trotz verschärfter Sicherheitsmaßnahmen sind die Umsteigzeiten bei Flügen via Wien die kürzesten Europas geblieben – eine Rekordzeit, die der Flughafen Wien dank der kurzen Wege, des One-Roof-Konzepts, der eigenen Bodenabfertigung und optimal verzahnter Logistikabläufe ausweisen kann.

MINIMUM CONNECTING TIME IN EUROPA¹⁾ in Minuten

Wien (VIE)	25 ²⁾ /30
München (MUC)	35–40
Zürich (ZRH)	40
Kopenhagen (CPH)	30–45
Frankfurt (FRA)	45
Amsterdam (AMS)	40–45
Brüssel (BRU)	40–45
Paris (CDG)	45–60
London (LHR)	45–90

¹⁾ Minimum Connecting Time (MCT) laut OAG Worldwide Flight Guide, Dezember 2003; ²⁾ Innerhalb der Star Alliance





TRANSFERHALLE



PÜNKTLICHKEIT

Nach Angaben der Fluggesellschaften kostet eine Minute Verspätung im Durchschnitt € 57. Verpasste Anschlussflüge und damit verärgerte Passagiere schaden nicht nur dem Image der Fluggesellschaften, sondern auch den Airports. Der Flughafen Wien gehört in Europa zu den pünktlichsten und lag in der AEA-Statistik im guten Mittelfeld.

VERSPÄTUNGEN¹⁾ AUF INNEREUROPÄISCHEN FLÜGEN 2003 (AEA)

	in % der Abflüge	in % der Ankünfte
Frankfurt (FRA)	16,7	20,9
Wien (VIE)	18,6	20,7
München (MUC)	22,7	17,7
London Heathrow (LHR)	22,4	23,2
Europäischer Schnitt	19,1	20,1

¹⁾ Verspätung = geplante Abflug-/Ankunftszeit um mehr als 15 Minuten überschritten

HIGH-TECH-HANDLING

Für alle Passagiere, aber vor allem für Transferreisende, ist es wichtig, dass ihr Gepäck mit den kurzen Umsteigezeiten Schritt halten kann. Dank High-Tech-Handling gehören die Abfertigungsdienste der Flughafen Wien AG zu den besten der Welt. Modernstes Equipment sorgt für reibungslose Abläufe und hilft, Verspätungen zu vermeiden. Die Einführung eines elektronischen Baggage Reconciliation Systems über Funk-LAN und mittels Scanner gewährleistet eine 100-prozentige Gepäckverfolgung und -zusammenführung für alle Flüge und unterstreicht die zunehmende Bedeutung des Sicherheitsaspekts im gesamten Abfertigungsprozess.

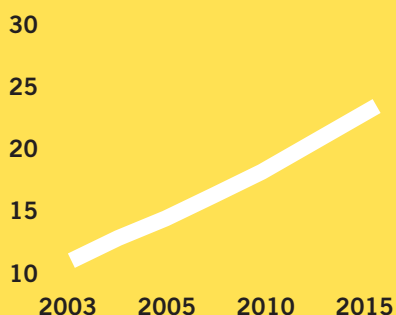
Jahr	Gepäckstücke an + ab	Spitzenstag	Gepäckstücke an + ab
2003	11.729.000	29.6.2003	51.660
2002	11.322.000	7.7.2002	51.940
2001	11.180.000	1.7.2001	51.600
2000	11.215.000	1.7.2000	50.300



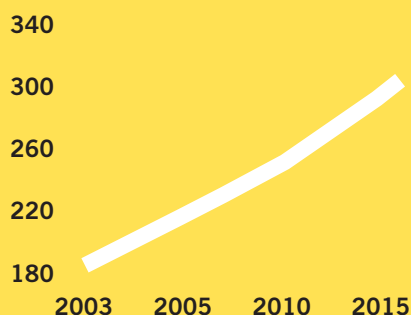


WACHSTUM

Der Irak-Krieg wie auch der Ausbruch von SARS führten in der Luftfahrtindustrie zu wiederholten Einbußen. Mit einem Passagierwachstum von 6,8 Prozent konnte sich der Flughafen Wien entgegen diesem Trend überdurchschnittlich gut entwickeln – einen wesentlichen Beitrag dazu leisteten die Low-Cost-Carrier. Aufgrund der bevorstehenden Öffnung neuer Märkte durch die EU-Osterweiterung gehen wir für das Jahr 2004 von einem Passagierwachstum von 8 Prozent aus; unter der Annahme stabiler weltwirtschaftlicher Faktoren liegt unsere Prognose für die kommenden fünf Jahre bei einem durchschnittlichen Plus von 5 Prozent.



PASSAGIERENTWICKLUNG
(Prognose) in Mio.



FLUGBEWEGUNGEN
(Prognose) in Tsd.

ENTWICKLUNG DER SPITZENSTUNDE¹⁾

Flugbewegungen, 30. (typische) Spitzenstunde

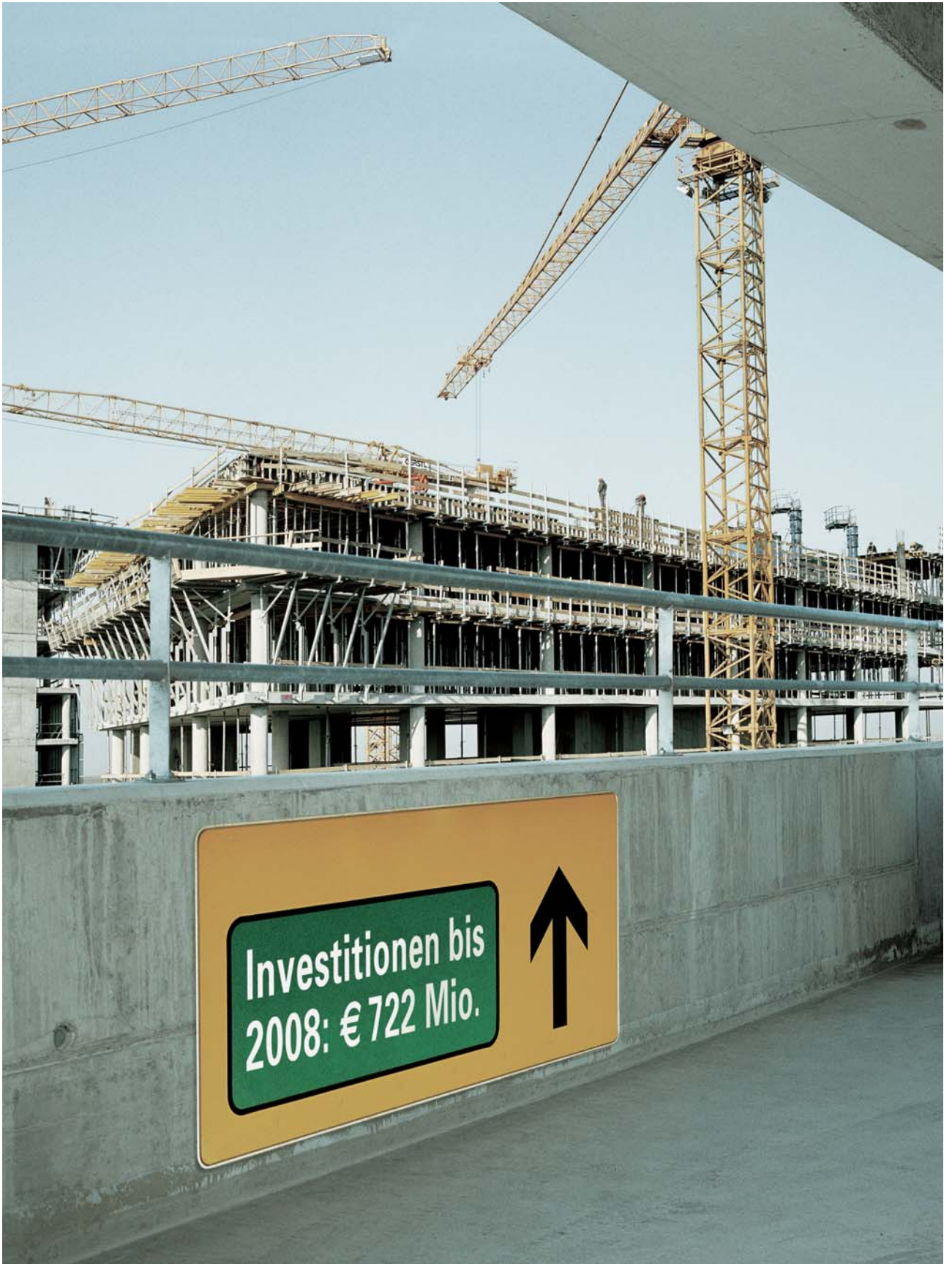
Jahr	Flugbewegungen	Passagiere an + ab
Ist 2003	54	3.864
Prognose 2004	58	4.400
Prognose 2005	61	4.700
Prognose 2006	62	4.900
Prognose 2007	64	5.100
Prognose 2008	66	5.250

¹⁾ Stunde mit den meisten Flugbewegungen

Neben der Verkehrsentwicklung spielt die Entwicklung in der Spitzenstunde eine entscheidende Rolle in der Planung eines bedarfsgerechten Ausbaus. Derzeit bestehen für Luftfahrzeuge 20 Pier-Positionen. Die Terminalerweiterung VIE-Skylink umfasst den Pier Süd mit 17 Positionen, zusätzliche Check-in-Schalter, eine erweiterte Gepäckausgabe sowie Retail- und Gastronomie-Einrichtungen. Die unterschiedlichen Ausbaustufen werden in Abhängigkeit zur Entwicklung des Verkehrswachstums realisiert.

Bei Wiedererreichen der Wachstumsprognosen und unter den heutigen technischen Voraussetzungen wird der Flughafen Wien bis zum Jahr 2010 respektive 2012 eine Parallelpiste zu einer der zwei bestehenden, sich kreuzenden Pisten errichten müssen. Im Mediationsverfahren, in dem im Berichtsjahr mit dem Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ ein erster Teilerfolg erreicht werden konnte, wird gemeinsam mit den Betroffenen eine für alle Seiten akzeptable Lösung angestrebt. Die Verfahrensparteien widmen sich nun der Detaildiskussion und -verhandlung über die Lage einer allfälligen dritten Piste und den damit in Zusammenhang stehenden Forderungen. Aufgrund der soliden Finanzlage der Flughafen Wien AG ist die Finanzierung dieser Ausbaupläne langfristig gesichert.





BEDARFSGERECHTER AUSBAU

Gemeinsam mit den Architekten haben wir beim Terminalausbau VIE-Skylink ein Phasierungsmodell entwickelt, das ein Höchstmaß an Flexibilität erlaubt und damit einen Ausbau ermöglicht, der auf die aktuelle Verkehrsentwicklung optimal reagiert. Durch den Anschluss an die bestehenden Flughafengebäude bleibt die Strategie des One-Roof-Konzepts weiterhin aufrecht. Am neuen Pier Süd des VIE-Skylink werden künftig bis maximal 17 (in Abhängigkeit zur Flugzeuggröße) flexibel einsetzbare Pier-Positionen zur Verfügung stehen. Die komplexen Transferbeziehungen zwischen Schengen- und Non-Schengen-Passagieren werden optimal durch eine übersichtliche Gebäudekonfiguration ermöglicht. Die Multifunktionalität des Piers und kurze Wegstrecken für den Passagier ermöglichen eine im europäischen Vergleich äußerst konkurrenzfähige Minimum Connection Time von nur 25 Minuten. Die Gesamtkapazität des Flughafens Wien deckt zusammen mit VIE-Skylink eine Passagierfrage von jedenfalls bis maximal 28 Millionen pro Jahr ab.

PASSAGIERE	2003	VIE-Skylink Endausbau¹⁾
Passagiere (in Mio.)	13	28
KAPAZITÄTEN		
Check-in-Schalter	84	140
Pier-Positionen	20	37
Gepäckausgabebänder	7	10
Shoppingfläche (in m ²)	5.900	11.000
Gastronomiefläche (in m ²)	4.300	7.760

¹⁾ inkl. Bestand

KNOW-HOW-TRANSFER

Seit Juli 2002 ist die Flughafen Wien AG über das von ihr mehrheitlich geführte Konsortium Malta Mediterranean Link (MMLC) zu 40 Prozent am Flughafen Malta beteiligt. Weitere 20 Prozent hat die maltesische Regierung an die Börse gebracht. Der Flughafen Malta gehört somit, wie der Flughafen Wien, zu den wenigen mehrheitlich privatisierten und an der Börse notierten Airports.

Malta International Airport erfüllt alle Kriterien, die wir im Rahmen unserer internationalen Beteiligungsstrategie definiert haben. Mit dem Beitritt zur EU im Mai 2004 erwarten wir einen Aufwind für Maltas Luftverkehr. Der Flughafen Wien hat nicht nur mit Mag. Peter Bolech einen erfahrenen CEO in Malta, sondern kann über die „Technical Service Agreements“ sein Know-how in den Bereichen Strategische Planung, Retail-Geschäft, Personalentwicklung, Kapazitätsmanagement sowie Airport- und Aviation-Marketing einbringen. Führende MitarbeiterInnen unseres Hauses sind regelmäßig in Malta vor Ort und steuern somit dort ihre langjährige Erfahrung im Flughafen-Geschäft bei. Umgekehrt kommen sie mit neuen Eindrücken ins Unternehmen zurück und setzen hier wertvolle Impulse.

VERKEHRSENTWICKLUNG MALTA	2003	2002
Abgefertigte Passagiere	2,67 Mio.	2,66 Mio.
Flugbewegungen	32.200	31.000
Frachtvolumen (in Tonnen)	15.944	13.400



Die Flughafen-Wien-Gruppe verfolgt mit der Unternehmensstrategie ein klares Ziel: eine kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes. Basierend auf unserer Business Mission und den maßgeblichen Rahmenbedingungen unterteilen wir die zentrale Wachstumsstrategie in fünf Stoßrichtungen:

- Nutzung der Airport-Wachstumschancen am Standort Flughafen Wien
- Forcierung von Non-Aviation-Geschäften am Standort
- Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standorts
- Halten der Marktführerschaft im Handling
- Optimierung des Ressourceneinsatzes

NUTZUNG DER AIRPORT-WACHSTUMSCHANCEN

POSITIONIERUNG ALS OST-WEST-HUB –

AUSBAU DES TRANSFERVOLUMENS IN KOOPERATION MIT DER AUSTRIAN AIRLINES GROUP (AAG)

Die Verteidigung der Spitzenposition als Ost-West-Drehscheibe hat für den Flughafen Wien oberste Priorität. In enger Kooperation mit unserem Home Carrier Austrian werden wir das überdurchschnittliche Wachstumspotenzial dieser Region auch zukünftig zu nutzen verstehen. Austrian wird auch im Jahr 2004 im Ost-West-Verkehr einen der operativen Schwerpunkte setzen und seine Frequenzen nach Osteuropa erhöhen. Damit wird folglich der weitere Ausbau des Transfervolumens am Flughafen Wien unterstützt.

AKQUISITION NEUER AIRLINES

Im Rahmen eines detaillierten Marketingplans werden Airlines definiert, die das Streckennetz des Flughafen Wien bereichern würden. Diese Airlines werden im Rahmen von Routes – dem wichtigsten Kooperationsforum zwischen Fluglinien und Flughäfen – kontaktiert. In einem so genannten Follow-up werden Markt- und Streckenstudien angefertigt, die sie, unterstützt von unserem attraktiven Incentive-Programm, davon überzeugen sollen, Wien in ihr Netzwerk zu integrieren. Einen regelmäßigen Informationsfluss gewährleisten wir mit unserem Newsletter „VIE Business Support News“.

Im Berichtsjahr gelang erstmals die Gewinnung von Low-Cost-Carriern als Kunden. Das Passagierwachstum des Geschäftsjahres 2003 ist zu einem Gutteil auf die Entwicklung der Low-Cost-Carrier zurückzuführen. Gemessen am Passagieraufkommen rangieren Air Berlin (Anteil 3,4%, 3. Platz) und Germanwings (Anteil 1,9%, 8. Platz) bereits unter den Top-Ten-Carriern. Folgende Low-Cost-/Low-Fare-Carrier haben den Flughafen Wien in ihr Streckennetz aufgenommen: Intersky, Germania Express, Air Berlin, Germanwings, VBird, Duo Airways, Helvetic Airways. In Summe werden von ihnen 15 Destinationen bedient. Im Sinne unserer Politik der Gleichbehandlung unterliegen die Low-Cost-Carrier der gleichen Tarifordnung wie die Full Service Airlines – ein Faktum, das wir als weiteres Indiz für unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit und unser vernünftiges Preis-Leistungs-Verhältnis interpretieren.

WETTBEWERBSFÄHIGE TARIFPOLITIK

Im Jahr 2003 kam die 2001 entwickelte Indexformel zur Aktualisierung der Tarifberechnungen nach einer Nullrunde im Jahr 2002 erstmals zur Anwendung. Neben der Berücksichtigung des Verkehrswachstums findet auch die Entwicklung des offiziellen Verbraucherpreisindex Eingang in die Berechnung, was zur Erhöhung des Landetarifs und des luftseitigen Infrastrukturtarifs um 1,4 Prozent führte. Der Fluggasttarif und der landseitige Infrastrukturtarif wurden um 0,85 Prozent angehoben. Die Installierung eines 100%-Baggage-Reconciliation-System, das die Zusammenführung von Passagier und seinem Gepäck auf dem gleichen Flugzeug und eine lückenlose Verfolgung des Gepäcks während des Abfertigungsprozesses sicherstellt, führte zu einer Adaption des Fluggasttarifs. In Summe musste dieser, nicht zuletzt aufgrund deutlich gestiegener Versicherungskosten, um € 2,12 auf € 12,57 angehoben werden. Unter Berücksichtigung der zahlreichen Incentives liegen die Tarife trotz dieser notwendig gewordenen Anhebungen im guten europäischen Mittelfeld. Im Vergleich zu den wichtigsten europäischen



Airports finden sich die Tarife des Flughafen Wien exakt im Durchschnittswert der Tarife von insgesamt 26 Flughäfen, wie eine Studie von A.T. Kearney belegt.

WEITERE STEIGERUNG DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Die Flughafen Wien AG hat sich zum Ziel gesetzt, die Wettbewerbsposition bis 2007 gegenüber den umliegenden Konkurrenzairports wie Frankfurt, München, Prag, Budapest, Zürich und Mailand um 15 Prozent weiter zu verbessern, um für alle Airlines noch attraktiver zu werden und die Funktion als Drehscheibe nachhaltig zu sichern. Schon jetzt liegt der Flughafen Wien in der Tarifgestaltung im Mittelfeld dieser Flughäfen.

Das Verbesserungspotenzial resultiert aus dem überdurchschnittlichen Wachstum (für 2004 werden 8 Prozent erwartet), Prozessoptimierungen in Abstimmung mit den Airlines und allgemeinen Kostensenkungen. Bis 2007 soll ein Betrag von € 20 bis 30 Mio. (Basis 2003) an alle Fluggesellschaften weitergegeben werden. Größter Nutznießer ist die Austrian Airlines Gruppe mit einem Anteil von über 60 Prozent am Passagieraufkommen. Damit wird ein wichtiger Beitrag geleistet, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Flughafen Wien und somit der gesamten Ostregion Österreichs abzusichern und laufend zu verbessern. Um eine zielkonforme Umsetzung zu gewährleisten, werden Arbeitsgruppen etabliert, die entsprechende Konzepte erarbeiten.

VERBESSERTER MARKAUFTRITT – AUSSCHÖPFUNG DES EINZUGSGEBIETS

Nachdem im Jahr 2002 die erste Etappe unserer Medienkampagne zur qualitativen Positionierung des Flughafen Wien in seinem Einzugsgebiet initiiert wurde, folgte im Berichtsjahr die zweite. Den EU-Beitritt unserer Nachbarländer Ungarn, Tschechien und Slowakei im Mai 2004 nützen wir für eine weitere Informationsoffensive. Ziel dieser Kampagne ist ein verstärkter Sympathieaufbau in den genannten Ländern sowie eine Bewusstseinsbildung für die herausragenden Vorteile des Flughafen Wien und seines exzellenten Streckennetzes. Der Flughafen Wien soll als „Home Airport for Central Europe“ positioniert und gestärkt werden, da das Potenzial im Einzugsgebiet durch den EU-Beitritt massiv wächst und als großartige Chance für den Flughafen Wien zu sehen ist.

ERWEITERUNG DER AIRPORT-INFRASTRUKTUR

Um das Wachstum aber auf Dauer bewältigen zu können, ist eine Erweiterung der Infrastruktur unerlässlich. Die Schaffung von neuen Terminalflächen und Vorfeldern, die Überplattung der Eisenbahntrasse, die Erweiterung der Gepäcksortieranlage oder die neuen Bus-Gates sind bauliche Maßnahmen, die dem verstärkten Passagieraufkommen gerecht werden sollen. Bis inklusive 2008 werden wir insgesamt € 722 Millionen investieren. Kernstück unserer kapazitätssteigernden Maßnahmen ist die Terminalerweiterung Skylink, die hinsichtlich der jeweiligen Kapazitätserfordernisse in mehreren Phasen errichtet werden soll. In der ersten Phase sind Investitionen in der Höhe von € 233 Mio. für das Terminal sowie € 71 Mio. für eine neue Gepäckszentrale geplant. Damit wird der Flughafen Wien in der Lage sein, ein Jahrespassagieraufkommen von 19 Millionen zu bewältigen. Nach Fertigstellung der Phase 2 mit weiteren € 125 Mio. Investitionssumme werden wir 23 Millionen Passagiere servizieren können. Mit der dritten Baustufe erhöht sich unsere Passagierkapazität auf 28 Millionen.

FORCIERUNG VON NON-AVIATION-GESCHÄFTEN

Das operative Betätigungsfeld des Flughafen Wien reicht weit über das Aviation Business hinaus. Die Palette reicht vom Immobiliengeschäft über das Center Management bis hin zu Parkierung, Ver- und Entsorgung und der Organisation der Sicherheitsdienstleistungen.

AKTIVES IMMOBILIEN-MANAGEMENT

Dank eines effizienten Immobilien-Managements erreicht der Vermietungsgrad unserer Objekte nahezu 100 Prozent. Um der Nachfrage nach attraktiven Flächen weiterhin nachkommen zu können, werden sowohl auf dem Bürosektor mit dem Office Park als auch auf dem Gebiet der Fracht- und Logistikimmobilien neue Objekte reali-



siert. Darüber hinaus wollen wir Zusatzleistungen, die von Mietkunden üblicherweise nachgefragt werden, wie Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsdienste, in einem Dienstleistungskatalog bündeln und unseren Mietern verstärkt und aktiv anbieten.

Im Geschäftsbereich Center Management, wo wir Flächen in den Terminals an Einzelhändler und Gastronomiebetriebe vermieten, ist es unser Ziel, durch eine zielgruppenorientierte Gestaltung des Angebots das wachsende Passagierpotenzial zu nutzen. Da die Mietpreisberechnung neben dem jeweiligen Flächenausmaß auch auf einer Umsatzbeteiligung basiert, ist ein Anstieg der Mieteinnahmen bis zur Inbetriebnahme des neuen Terminals VIE-Skylink nur durch erhöhtes Passagieraufkommen und damit steigende Konsumausgaben zu realisieren. Nach der Eröffnung des neuen Terminals VIE-Skylink im Jahr 2008 ist aufgrund der Flächenerweiterungen mit einer deutlichen Zunahme der Einkünfte zu rechnen.

Mit unseren strategischen Überlegungen zur Forcierung der Non-Aviation-Geschäfte wollen wir nicht nur bereits bestehende Ertragsquellen absichern, sondern auch neue erschließen. Die Errichtung des Office Park und die Erschließung des Cargo-Nord-Geländes stellen bereits erste konkrete Realisierungsschritte dar, die mittelfristig um die Errichtung einer neuen Frachtschiene (Air Cargo Center) mit Vorfeldzugang erweitert werden.

INFRASTRUKTURLEISTUNGEN

In Fragen der Ver- und Entsorgung konnten wir bereits die Chancen der allgemeinen Marktliberalisierung nutzen. Zur Erhöhung unserer Standortattraktivität wurden die Einkaufsvorteile, die wir durch die Bündelung der gesamten Standortnachfrage erzielten, direkt an unsere Kunden weitergegeben.

QUALITÄTSFAKTOR SICHERHEITSDIENSTLEISTUNGEN

Wir sehen die operative Bündelung der Sicherheitsaufgaben und -dienstleistungen mit den Abfertigungsprozessen am Flughafen Wien und die Kooperation mit den öffentlichen Organisationen als Garanten für einen höchstmöglichen Sicherheitslevel an unserem Standort. Der weitere Verlauf dieses überaus sensiblen Geschäftsbereichs ist vom Ausgang der Neuausschreibung durch die Republik Österreich im Jahr 2004 abhängig.

ERSCHLIESSUNG NEUER GESCHÄFTSFELDER AUSSERHALB DES STANDORTS

Über die bestehenden Wachstumsmöglichkeiten am Flughafen Wien hinaus werden zukünftige Erfolgspotenziale durch die Erschließung neuer Geschäftsfelder geschaffen. Diesbezüglich grenzen wir jedoch die Aktivitäten auf die drei Ebenen Flughafenprojekte, Immobilienentwicklung innerhalb unserer angestammten Region und Aktivitäten in verwandten Märkten ein. Jede Erweiterung unserer Geschäftstätigkeit erfolgt unter Einhaltung exakt formulierter Prämissen, die sicherstellen, dass derartige Projekte zum Wert des Unternehmens beitragen. Bei etwaigen Unternehmensbeteiligungen streben wir einen strategischen Einfluss an – bei allen Vorhaben müssen Haftungs- und Finanzierungsrisiken klar abgrenzbar sein.

Neben der regen Bautätigkeit am Flughafen Wien selbst ziehen wir auch die Realisierung von Immobilienprojekten in nahen Entwicklungsgebieten, wie zum Beispiel in Fischamend, in Erwägung. Hinsichtlich weiterer Flughafenprojekte kommt nicht nur die Entwicklung und der Betrieb anderer Flughäfen, sondern auch die Erbringung branchenspezifischer Beratungsdienstleistung in Frage. Am Beispiel des Flughafen Malta wird der Know-how-Export des Flughafen Wien bereits eindrucksvoll dokumentiert. Ein Konsortium, an dem wir zu 57,1 Prozent beteiligt sind, hält seit Juli 2002 40 Prozent der Anteile am Flughafen Malta. Der Flughafen Wien übt gemeinsam mit dem Konsortialpartner einen beherrschenden Einfluss auf die Geschäftsführung des Flughafen Malta aus und berät den Flughafen Malta in allen entscheidenden Geschäftsprozessen. Für Airport-Beteiligungen gelten zusätzliche Rahmenbedingungen und eine klare Länderpriorisierung.

Aufgrund der geografischen Nähe und der besonderen strategischen Bedeutung für die positive Entwicklung der Region ist es unser erklärtes Ziel, mit dem Flughafen Bratislava eine Kooperation einzugehen. Mit dem EU-



Beitritt der östlichen Nachbarstaaten entsteht eine neue, wachstumsstarke EU-Region. Diese wird durch ein Flughafensystem Wien–Bratislava bestmöglich unterstützt und genützt. Der Flughafen Wien partizipiert an einer Studie, die die strategischen, volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Auswirkungen einer Zusammenarbeit der beiden Flughäfen untersucht und die vom Flughafen Wien teilfinanziert wird.

Durch die erfolgreiche Inbetriebnahme des City Airport Train (CAT) im Dezember des Berichtsjahres bewies der Flughafen Wien exzellentes Know-how in der Realisierung komplexer Projekte. Der Flughafen Wien verfügt über 50,1 Prozent der Anteile an diesem eigenständigen Eisenbahnunternehmen. Eine räumliche Erweiterung des Angebots – denkbar ist eine maßgebliche Rolle als ergänzendes Bodenverkehrsmittel innerhalb eines Airport-Systems – befindet sich im Stadium der Prüfung.

HALTEN DER MARKTFÜHRERSCHAFT IM SEGMENT HANDLING

Professionalität, Kundenorientierung und striktes Kostenbewusstsein sind die Basis des Erfolgs im Geschäftsbereich Handling, der einen Großteil aller Dienstleistungen rund um die Abfertigung von Flügen erfasst. Die Marktliberalisierung vor vier Jahren hat bereits die Zielsetzung für dieses strategisch wichtige Segment vorgegeben: „Halten der Marktführerschaft“.

Im Zentrum der Strategie des Geschäftsbereichs Handling steht die langfristige Absicherung dieses für den Flughafen Wien wichtigen Kerngeschäfts. Bei einem hohen Marktanteil wird eine zum Bewegungswachstum proportionale Entwicklung erwartet. Wenngleich unser Anteil am Handling-Markt bei rund 90 Prozent liegt, können wir aufgrund des Wettbewerbsdrucks Kostensteigerungen nur noch schwer an unsere Kunden weitergeben – hier gilt es, unseren Größenvorteil weiter zu optimieren. Neben der Verflachung der Personalkostendynamik sind vor allem ein noch rigideres Kostenmanagement und eine permanente Optimierung der Prozessabläufe und des Ressourceneinsatzes notwendig. Produktinnovationen und der Einsatz neuester Technologien sollen auch in Zukunft unsere Kunden überzeugen und ein anhaltend hohes Qualitätsniveau sicherstellen.

OPTIMIERUNG DES RESSOURCENEINSATZES

Mit dem Einsatz neuester Technologien und einer deutlichen Steigerung der Effizienz sowie durch eine alle Unternehmensbereiche erfassende Optimierung der Prozesse und Kostenverläufe soll die Wettbewerbsfähigkeit der Flughafen-Wien-Gruppe nachhaltig gestärkt werden. Grundsätzlich ist festzustellen, dass Flughäfen in ihrer Investitionstätigkeit generell einem deutlichen Zyklus unterliegen: Kapazitätserweiternde Investitionen verursachen hohe sprungfixe Kosten, die erst über einen längeren Zeitraum einnahmenseitig kompensiert werden können. Die Flughafen-Wien-Gruppe steht zurzeit am Beginn eines solchen Investitionszyklus.

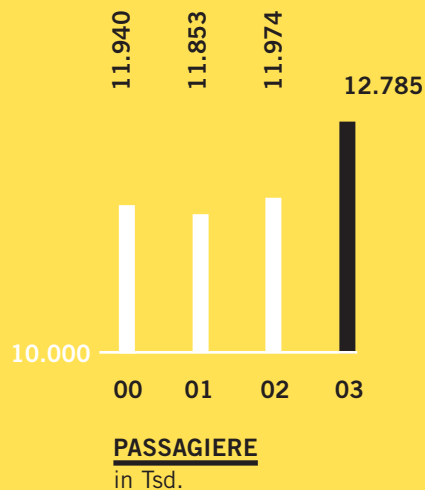
Für die Ausbaupläne des Flughafen Wien bedeutet dies, dass sie nachfrageorientiert und in Teilausbaustufen gestaltet werden müssen. In der Erstellung des Vorentwurfs für die Terminalerweiterung VIE-Skylink wurden aus diesem Grund auch Möglichkeiten der stufenweisen Errichtung und Inbetriebnahme dieses Projekts evaluiert. Als Ergebnis liegt nun eine Phasierung in drei Bauabschnitte vor, wobei jede Phase für sich abhängig von der Verkehrsentwicklung realisiert werden kann. Hierbei werden auch zeitlich befristete Qualitäts- und Kapazitätseinbußen bewusst zu Gunsten eines optimalen Investitionsprogramms in Kauf genommen.

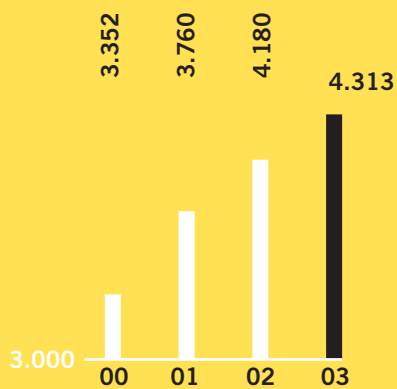
Im Verwaltungsbereich werden die internen Prozesse durch die räumliche Konzentration der bislang in unterschiedlichen Gebäuden untergebrachten Unternehmensbereiche im neu errichteten Office Park deutlich vereinfacht werden. Effizienzsteigerung lässt auch der konsequente Einsatz modernster Technologien, wie z. B. bei der optischen Archivierung von Dokumenten, erwarten.

Eines unserer Ziele für das laufende Jahr ist eine weitere Abflachung unserer Personalkostenentwicklung. Darüber hinaus gilt unser Engagement der laufenden Überprüfung und Verbesserung unserer Arbeitsprozesse unter Einbindung der betroffenen MitarbeiterInnen, um Produktivität und Kundenzufriedenheit zu verbessern.



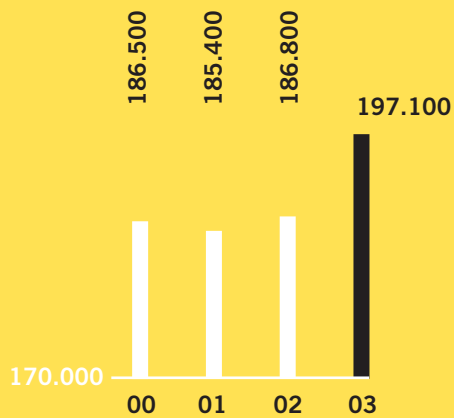
Voraussetzung für die Beurteilung des Flughafen-Geschäfts ist die Kenntnis der wichtigsten Umsatzfaktoren – Passagieraufkommen, Maximum Take-off Weight (MTOW) und Flugbewegungen. Letztere geben Auskunft über die Anzahl der Starts und Landungen bzw. über die Auslastung der Rollbahn- und Abstellkapazitäten am Vorfeld. Für jeden Flugzeugtyp wird vom Hersteller das MTOW, das maximal erlaubte Startgewicht, vorgegeben. Daraus wird die Höhe des Landetarifs einer Maschine errechnet. Die Anzahl der beförderten Passagiere wirkt sich über den Fluggasttarif, der von der jeweiligen Airline eingehoben wird, direkt auf die Ertragslage des Flughafens aus. Die für den Flughafen Wien ideale Verkehrsentwicklung ist daher ein hohes MTOW- und Passagierwachstum bei unterproportionaler Steigerung der Flugbewegungen und der damit einhergehenden Optimierung der Pistenkapazität.



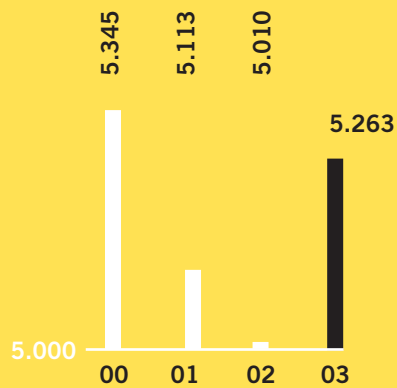


TRANSFERPASSAGIERE

in Tsd.

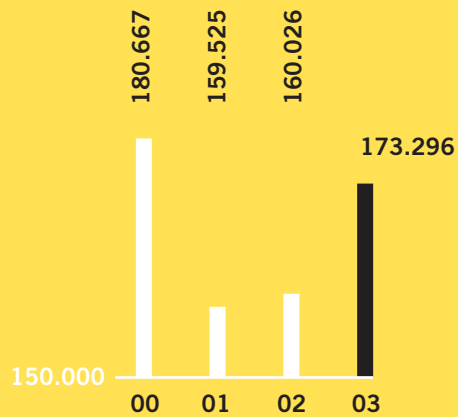


FLUGBEWEGUNGEN



MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT

in Tsd. Tonnen



FRACHT (Luftfracht, Trucking)

in Tonnen



Neben den klassischen operativen Tätigkeiten eines Flughafens im Bereich Aviation Business gilt das Non-Aviation Business als zweites, strategisch wie auch wirtschaftlich äußerst wichtiges Standbein. Mit zunehmender Größe eines Flughafens entwickelt sich dieser Geschäftsbereich überproportional positiv zu den Wachstumsraten des Aviation Business. Bei einem Anstieg der Passagierzahlen erhöht sich gleichzeitig auch die Attraktivität des Flughafens für den Shopping-Bereich, für Gastronomiebetriebe sowie Werbetreibende. Unter Berücksichtigung der Funktion des Flughafen Wien als Drehscheibe zwischen West und Ost ist dieser Standort zunehmend auch für internationale Konzerne, vor allem Speditionen und Frächter, von strategischem Interesse. Diesen Unternehmen moderne und bedarfsgerechte Immobilien zur Verfügung zu stellen, gehört zu unseren bedeutendsten Geschäftsfeldern. Die laufende Entwicklung neuer, attraktiver Vermietungsflächen zählt daher zu den wichtigsten strategischen Vorhaben.

IMMOBILIEN

Mit dem Bau des Office Park Vienna International Airport setzt der Flughafen Wien ein deutliches Signal am internationalen Büromarkt. Nach dem ersten Bauabschnitt werden im September 2004 rund 26.000 m² fertig gestellt sein. Für die Vermarktung der im ersten Abschnitt fertig gestellten Flächen wurden CPB Immobilienreuehand, die vor allem auf osteuropäische Märkte spezialisierte GVA Immoconsult sowie Sabcon Immobilienberatung beauftragt. Gemäß unserer Flächenvorsorge ist bei entsprechender Nachfrage sicher gestellt, dass bis zu 100.000 m² Gesamtnutzfläche errichtet werden können. Im Vollausbau wird dieses Bauprojekt zu den größten Büroimmobilien Österreichs zählen und sich in die Liste der Top Airport Office Locations Europas einreihen.

Für die Planung des neuen Air Cargo Center (ACC) wurde 2003 ein EU-weiter Wettbewerb ausgeschrieben. Auf einer Grundfläche von rund 120.000 m² entstehen hochmoderne Logistikanlagen, die die Voraussetzung für die Pole Position im internationalen Wettbewerb bilden.

Unter Beachtung spezifischer Kundenanforderungen und flexibler Lösungsansätze wurde das Logistikareal Cargo Nord entwickelt. Im Berichtsjahr wurde eine Außenstelle des Zollamts fertig gestellt sowie eine maßgeschneiderte Logistikimmobilie an Menlo Worldwide übergeben. Des Weiteren wurde mit dem Bau einer Logistikimmobilie für FedEx begonnen, die im Laufe des Jahres 2004 an den Nutzer übergeben werden wird. In Summe haben wir auf dem Areal des Cargo Nord bis dato 14.000 m² Gebäudeflächen entwickelt, realisiert und vermietet. Die noch zur Verfügung stehende Grundfläche beträgt rund 4 ha. Nutzer unserer Immobilien waren 2003 rund 55 nationale und internationale Speditions- und Logistikunternehmungen sowie die jeweiligen Cargo-Abteilungen der in Wien stationierten Airlines.

Der neue Flugsicherungsturm – Baubeginn war im Jahr 2003, die Fertigstellung wird im Herbst 2004 erfolgen – und das integrierte Bürogebäude der Austro Control GmbH bilden das neue Zentrum der Flugsicherung. Mit einer Höhe von 109 Metern wird der Turm gleichzeitig auch zum neuen Wahrzeichen für den Flughafen Wien.



SHOPPING

Ein breit gefächertes Angebot an Geschäften und äußerst attraktive Öffnungszeiten ermöglichen den Passagieren, Besuchern, Anrainern, aber auch MitarbeiterInnen des Flughafen Wien ein besonderes Einkaufserlebnis. Mit 73 Shops, die insgesamt mehr als € 78 Mio. Umsatz erwirtschaften, gilt der Flughafen Wien bereits als mittelgroßer Shopping-Center-Betreiber. Während jedoch andere Einkaufszentren einen Umsatz pro Quadratmeter zwischen € 4.000 und € 7.500 erwirtschaften, erzielt das Vienna Airport Shopping einen einsamen Spitzenwert von € 12.500.

Gerade im letzten Jahr konnte durch gezielte Shop-Umbauten und die Optimierung bestehender Konzepte mit neuen Marken wie Sand, Mandarina Duck, Sunglass Hut oder Beate Uhse der Sortimentmix besser auf die verschiedenen Zielgruppen ausgerichtet werden. Beeinträchtigt wurde das Jahr 2003 durch das Ausbleiben der kaufkräftigen Passagiere aus Fernost in Folge SARS im ersten Halbjahr sowie durch die Umbauarbeiten im Zuge der Errichtung der neuen internationalen Bus-Gates im Pier Ost.

GASTRONOMIE

In den 2003 am Flughafen Wien bestehenden 16 Gastronomiebetrieben konnten Passagiere, Besucher und MitarbeiterInnen nationalen wie auch internationalen kulinarischen Genüssen frönen. Wiener Kaffeehäuser, ausgezeichnete Restaurants, Selbstbedienungsrestaurants, aber auch internationale Systemgastronomie wie McDonald's oder Starbucks ergeben in Summe ein breites und ausgewogenes Gastronomieangebot, welches in internationalen Umfragen immer im Spitzenfeld gewertet wird.

PARKIERUNG

Ein Erfolgsfaktor des Flughafen Wien sind nicht zuletzt auch seine zahlreichen sicheren und komfortablen Parkmöglichkeiten. Unseren Besuchern stehen rund 4.600 Parkplätze in bewachten Parkhäusern, 700 Kurzparkplätze und rund 5.000 kostengünstigere Langzeitparkplätze zur Verfügung; dazu kommen noch rund 3.400 Abstellplätze für Dauermieter. In Abstimmung mit der Entwicklung der Passagierzahlen ist auch ein bedarfsgerechter Ausbau unserer Parkmöglichkeiten in Planung.

WERBEFLÄCHEN

Begünstigt durch eine hohe Besucherfrequenz von durchschnittlich fast 40.000 Personen pro Tag, gelten Werbeflächen am Airport als überdurchschnittlich attraktiv. Durch eine Vielzahl von Einsatzflächen können am Flughafen Wien kreative Ideen besonders werbewirksam umgesetzt werden: Megatransparente auf Parkhäusern, Werbekoffer auf Gepäckbändern, attraktive Promotion-Flächen, Großobjekte etc. sind nur ein kleiner Ausschnitt der nahezu unbeschränkten Werbemöglichkeiten.

VIP CENTRE UND LOUNGES

Unser exklusives VIP Centre bietet Kunden die Möglichkeit, Veranstaltungen verschiedenster Art zu organisieren und durchzuführen. Im Berichtsjahr haben 20.400 Personen die Angebote des VIP Centre in 2.250 Veranstaltungen genutzt. Daneben können Passagiere in fünf vom VIP Centre betreuten Lounges ihren Aufenthalt am Flughafen Wien in angenehmer Atmosphäre genießen.



Der Österreichische Arbeitskreis für Corporate Governance hat im Oktober 2002 ein Regelwerk für die verantwortungsvolle Führung und die auf nachhaltige Wertschaffung ausgerichtete Leitung von Aktiengesellschaften geschaffen, zu dessen Einhaltung sich Unternehmen freiwillig verpflichten können.

Die Flughafen Wien AG, die den überwiegenden Teil der Bestimmungen bereits seit langem erfüllt, hat sich zur Beachtung dieser Regeln verpflichtet und diese demnach auch in ihrer Satzung weitgehendst berücksichtigt. Wir sehen diese Implementierungsvorkehrungen als wichtigen Schritt, das Vertrauen unserer Aktionäre, Kunden, MitarbeiterInnen, aber auch das der breiten Öffentlichkeit weiter zu stärken.

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG

Die Flughafen Wien AG hat sich mit einstimmigem Beschluss des Aufsichtsrats, der auf Antrag des Vorstands in der Sitzung am 2. April 2003 gefasst wurde, zur Einhaltung der Regeln des Österreichischen Corporate-Governance-Kodex verpflichtet.

SATZUNGSÄNDERUNG

Die Satzung der Flughafen Wien AG wurde in der 13. Ordentlichen Hauptversammlung am 24. April 2003 hinsichtlich der Bestimmung betreffend Altersgrenzen für die Nominierung zum Vorstand beziehungsweise in den Aufsichtsrat geändert, um auch die Regeln des Österreichischen Corporate-Governance-Kodex in den Artikeln 38 und 54 des Kodex zu erfüllen.

Es werden damit alle so genannten „Comply or Explain“-Regelungen des Kodex bis auf jene in Artikel 16 (Bestimmung eines Vorstandsvorsitzenden) eingehalten.

ABWEICHUNGEN

Die Abweichung zu Artikel 16 des Österreichischen Corporate-Governance-Kodex erfolgt aus folgenden Gründen: Ein Vorstandsvorsitzender wurde nicht bestellt, jedoch ist ein Vorstandsmitglied Sprecher des Vorstands, wodurch die Vertretung der gemeinsamen Angelegenheiten des Vorstands nach innen und außen geregelt ist. Da der Vorstand der Flughafen Wien AG aus drei Personen besteht, ist eine „Patt-Stellung“ bei Vorstandsbeschlüssen nicht möglich.

VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Die Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ist intensiv. Sie basiert auf regelmäßiger, gut vorbereiteter Information durch den Vorstand. Für 2003 war vor allem der Beschluss der Unternehmensstrategie für die Flughafen-Wien-Gruppe eine der wesentlichen Angelegenheiten, die im Strategieausschuss gemeinsam mit dem Vorstand vorbereitet und im August 2003 durch den Aufsichtsrat genehmigt wurde.

AKTIONÄRE

Veränderungen der Aktionärsstruktur werden, sofern sie die im Börsegesetz vorhandenen Schwellen überschreiten, gemäß diesen Bestimmungen veröffentlicht. Aktien der Flughafen Wien AG sind ausschließlich auf Inhaber lautende Stammaktien. Es ist uns lediglich der Syndikatsvertrag zwischen der Stadt Wien und dem Land Niederösterreich bekannt.

VERGÜTUNG DES VORSTANDS

Die Vergütung des Vorstands setzt sich aus einem fixen und einem erfolgsabhängigen Bestandteil zusammen. Aktien-Optionen wurden keine erteilt. Eine detaillierte Aufstellung der Vergütung für die drei Vorstände und die Aufsichtsratsmitglieder der Flughafen Wien AG ist im Anhang zum Konzernabschluss auf Seite 106 angeführt.



INTERNE REVISION UND BILANZAUSSCHUSS

Die interne Revision ist als eigene Stabstelle des Vorstands etabliert und erstellt ein jährliches Revisionsprogramm sowie einen Tätigkeitsbericht über das vergangene Geschäftsjahr. Beide Ergebnisse werden dem Bilanzausschuss des Aufsichtsrats vom Vorstand jährlich präsentiert.

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat drei Ausschüsse gebildet, einen Präsidial- und Personalausschuss, einen Strategiausschuss und einen Bilanzausschuss.

AUFSICHTSRATSVERTRETER DES STREUBESITZES

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 13. Ordentlichen Hauptversammlung am 24. April 2003 die Herren Rechtsanwalt Dr. Christoph Herbst, Generaldirektor-Stv. Dr. Franz Lauer, Kommerzialrat Alfons Metzger und Hans-Jörgen Manstein speziell als Vertreter der Kleinaktionäre gewählt.

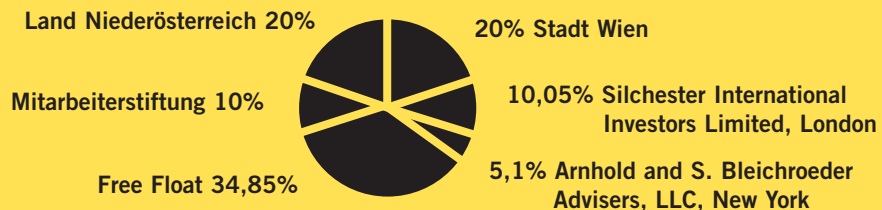
JAHRESABSCHLUSS NACH HGB

Der HGB-Abschluss der Flughafen Wien AG liegt in der Gesellschaft auf und wird Interessenten auf Anfrage an investor-relations@viennaairport.com oder telefonisch unter 01-7007-22804 jederzeit zur Verfügung gestellt.

COMPLIANCE-REGELN

Um den Missbrauch von Insiderinformationen zu verhindern, trat am 1. April 2002 die Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) in Kraft. In Umsetzung der von der ECV statuierten Pflichten und in Konkretisierung des § 82 Abs. 5 BörseG hat die Flughafen Wien AG eine eigene Compliance-Richtlinie erlassen. Ziel ist hierbei die Unterrichtung unserer Dienstnehmer sowie der Organe, Berater und sonstigen für die Flughafen Wien AG tätigen Personen über das gesetzliche Verbot des Missbrauchs von Insiderinformationen. Darüber hinaus regelt diese Richtlinie die Informationsweitergabe im Unternehmen und die Maßnahmen zur Überwachung aller internen und externen Informationsflüsse, um deren missbräuchliche Verwendung zu verhindern.

BESITZVERHÄLTNISSE zum 31.12.2003



Vor allem im zweiten Halbjahr 2003 haben sich die Anzeichen für einen konjunkturellen Aufschwung der Weltwirtschaft verstärkt. In den USA erhöhte sich die Konsumnachfrage im dritten Quartal erheblich, in Asien wurde China immer deutlicher zum Wachstumsmotor, und auch die japanische Volkswirtschaft erholte sich in den beiden letzten Quartalen des Vorjahres deutlich. Wenngleich sich in Europa die Anzeichen für eine konjunkturelle Belebung mehren, wird die positive Entwicklung exportseitig durch die Aufwertung des Euro gebremst.

Der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung folgend, vollzogen 2003 auch die Aktienmärkte nach den deutlichen Kursrückgängen der Jahre 2000, 2001 und 2002 eine positive Trendwende. Die Erwartung eines kurzen Irak-Kriegs und die damit verbundene Verringerung der globalen Unsicherheiten, positive Unternehmensmeldungen sowie eine stärkere realwirtschaftliche Entwicklung während der zweiten Jahreshälfte bildeten die Grundlage des Aufschwungs. In dieser Phase kam es zu einer deutlichen Outperformance der zyklischen und technologielaastigen Aktienwerte, während die defensiven Werte, zu denen auch Airport-Aktien zu zählen sind, den Aufschwung in geringerem Maße erlebten.

In Summe schlossen die wichtigsten internationalen Börsen mit deutlichen Zugewinnen: Der Dow Jones gewann im Jahresvergleich rund 25 Prozent und stieg auf 10.450 Punkte, der DAX verzeichnete mit einem Anstieg von rund 37 Prozent erstmals seit drei Jahren wieder einen Zuwachs. An der Wiener Börse konnte der Leitindex ATX mit einem Anstieg von rund 35 Prozent bereits das dritte Jahr in Folge ein Plus melden.

Die Flughafen-Wien-Aktie konnte sich in diesem für die Luftfahrtbranche wiederholt schwierigen Jahr mit einem Wertzuwachs von über 16 Prozent gut behaupten. Mit einem konstant hohen Gewinn je Aktie von € 3,4 und einer hohen Dividendenrendite von 5,4 Prozent (Kurs per Jahresende) dokumentiert die Aktie der Flughafen Wien AG die langfristige positive Entwicklung des Unternehmens.

WERTPAPIERKÜRZEL

Reuters	VIEV.VI
Bloomberg	FLUG AV
Datastream	O:FLU
ISIN	AT000 091180 5
ÖKB-WKN	091180
ÖTOB	FLU
ADR	VIAAY

BÖRSENOTIERUNG

Die Aktien der Flughafen Wien AG notieren seit 1992 an der Wiener Börse. Seit November 2000 ist das gesamte Grundkapital der Gesellschaft von € 152.670.000 in 21.000.000 Stück auf den Inhaber lautende Stammaktien zerlegt. Sie werden an der Wiener Börse zu laufenden Kursen (Fließhandel) gehandelt und sind sowohl ATX-(ATX-Prime-)Basiswerte wie auch ÖTOB-(Österreichische Termin- und Optionsbörse-)Basiswerte. Darüber hinaus sind sie im Freiverkehr der Börsen Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt und Hamburg platziert. Außerbörslich werden die Aktien seit Oktober 1994 in London über SEAQ international gehandelt. Ende 1994 wurde in den USA ein ADR-Programm eingerichtet, in dem eine Aktie der Flughafen Wien AG vier American Depository Receipts entspricht.

BÖRSEUMSATZ

Der Börseumsatz der Flughafen-Wien-Aktie betrug 2003 € 317 Mio. (2002: € 361 Mio.). An der Österreichischen Termin- und Optionenbörse (ÖTOB) wurden 32.494 (2002: 60.335) Kontrakte mit einem Kontraktvolumen von rund € 109 Mio. (2002: € 200 Mio.) gehandelt. Demnach lag die Aktie nach der Anzahl der gehandelten Kontrakte an 6. (2002: 6.) Stelle. Mit einer Gewichtung von 3,7 Prozent am ATX Prime Market lag die Flughafen-Wien-Aktie zum Ende des Berichtsjahres an 9. Stelle unter 20 Prime-Market-Werten.



INFORMATIONEN ZUR FLUGHAFEN-WIEN-AKTIE

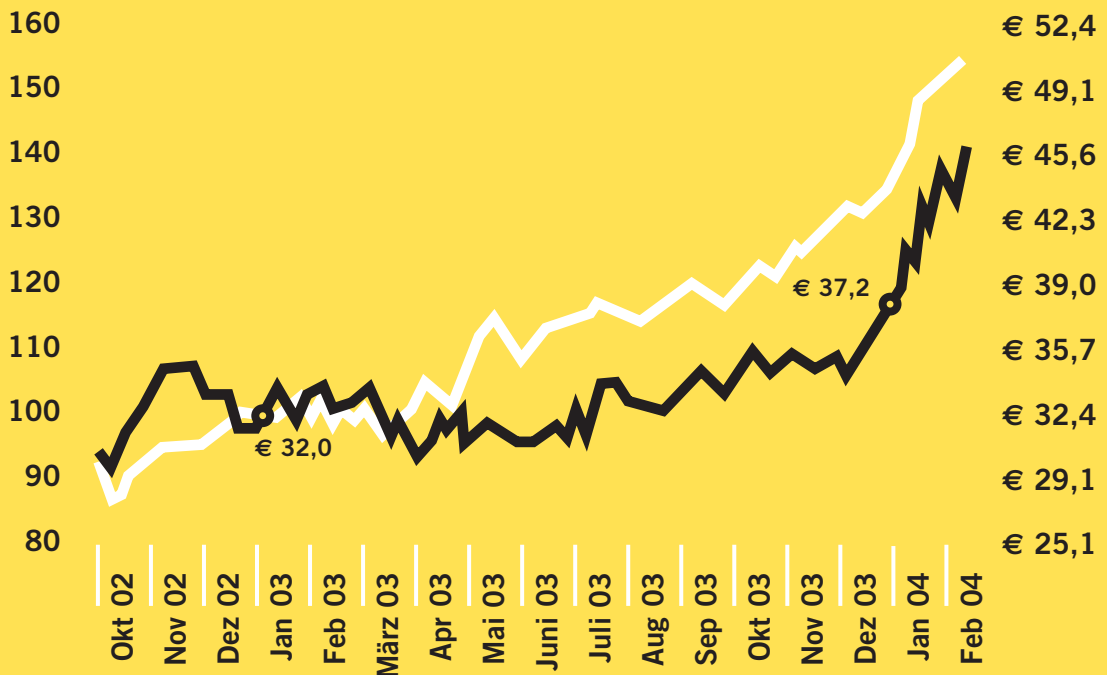
	2003	2002	2001
Grundkapital	€ 152,67 Mio.	€ 152,67 Mio.	€ 152,67 Mio.
Anzahl der Stückaktien	21 Mio.	21 Mio.	21 Mio.
Kurs per 31.12.	€ 37,2	€ 32,0	€ 30,0
Jahreshöchstkurs	€ 37,2	€ 37,9	€ 40,97
Jahrestiefstkurs	€ 30,33	€ 29,42	€ 25,76
Gewinn je Aktie	€ 3,4	€ 3,4	€ 3,2
KG ¹⁾	11,0	9,6	9,5
KCFV ¹⁾	5,2	5,6	6,4
Dividenden-Rendite ¹⁾	5,4	6,3	6,3
Pay-out-Ratio	59,3%	59,8%	60,2%

¹⁾ Kurs per Jahresende

KURSENTWICKLUNG DER FLUGHAFEN-WIEN-AKTIE

Indiziert (1.1.2003 = 100) in Euro

Flughafen Wien
 ATX



INVESTOR RELATIONS

Auch im Jahr 2003 war es für uns ein wichtiges Anliegen, unsere aktive Informationspolitik fortzuführen und unseren institutionellen Investoren wie auch gleichermaßen unseren Privataktionären höchste Transparenz in der Berichterstattung zu bieten. Mit ausführlichen Quartalsberichten, regelmäßigen Ergebnispräsentationen vor Analysten und institutionellen Anlegern sowie der Teilnahme an zahlreichen Investorenkonferenzen informierte die Flughafen Wien AG die Financial Community aller wichtigen Finanzzentren. Entsprechend groß war auch das Interesse der bedeutenden Investmentbanken und Brokerhäuser an der Flughafen Wien AG. Im Geschäftsjahr 2003 haben unter anderem folgende Häuser Analysen über die Flughafen Wien AG veröffentlicht: Bank Austria-Creditanstalt, Wien; Crédit Lyonnais Securities, London; Credit Suisse First Boston, London; Dresdner Kleinwort Wasserstein, London; Deutsche Bank, London; ERSTE Bank, Wien; Morgan Stanley, London; Raiffeisen Centrobank, Wien.

Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten im Juni an zwei Tagen Gelegenheit, den Flughafen Wien zu besichtigen. Außerdem waren wir auch auf der Gewinnmesse, der wichtigsten Veranstaltung für Privataktionäre in Österreich, vertreten.

FINANZKALENDER 2004

Hauptversammlung	22. April 2004
Ex-Dividendentag	27. April 2004
Zahltag	3. Mai 2004
1. Quartal 2004	13. Mai 2004
Halbjahresergebnis 2004	26. August 2004
1.–3. Quartal 2004	18. November 2004

Für weitere Fragen steht Ihnen Investor Relations zur Verfügung:
Kontaktieren Sie Robert Dusek unter: Tel.: +43/1/7007-23126
e-mail: r.dusek@viennaairport.com oder investor-relations@viennaairport.com

Wir laden unsere Privataktionäre herzlich ein, unsere Internet-Homepage unter www.viennaairport.com zu besuchen. Dort finden Sie auch die interaktive und mehrfach ausgezeichnete Online-Version unseres Geschäftsberichtes. Durch Eintragung in unser Aktionärservice (beachten Sie bitte die Antwortkarte am Ende dieses Geschäftsberichts) erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen sowie die Einladungen zur Besichtigung des Flughafen Wien.

GEWINNVERTEILUNGSVORSCHLAG

Das Geschäftsjahr 2003 schließt mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 42.007.912,93 ab. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2003 eine Dividende von € 2,00 je Aktie, das sind insgesamt € 42.000.000, ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 7.912,93 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Schwechat, am 24. März 2004

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Dr. Kurt Waniek
Vorstandsmitglied



KONZERNLAGEBERICHT



*Miss
Dr. Anderson*



WIRTSCHAFTLICHES UMFELD SARS und Irak-Krieg bremsen die Erholung des Weltluftverkehrs neuerlich – Flughafen Wien wächst dank Osteuropa-Kompetenz und Low-Cost-Carriern weit über dem europäischen Durchschnitt.

Hauptverantwortlich für den wirtschaftlichen Erfolg eines Flughafens ist die Anzahl seiner Passagiere. Neben der Entwicklung des Weltluftverkehrs gilt die gesamtwirtschaftliche Entwicklung des Einzugsgebietes daher als wesentliche Einflussgröße des Airport-Business.

KONJUNKTUR UND BRANCHE

Österreichs Wirtschaft lag 2003 mit einem Wachstum von 0,7 Prozent im Mittelfeld der EU-Mitgliedsländern; für 2004 wird ein Wachstum von rund 1,7 Prozent prognostiziert. Bedeutende Wachstumsimpulse werden hierbei von der Erweiterung der Europäischen Union um zehn Staaten am 1. Mai 2004 erwartet. In den angrenzenden Beitrittsländern Slowenien, Ungarn, Slowakei und Tschechien zählt Österreich bereits heute zu den vier wichtigsten Auslandsinvestoren. Das für 2004 prognostizierte Wirtschaftswachstum dieser Länder beträgt 4 Prozent, für die baltischen Staaten wird sogar ein Anstieg von 6 Prozent erwartet. Die enge wirtschaftliche Verflechtung Österreichs mit den neuen EU-Nachbarn und anderen Ländern Osteuropas spiegelt sich deutlich in der Position des Flughafen Wien als führender Ost-West-Hub wider.

Einhergehend mit der wirtschaftlichen Integration und dem sukzessiven Wegfall der Beschränkungen (Stichwort Schengen-Außengrenze) wird sich unser Einzugsgebiet für das originäre Passagieraufkommen von derzeit 5,6 Millionen Menschen auf 14,3 Millionen erweitern. Wirtschaftsprognosen sehen in der künftigen EU-Region Wien–Sopron–Győr–Bratislava–Brno eine der bedeutendsten Wachstumsregionen Europas. Daher werden wir unsere Stellung als wichtigster Airport dieser dynamischen Region durch gezielte Marketing-Aktivitäten absichern.

Positiv verlief die Entwicklung des Tourismus in Österreich. Mit einer Steigerung der Nächtigungen auf 118 Millionen wurde das bisherige Rekordjahr 1995 knapp übertroffen. Für den Flughafen Wien stellt sich das Ergebnis des Wiener sowie des niederösterreichischen Fremdenverkehrs besonders erfreulich dar: In Wien stieg die Zahl der Nächtigungen um 4,2 Prozent, im Nachbarbundesland um 3,4 Prozent. Als besonders belebender Faktor stellt sich der Eintritt der Low-Cost-Carrier in den österreichischen Markt dar, der zu einem starken Gästezuwachs aus den Nachbarländern führte. Die wichtige Rolle des Flughafen Wien für den österreichischen Fremdenverkehr wurde mit der erfolgreichen Akquisition von mittlerweile acht Low-Cost-Airlines um einen zusätzlichen Aspekt erweitert. Mit der Inbetriebnahme des Messegeländes Wien Neu erwarten wir eine zunehmende Belegung des hinsichtlich der Pro-Kopf-Ausgaben besonders wichtigen Kongress- und Messetourismus.

EUROPÄISCHE UND ÖSTERREICHISCHE LUFTVERKEHRSENTWICKLUNG

Die europäische Luftfahrt profitierte zu Beginn des Jahres 2003 vom bereits 2002 einsetzenden Aufschwung und glaubte den durch die Ereignisse des 11. September verursachten großen Einbruch bereits überwunden zu haben. Doch bereits im Frühjahr 2003 mussten, bedingt durch den Irak-Krieg und den Ausbruch der Lungenkrankheit SARS, neuerlich merkbare Rückgänge des interkontinentalen Verkehrs, vor allem nach Asien, hingenommen werden.

Den Flughafen Wien traf diese Entwicklung nur in den Monaten März, April und Mai, wo wir einen leichten Rückgang der Passagierzahlen verzeichnen mussten; in den restlichen Monaten verzeichneten wir einen Zuwachs, der stets weit über dem europäischen Vergleich lag. Das Gesamtpassagierwachstum 2003 betrug mit 6,8 Prozent letztlich mehr als das Dreifache der Wachstumsraten der wichtigsten europäischen Airports (2,1%). Hauptverantwortlich für dieses bemerkenswerte Wachstum waren die Low-Cost-Carrier, die vom Flughafen Wien ausgehend 2003 rund 750.000 Passagiere beförderten. Mit einem durchschnittlichen Anstieg von 4,7 Prozent entwickelte sich auch der Osteuropa-Verkehr überaus positiv, gegen Jahresende wurden hier sogar zweistellige monatliche



Zuwachsraten verzeichnet. Bei den Flugbewegungen konnten wir im Jahr 2003 ein Plus von 5,5 Prozent, beim Höchstabfluggewicht (MTOW) ein Plus von 5,0 Prozent und bei der Fracht einen Zuwachs von 8,3 Prozent verbuchen. Ähnliche Passagierzuwächse unter den mitteleuropäischen Flughäfen hatten im Jahr 2003 nur die Berliner Airports, Budapest und die Mailänder Flughäfen. Brüssel startete nach dem Wegfall des Hauptkunden Sabena einen Aufholprozess, Zürich erholt sich nach der Insolvenz der Swissair nur langsam. Wiens stärkster Mitbewerber München steigerte 2003 seine Passagierzahlen um 4,4 Prozent.

VERKEHRSENTWICKLUNG EUROPÄISCHER FLUGHÄFEN

	Passagiere in Mio.	Veränderung zu 2002 in %	Flug- bewegungen	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 ¹⁾	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

¹⁾ London Heathrow, Gatwick, Stansted; Quelle: Wien (AB/Statistik) + ACI Rapid Data Exchange Program

ENTWICKLUNG AUSTRIAN AIRLINES GROUP

Die Austrian Airlines Group verringerte ihr Flugangebot in den ersten Monaten des Jahres 2003 wegen des Irakkriegs und SARS beträchtlich. Im Gesamtjahr wurden um 4,8 Prozent weniger Flüge angeboten. Dank einer besseren Auslastung sank die Zahl der beförderten Passagiere im Jahr 2003 gegenüber dem Vorjahr allerdings nur um 4,0 Prozent. Nach der Präsentation eines neuen Markenauftritts wurden im Herbst 2003 Frequenzerhöhungen bestehender Strecken sowie eine ambitionierte Ausweitung der Langstreckenverbindungen für das Jahr 2004 angekündigt, die die Funktion des Flughafen Wien als international bedeutender Ost-West-Hub weiter stärken werden.



UMSATZ Anstieg in allen Segmenten.

Der Umsatz der Flughafen-Wien-Gruppe stieg im Berichtsjahr um 9,4 Prozent auf € 348,4 Mio. an. Das Segment Airport konnte seinen Umsatz, der sich im Wesentlichen aus den Flughafentarifen (Lande-, Fluggast- und Infrastrukturtarif) zusammensetzt, um 19,8 Prozent auf € 162,7 Mio. verbessern und war damit unverändert das umsatzstärkste Segment; es baute seinen Anteil am Gruppenumsatz sogar um 4,0 Prozentpunkte auf 46,7 Prozente aus. Haupteinflussfaktor für diesen erfreulichen Verlauf war die positive Verkehrsentwicklung: ein Plus von 6,8 Prozent bei den Passagieren, 5,5 Prozent bei den Flugbewegungen und 5,0 Prozent beim für die Berechnung des Landetarifs ausschlaggebenden Höchstabfluggewicht (MTOW). Die überaus positive Entwicklung der Low-Cost-Carrier, die 2003 einen Anteil von 5,9 Prozent am Passagiervolumen erzielten, trug wesentlich zu diesem Verkehrsanstieg bei.

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 vorgeschriebenen Sicherheitskontrolle für Großgepäck trugen ebenfalls zur Erhöhung des Umsatzanteils und zur Umsatzsteigerung bei.

Mit Wirkung 1. Januar 2003 wurde der Lande-, Park- und Infrastrukturtarif Airside um 1,4 Prozent, der Fluggast- und Infrastrukturtarif Landside um 0,85 Prozent erhöht. Zur Belebung des Langstreckenverkehrs wurden die diesbezüglichen Landetarife vom 1. Juni 2003 bis Ende Januar 2004 um 60 Prozent gesenkt. Weitere Incentives wurden wie im Vorjahr für den Ausbau von Frequenzen und für die Aufnahme neuer Langstrecken- und Osteuropadestinationen angeboten. Dank dieser attraktiven Tarifpolitik konnten wir 17 neue Destinationen und 99 neue Frequenzen schaffen.

Das Segment Handling, das für 30,4 Prozent des Gesamtumsatzes der Flughafen-Wien-Gruppe verantwortlich zeichnet, konnte aufgrund der Steigerungen der Abfertigungsdienste (+3,3%) und des Frachtvolumens (+8,3%) den Umsatz um 0,6 Prozent auf € 106,0 Mio. erhöhen. Beachtliche Zuwächse erzielten wir mit den Low-Cost-Carriern, während die Umsätze mit der Austrian Airlines Group und Swiss zurückgingen. Unser Marktanteil verringerte sich im Vorjahresvergleich um 1,9 Prozentpunkte auf 91,2 Prozent. Die veränderte Kundenstruktur und die Anpassungsnotwendigkeiten der traditionellen Airlines an geänderte Marktverhältnisse verursachten im Berichtsjahr eine deutliche Reduzierung der Leistungspakete. Die Umsatzentwicklung des Segments konnte demnach nicht gänzlich mit der positiven Verkehrsentwicklung Schritt halten.

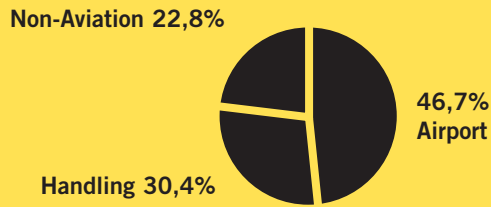
Das Segment Non-Aviation erreichte mit einem Plus von 5,4 Prozent einen Umsatz von € 79,4 Mio., was einem Anteil von 22,8 Prozent des Konzernumsatzes entspricht. Die Steigerung von € 1,5 Mio. ist auf die neu hinzugekommenen Mieterträge des Projekts Cargo Nord und auf eine vermehrte Nachfrage nach Sicherheitsdienstleistungen (+10,7%) zurückzuführen. Die Erträge aus dem Duty Free gingen aufgrund von SARS und dem Irak-Krieg insbesondere durch das Verlustigwerden von kaufstarkem Publikum 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 Prozent gesteigert werden.

Der den einzelnen Segmenten nicht zuordenbare Umsatz betrug € 0,4 Mio. Dieser resultiert beispielsweise aus Beratungsleistungen, Einnahmen aus dem Besucherdienst und Entgelten für Filmaufnahmen.

Die Segmente Airport und Handling unterliegen in Abhängigkeit zur Tourismusbranche saisonalen Schwankungen. Aufgrund des hohen Umsatzbeitrages beider Segmente ist das dritte Quartal traditionell das umsatzstärkste des Berichtsjahres.

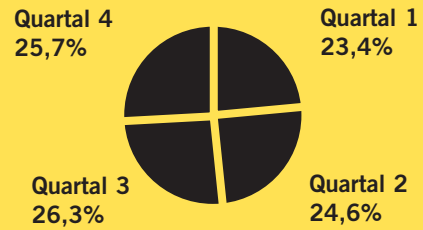


STRUKTUR KONZERNUMSATZ

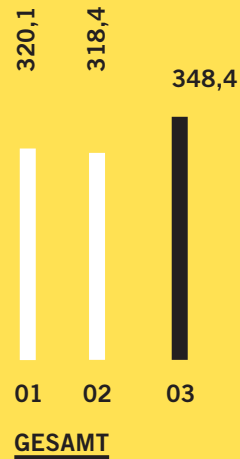
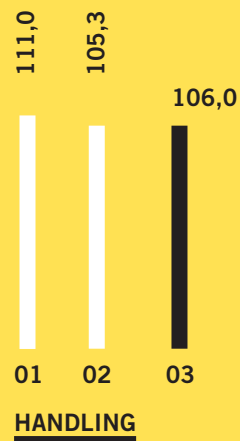
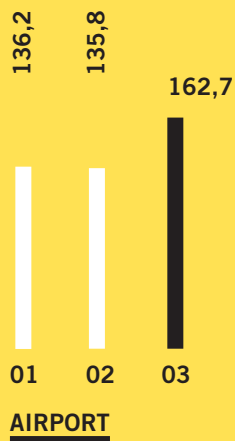


Nicht zuordenbar: 0,1%

ANTEIL JAHRESUMSATZ 2003 nach Quartalen



ENTWICKLUNG UMSATZ in € Mio.



Nicht zuordenbar: 2003: € 0,4 Mio.; 2002: € 1,9 Mio.; 2001: € 0,3 Mio.



Trotz des ergebnisverbessernden Einmaleffekts aus Auflösungen von Pensionsrückstellungen, die im Vorjahr aufgrund von Pensionsabfindungen in Höhe von € 19,9 Mio. durchgeführt werden konnten, verbesserten sich die Ergebnisse der Flughafen-Wien-Gruppe auch 2003: Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) um 0,3 Prozent auf € 97,3 Mio., das Finanzergebnis um 8,7 Prozent auf € 9,2 Mio., das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) um 0,9 Prozent auf € 106,6 Mio. und der Jahresgewinn um 0,8 Prozent auf € 70,8 Mio. Bei Bereinigung des vorjährigen Einmaleffekts zeigt der Jahresgewinn einen Anstieg von 23,9 Prozent. 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.

Die Betriebsaufwendungen erhöhten sich aufgrund des vorjährigen Einmaleffekts um 15,7 Prozent auf € 267,7 Mio., ohne Berücksichtigung des Einmaleffekts um 6,6 Prozent. Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen erfuhren einen Anstieg um 7,4 Prozent auf € 20,6 Mio. Diese Position beinhaltet neben Hilfs- und Verbrauchsmaterialien für den Flughafenbetrieb (+9,5% auf € 10,7 Mio.) auch bezogene Strom- und Wärmeleistungen (+3,2% auf € 7,6 Mio.) sowie zugekaufte Dienstleistungen, die an Kunden weiterverrechnet wurden (+11,9% auf € 2,3 Mio.).

Der Personalaufwand stieg um 22,4 Prozent auf € 147,2 Mio. – ohne den Einmaleffekt des Vorjahres um 5,0 Prozent. Das Verkehrswachstum und die Erbringung der neuen Dienstleistungen Baggage Reconciliation System und Hold Baggage Screening verlangten eine Aufstockung des Personalstandes um 11,7 Prozent auf 2.918 MitarbeiterInnen. Die im Jahr 2003 vereinbarten Kollektivvertragsabschlüsse führten zu einem durchschnittlichen Anstieg der Grundlöhne und -gehälter um 2,2 Prozent.

Bedingt durch eine höhere Investitionstätigkeit – insbesondere aufgrund der Einführung des Hold Baggage Screening, weiterer Inbetriebnahmen im Bereich des Cargo Nord und der Vorfelderweiterung – stiegen die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände (Software, Bezugsrechte, Goodwill etc.) und Sachanlagen um 7,5 Prozent auf € 45,9 Mio.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 9,9 Prozent auf € 54,0 Mio. Anstiege gab es bei den Aufwendungen für Instandhaltungen (€ +0,8 Mio.), Versicherungen (€ +2,6 Mio.), Fremdleistungen (€ +3,0 Mio.). Rückgänge verzeichneten die Marktkommunikation (€ -0,7 Mio.), Telekom-Leistungen und die Rechts-, Prüf- und Beratungskosten. Die enormen Erhöhungen der Versicherungsprämien in der Luftverkehrsbranche trafen die Flughafen Wien AG erstmalig im Jahr 2003, da bis Ende Dezember 2002 ein vor dem 11. September 2001 abgeschlossener Versicherungsvertrag aufrecht war.

Ein Vergleich der um den Einmaleffekt des Vorjahres bereinigten Kostenentwicklung (+6,6%) mit der Betriebsleistung (+11,2%) zeigt die Wirksamkeit unseres Kostenmanagements deutlich.

Investitionsbedingt stieg das Capital Employed mit 9,5 Prozent stärker an als das EBIT (+0,3%), wodurch sich der Return on Capital Employed (ROCE) des Berichtsjahres um 0,9 Prozentpunkte auf 13,8 Prozent verringerte.

Das Finanzergebnis stieg um 8,7 Prozent auf € 9,2 Mio. an. Eine Zuschreibung auf die Beteiligung an der Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIE-BBI) ist in Höhe von € 1,6 Mio. für diese Entwicklung verantwortlich. Diese Aufwertung konnte vorgenommen werden, da die VIE-BBI Projektkosten in Höhe von € 2,4 Mio. am Projekt Flughafen Berlin ersetzt bekam. Höhere Ausgaben für Investitionen veranlassten eine Senkung des Veranlagungsvolumens um € 8,0 Mio., das allgemein niedrigere Zinsniveau verringerte zudem das positive Zinsergebnis um € 1,3 Mio. auf € 7,8 Mio. Das Ergebnis der at equity konsolidierten Unternehmen belief sich auf € -0,9 Mio.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) erhöhte sich um 0,9 Prozent auf € 106,6 Mio. Die Steuerquote liegt mit 33,4 Prozent auf dem Niveau des Vorjahres (33,4 Prozent). Steuerfreie Beteiligungserträge (Genussrechtszinsen) und die Ausnutzung der Investitionszuwachsprämie ermöglichten unter anderem ein leichtes Unterschreiten des österreichischen Körperschaftsteuersatzes von 34 Prozent. Der Jahresgewinn verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg um 0,8 Prozent auf € 70,8 Mio. Der Gewinn pro Aktie erhöhte sich damit auf € 3,37 (Vorjahr: € 3,35).



WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG in € Mio.

	2003	2002	2001
Herkunft			
Betriebsleistung	365,0	328,4	328,7
minus Vorleistung	-110,9	-102,1	-91,6
Wertschöpfung	254,1	226,3	237,1
Verwendung			
Mitarbeiter	144,0	117,3	136,5
Aktionäre	42,0	42,0	39,9
Unternehmen	28,8	28,3	26,4
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	0,2	0,2	0,1
Öffentliche Hand (Steuern)	38,9	38,4	34,1
Minderheitenanteile	0,2	0,0	0,1
Wertschöpfung	254,1	226,3	237,1

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

SEGMENTERGEBNISSE Kurzfassung, in € Mio.

	Airport	Handling	Non-Aviation
Betriebsleistung	192,7	121,6	128,1
Betriebsaufwand	117,5	105,7	102,6
EBIT	75,2	15,9	25,6

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
RoS	27,9	30,5	26,6



FINANZLAGE, VERMÖGENS- UND KAPITALSTRUKTUR Anlagevermögen durch Investitionen deutlich gestiegen, Verbesserung des operativen Cash Flow.

AKTIVA

Das langfristige Vermögen vermehrte sich im Berichtsjahr um 10,8 Prozent auf € 663,6 Mio. (€ 599,0 Mio. im Vorjahr), sein Anteil am Gesamtvermögen erhöhte sich um 2,6 Prozentpunkte auf 79,5 Prozent. Die Investitionen in das immaterielle und in das Sachanlagevermögen betragen € 115,2 Mio. und lagen somit weit über dem Wert der Abschreibungen in Höhe von € 45,9 Mio. Das Finanzanlagevermögen erfuhr mit einem Anstieg von 0,8 Prozent auf € 67,6 Mio. praktisch keine Veränderung. Der Verkauf der Beteiligung an der spanischen Flughafenerrichtergesellschaft Ciudad Real Aeropuertos, S.L. wurde in Höhe des ursprünglich eingesetzten Kapitals (€ 1,4 Mio.) vorgenommen. Der Rückgang der aktiven latenten Steuern um € 5,3 Mio. auf € 11,5 Mio. ist im Wesentlichen auf die Realisierung der Steuerbegünstigung aus der Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung und den Aufbau passiver latenter Steuern aus der Entwicklung des Anlagevermögens zurückzuführen.

Das kurzfristige Vermögen verringerte sich um 4,8 Prozent auf € 171,6 Mio., der Anteil am Gesamtvermögen somit um 2,6 Prozentpunkte auf 20,5 Prozent. Dieser Rückgang ist auf eine Verminderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen, die Dividendenausschüttung und die Finanzierung von Investitionen durch liquide Mittel verursachten eine Reduktion um € 8,0 Mio. auf € 131,1 Mio.

Die Bilanzsumme erhöhte sich um 7,2 Prozent auf € 835,3 Mio.

PASSIVA

Die Thesaurierung von € 28,3 Mio. des Vorjahresgewinnes führte zu einem 5,4-prozentigen Anstieg des Eigenkapitals auf € 590,1 Mio. Die Eigenkapitalquote hingegen sank, bedingt durch den Anstieg der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen, von 71,8 auf 70,7 Prozent. Die verbesserte Börsensituation wirkte sich, über die Neubewertungsrücklage für Wertpapiere, mit einem Plus von € 0,8 Mio. auf die Gewinnrücklagen aus. Währungsdifferenzen fielen im Zusammenhang mit der Beteiligung am Flughafen Malta im Ausmaß von € -0,6 Mio. an.

Die Position der langfristigen Schulden erhöhte sich um 2,1 Prozent auf € 105,3 Mio. aufgrund von Zuführungen zu den Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Jubiläumsgelder und Altersteilzeitlösungen. Es bestehen keine langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Der Anstieg der kurzfristigen Schulden um 20,2 Prozent auf € 139,5 Mio. ist auf eine Aufstockung der Rückstellungen für nicht abgerechnete, erhaltene Leistungen und Steuerzahlungen sowie auf die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Von der gesellschaftsrechtlichen Verpflichtung zur Leistung von Gesellschafterzuschüssen an das Joint-Venture-Unternehmen City Air Terminal Betriebsges.m.b.H. (CAT) sind noch € 7,6 Mio. offen. Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten bestehen nicht.

Die Flughafen-Wien-Gruppe weist aufgrund fehlender Finanzverbindlichkeiten im Jahr 2003 ein negatives Gearing von 22,2 Prozent (2002: 24,3%) auf. Die Berechnung der Weighted Average Cost of Capital (WACC) basiert daher ausschließlich auf den Kosten der Eigenkapitalfinanzierung; für 2003 betragen diese 7,2 Prozent nach 8,0 Prozent des Vorjahres.

CASH FLOW

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit erhöhte sich um 24,4 Prozent auf € 150,4 Mio. (Vorjahr: € 120,9 Mio.). Die Ursachen hierfür liegen in der vorjährigen Auflösung der Pensionsrückstellungen, in einem stärkeren Anstieg der Verbindlichkeiten, einer Verbesserung des EBT und in einer Zunahme der Abschreibungen.

Im Jahr 2003 stiegen die Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle und das Sachanlagevermögen um € 35,6 Mio. Der Geldabfluss für Finanzanlagenzugänge reduzierte sich hingegen um € 32,7 Mio., da das Vorjahr auch die Beteiligungsfinanzierung an Malta International Airport plc. erfasste. In Summe erhöhte sich im Berichtsjahr der Netto-Geldabfluss aus der Investitionstätigkeit um 2,3 Prozent auf € -113,5 Mio.

Der Geldabfluss aus der Finanzierungstätigkeit lag mit € 45,1 Mio. um 9,4 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Hierzu trug wesentlich die gegenüber dem Vorjahr um € 2,1 Mio. erhöhte Dividendenausschüttung bei.

Insgesamt belief sich die zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes auf einen Betrag von € -8,2 Mio. (Vorjahr: € -31,2 Mio.). Dieser Abgang und die erfolgsneutrale Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere des Umlaufvermögens in Höhe von € +0,2 Mio. führten zu einem Finanzmittelbestand von € 131,1 Mio. per Jahresende (Vorjahr: € 139,2 Mio.).



AKTIVA

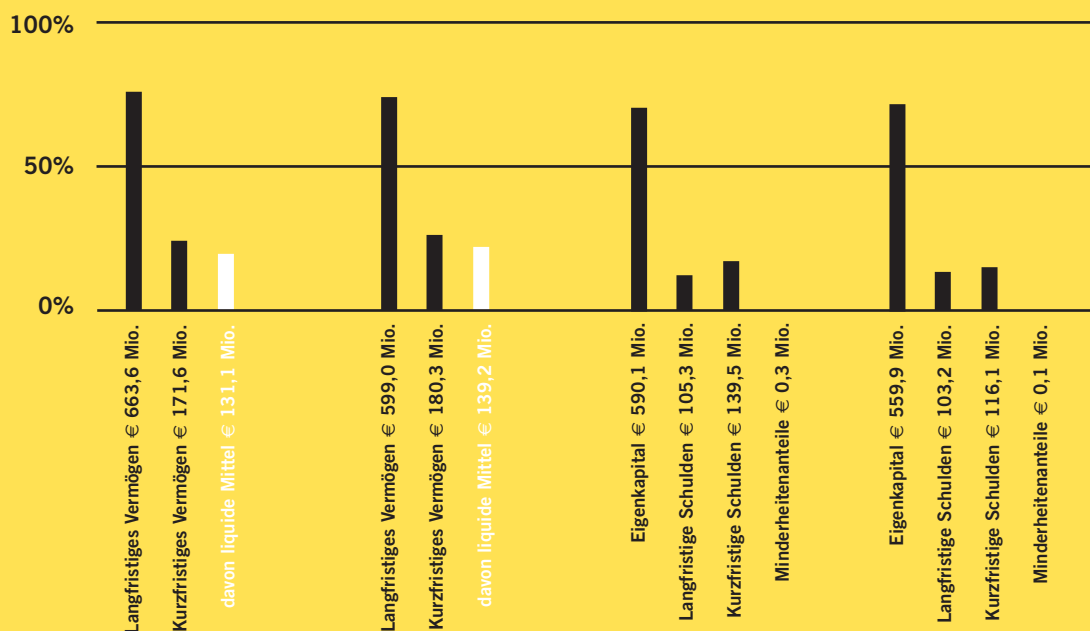
Bilanzsumme 2003
€ 835,3 Mio.

Bilanzsumme 2002
€ 779,3 Mio.

PASSIVA

Bilanzsumme 2003
€ 835,3 Mio.

Bilanzsumme 2002
€ 779,3 Mio.

**KURZFASSUNG CASH FLOW** in € Mio.

	2003	2002	2001
CF aus dem operativen Bereich	150,4	120,9	98,3
CF aus Investitionsaktivitäten	-113,5	-110,9	-57,4
CF aus Finanzierungsaktivitäten	-45,1	-41,2	-43,4
Veränderung der flüssigen Mittel ¹⁾	-8,0	-33,2	-7,9
Endbestand der flüssigen Mittel	131,1	139,2	172,4

¹⁾ Inklusive Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere und Währungsdifferenzen

FINANZKENNZAHLEN IN %

	2003	2002	2001
Anlagenintensität	78,0	74,7	67,9
Anlagendeckungsgrad 2	106,7	113,9	128,3
Eigenkapitalquote	70,7	71,8	70,1
Gearing	-22,2	-24,3	-31,6
Working Capital (in € Mio.)	-99,0	-71,9	-48,6
WACC	7,2	8,0	8,1



INVESTITIONEN Investitionsvolumen höher als im Vorjahr, dennoch unter Plan.

Mit € 115,2 Mio. waren die Investitionen 2003 in immaterielle Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen um € 35,6 Mio. höher als im Vorjahr, blieben aber dennoch unter den geplanten € 173,3 Mio. Die labile Verkehrssituation des ersten Halbjahres 2003 (Irak, SARS) und vorsichtige Einschätzungen über die zukünftige Entwicklung unseres Hauptkunden Austrian Airlines Group veranlassten uns zur Überarbeitung des verabschiedeten Investitionsplans.

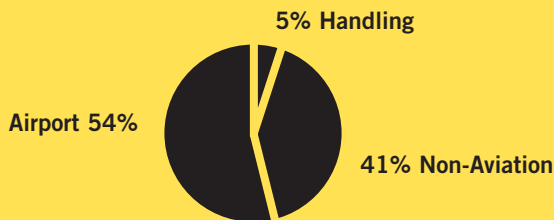
Die umfangreichsten Investitionen des Jahres 2003 waren mit € 14,5 Mio. die Einführung des Hold Baggage Screening (HBS), die Errichtung des Office Park (€ 17,6 Mio.) und des neuen Flugsicherungsturms (€ 6,7 Mio.), der an Austro Control vermietet und in kleinem Umfang vom eigenen Unternehmensbereich „Movement Control“ genutzt werden wird, sowie die Schaffung zusätzlicher Bus-Gates (€ 6,8 Mio., zur Beseitigung des Engpasses bei der Abfertigung der Passagiere im Non-Schengen-Bereich). Die Erneuerung der Rollgasse 50 verursachte 2003 einen Investitionsaufwand von € 9,1 Mio. und konnte abgeschlossen werden. Für die Planung des Terminals VIE-Skylink wurden € 10,9 Mio. aufgewendet. Im Berichtsjahr erfolgte auch die Anschaffung von Grundstücken zur Flughafenerweiterung in Höhe von € 6,7 Mio. Flugzeugschlepper, Cateringhubwagen, Großraumvorfeldbusse, Fäkalienwagen und sonstiges Equipment für den Bereich Handling wurden für einen Betrag von € 5,7 Mio. angeschafft. Finanzinvestitionen wurden im Jahr 2003 lediglich in der Beschaffung von Wertpapieren für die gesetzlich vorgeschriebene Deckung der Vorsorgerückstellungen für Abfertigungen und Pensionen vorgenommen.

INVESTITIONEN UND FINANZIERUNG in € Mio.

	2003	2002	2001
Immaterielles Anlagevermögen	3,5	2,3	1,0
Sachanlagevermögen	111,8	77,3	60,3
Finanzanlagevermögen	1,6	34,3	6,5
Investitionen gesamt	116,8	113,9	67,8
CF aus dem operativen Bereich	150,3	120,9	98,3
Investitionen	116,8	113,9	67,8
Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen	47,3	44,5	41,2

ANTEIL DER SEGMENTE AN INVESTITIONEN 2003

(Immaterielles und Sachanlagevermögen)



RISIKEN DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG Unternehmerischer Weitblick und gezielte Investitionstätigkeit sichern zukünftige Entwicklung ab.

RISIKOMANAGEMENT

Das Risikomanagement der Flughafen-Wien-Gruppe ist in alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse eingebunden. Verantwortlich hierfür zeichnen die Leiter der einzelnen Geschäftsbereiche bzw. die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften, die aber Unterstützung seitens des Beteiligungsmanagements und Beteiligungscontrollings der Flughafen Wien AG erfahren. Zur Minimierung etwaiger finanzieller Schäden haben wir für bestimmte Schadensfälle und Haftungsrisiken Versicherungen abgeschlossen. Neben den etablierten Kontrollsystemen und -instrumenten ist bei der Flughafen Wien AG eine Revisionsabteilung eingerichtet, die Geschäftsgebarungen und Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Effizienz überprüft.

NEUAUSSCHREIBUNG DER SICHERHEITSDIENSTLEISTUNGEN

Sämtliche Airport-Prozesse unterliegen seit dem 11. September erheblich strengeren Sicherheitsauflagen. Gleichzeitig ist ein möglichst reibungsarmer Einbau der verlangten Sicherheitsprozesse in die Handlungsabläufe der Passagier-, Gepäck- und Flugzeugabfertigung eine Voraussetzung dafür, dass der Flughafen Wien als Drehscheibe mit hohem Anteil an Transferpassagieren gegenüber dem Wettbewerb konkurrenzfähig bleibt. Daher ist es im vitalen Interesse des Flughafen Wien, bei einer Neuausschreibung der Sicherheitsdienstleistungen darauf zu drängen, dass deren Integrationsfähigkeit in den Airport-Betrieb zentrale Bedeutung beigemessen wird.

VERTEIDIGUNG DER STARKEN POSITION ALS OST-WEST-HUB

Die Drehscheibenfunktion des Flughafen Wien wird in erster Linie von unserem Haupt-Airlinekunden, der Austrian Airlines Group, in Anspruch genommen. Einhergehend mit der allgemeinen Erholung der Airlinebranche vom Einbruch nach dem 11. September zeichnet sich auch bei Austrian Airlines Group ein stabiles Wachstum ab. Durch gezielte Marketingmaßnahmen werden wir die Stärken des Flughafen Wien als führender Ost-West-Hub im aufstrebenden mitteleuropäischen Wirtschaftsraum weiter ausbauen. Insgesamt haben wir 2003 € 4,6 Mio. für die Bewerbung unserer Hub-Funktion in diesen Zielmärkten aufgewendet. Die Sicherung der Kernkompetenzen der Austrian Airlines Group – Osteuropa-Spezialist, umfassendes Destinationsangebot im Nahen und Mittleren Osten, Fernost und Australien – steht somit auch in unserem eigenen Interesse.

INVESTITIONSTÄTIGKEIT IN ABHÄNGIGKEIT ZUR VERKEHRSENTWICKLUNG

Unsere Ausbaumaßnahmen (Terminalkapazität, Gepäckabfertigung, Vorfelder etc.) werden in enger Abstimmung mit dem Wachstum unserer Airline-Kunden vorgenommen. Durch einen stufenweisen Ausbau der neuen Terminalinfrastruktur wird das wirtschaftliche Risiko dieses umfangreichen Investments minimiert, aber dennoch eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazität gewährleistet. Der Ausbau erfolgt gemäß optimiertem Ausbauplan in drei Phasen, die eine stufenweise Kapazitätserhöhung auf 19, 23 und letztlich 28 Millionen Passagiere ermöglicht. Ebenfalls risikooptimiert wurden die Entscheidungszeitpunkte für die Ausbauinvestitionen. Im Falle des Terminals Skylink ist bei Bereitstellung der zusätzlichen Kapazität im Jahr 2008 eine Entscheidung für den Bau bis Ende 2005 möglich. Generell beurteilen wir die Wachstumschancen für den Flughafen Wien äußerst positiv. Von den neuen EU-Mitgliedsländern erwarten wir aufgrund ihrer überdurchschnittlichen Wachstumsraten positive Impulse für die europäische Luftfahrtbranche – der Flughafen Wien wird davon dank seines günstigen Standortes überdurchschnittlich profitieren.

AIRPORT-SYSTEM WIEN–BRATISLAVA

Wiens Positionierung als bedeutender Ost-West-Hub wird vor allem im, durch den EU-Beitritt der Nachbarstaaten vergrößerten, Aufkommensgebiet noch intensiviert werden. Wir bemühen uns aktiv um eine Beteiligung am benachbarten Airport Bratislava, durch die beide Standorte synergetisch 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 der Londoner Airports mit einer sinnvollen Aufgabenzuschreibung für beide Standorte anstreben.

FINANZIELLE RISIKEN

Aufgrund der guten Ergebnisentwicklung der letzten Jahre verfügt die Flughafen-Wien-Gruppe über liquide Mittel von € 131,1 Mio., 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 beläuft sich auf 70,7 Prozent. Die bislang reine Eigenkapitalfinanzierung und die gute Liquiditätssituation geben Sicherheit, Krisenzeiten zu bewältigen.



PROGNOSE Flughafen Wien wird auch weiterhin über europäischem Durchschnitt wachsen.

PROGNOSEBERICHT

Das österreichische Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO) prognostiziert Österreich für das Jahr 2004 ein Wirtschaftswachstum von real 1,7 Prozent und 2,4 Prozent für 2005. Wir erwarten von dieser konjunkturellen Erholung eine positive Auswirkung auf die Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien. Einen wichtigen Wachstumsimpuls sehen wir in der Erweiterung der Europäischen Union, die auch das Einzugsgebiet des Flughafen Wien vergrößert. Besonders durch die hohe Anzahl an Osteuropadestinationen sollte sich der erwartete Anstieg des Reiseaufkommens günstig auf den Geschäftsverlauf des Flughafen Wien auswirken. Für die nächsten Jahre erwarten wir ein Passagierwachstum, das durchschnittlich um 1 Prozent über dem europäischen Durchschnitt liegt. Für das laufende Geschäftsjahr gehen wir – unter stabilen weltwirtschaftlichen Bedingungen – von einem Plus von etwa 8 Prozent bei der Passagieranzahl, einem Plus von 9 Prozent der Flugbewegungen und einem Plus von 7 Prozent des Höchstabfluggewichts (MTOW) aus.

Dank einer optimalen, zukunftsorientierten Planung sind wir in der Lage, unsere langfristigen Ausbauvorhaben flexibel zu gestalten und an die Entwicklung der Passagierzahlen zu koppeln. Sollte sich unsere Verkehrsprognose bestätigen, werden wir in den Terminalausbau bis 2008 € 280 Mio. investieren. Im laufenden Jahr werden wir für Planungsleistungen des VIE-Skylink € 12 Mio. aufwenden. Zu den größten Einzelprojekten 2004 zählen die Fertigstellung der im Jahr 2003 begonnenen Bauprojekte. Der Flugsicherungsturm (Investitionsvolumen 2004: € 19 Mio.) und der Office Park (Investitionsvolumen 2004: € 31 Mio.) werden im Herbst des laufenden Jahres fertig gestellt sein. Durch diese Projekte und durch den Baubeginn des neuen Bahnhofs am Flughafen Wien durch die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) ist auch eine Adaptierung des bestehenden Straßensystems im Zentrum des Flughafens notwendig (Investitionsvolumen 2004: € 8 Mio.). Die Baufeldfreimachung für den neuen Bahnhof der ÖBB, wofür die Parkhäuser 1 und 2 abgerissen werden müssen, bedingt eine Investition von € 10 Mio. Der Baubeginn für das neue Handling Center West (Investitionsvolumen 2004: € 8 Mio.) und für das Air Cargo Center (Investitionsvolumen 2004: € 16 Mio.) ist im September vorgesehen. Zur Verbesserung der Kapazitätssituation und als Ersatz für die während der Errichtung des VIE-Skylink wegfallenden Vorfeldpositionen werden wir im Frühsommer 2004 mit der Vorfelderweiterung Nord-Ost beginnen (Investitionsvolumen 2004: € 30 Mio.). Der Bau der Entwässerung der Flugbetriebsflächen wird im Jahr 2004 fortgesetzt und Kosten in der Höhe von € 9 Mio. verursachen.

Eines unserer Ziele für das laufende Jahr ist eine weitere Abflachung unserer Personalkostenentwicklung. Darüber hinaus gilt unser Engagement der laufenden Überprüfung und Verbesserung unserer Arbeitsprozesse unter Einbindung der betroffenen MitarbeiterInnen, um Produktivität und Kundenzufriedenheit zu verbessern. Die Flughafen Wien AG hat sich zum Ziel gesetzt die Wettbewerbsposition bis 2007 gegenüber den umliegenden Konkurrenz-Airports wie Frankfurt, München, Prag, Budapest, Zürich und Mailand um 15 Prozent weiter zu verbessern, um für alle Airlines noch attraktiver zu werden und die Funktion als Drehscheibe nachhaltig zu sichern. Schon jetzt liegt der Flughafen Wien in der Tarifgestaltung im Mittelfeld dieser Flughäfen. Das Verbesserungspotenzial resultiert aus dem überdurchschnittlichen Wachstum (für 2004 werden 8 Prozent erwartet), Prozessoptimierungen in Abstimmung mit den Airlines und allgemeinen Kostensenkungen. Bis 2007 soll ein Betrag von € 20 bis 30 Mio. (Basis 2003) an alle Fluggesellschaften weitergegeben werden. Größter Nutznießer ist die Austrian Airlines Gruppe mit einem Anteil von über 60 Prozent am Passagieraufkommen. Damit wird ein wichtiger Beitrag geleistet, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Flughafen Wien und somit der gesamten Ostregion Österreichs abzusichern und laufend zu verbessern. Um eine zielkonforme Umsetzung zu gewährleisten, werden Arbeitsgruppen etabliert, die entsprechende Konzepte erarbeiten.

NACHTRAGSBERICHT

Die während des Jahres 2003 geführten Verhandlungen mit Austrian Airlines Group zur Standortsicherung und Verbesserung der Wettbewerbsposition konnten im Februar 2004 abgeschlossen werden.

Schwechat, am 26. Februar 2004

Der Vorstand:

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Dr. Kurt Waniek
Vorstandsmitglied



SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

MR. T. STOSS



SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

AIRPORT Deutliche Verbesserung von Umsatz und EBIT dank Passagierwachstum von 6,8 Prozent.

SEGMENT AIRPORT IM ÜBERBLICK in € Mio., ausgenommen MitarbeiterInnen

	2003	2002	2001
Externer Umsatz	162,7	135,8	136,2
Investitionen	62,2	50,6	32,6
Abschreibungen	26,2	25,5	24,9
MitarbeiterInnen	355	336	342
Zuordenbare Aktiva	419,1	385,0	356,7
EBIT	75,2	61,2	66,1
EBIT-Margin	39,0%	37,9%	40,0%

Das Segment Airport umfasst den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung. Flugbetriebsleitung, Feuerwehr, Ambulanz, Zutrittskontrollen und Winterdienst werden ebenso in diesem Segment erfasst wie die Betreuung bestehender sowie die Akquisition neuer Fluggesellschaften. Der strategische Schwerpunkt liegt in der mittel- und langfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität. Das Segment Airport deckt somit die klassischen Dienstleistungen eines Flughafenbetreibers ab. Im Berichtsjahr trug es 46,7 Prozent zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei.

ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR

Wenn auch, bedingt durch SARS und den Irak-Krieg, die Verkehrsentwicklung der ersten Jahreshälfte teilweise Einschnitte hinnehmen musste, verlief sie für das Gesamtjahr 2003 äußerst positiv. Ursächlich für diese positive Bilanz waren die Low-Cost-Carrier und die Entwicklung des Osteuropa- und Langstreckenverkehrs in der zweiten Jahreshälfte. Die Einführung des neuen 100%-Baggage-Reconciliation-System (BRS), das im Einvernehmen mit den Fluggesellschaften durch eine Erhöhung des Fluggasttarifs finanziert wird, sowie die Abgeltung der Kosten für die von der Europäischen Union vorgeschriebenen Sicherheitskontrollen für Großgepäck (Hold Baggage Screening) trugen zur Steigerung des Umsatzes bei. Insgesamt erzielte das Segment Airport im Jahr 2003 mit 355 MitarbeiterInnen einen Umsatz von € 162,7 Mio. (+19,8%). Das Betriebsergebnis stieg um 22,9 Prozent auf € 75,2 Mio. Die EBIT-Margin verbesserte sich von 37,9 Prozent auf 39,0 Prozent.

VERKEHRESENTWICKLUNG IM DETAIL

Begann das Jahr noch mit einem Passagierplus von 15,1 Prozent im Januar und einem Plus von 8,7 Prozent im Februar, schlugen sich die Auswirkungen des Irak-Krieges im März mit einem leichten Minus von 0,5 Prozent nieder. Im April und Mai bewirkten die SARS-Erkrankungen in Asien einen zusätzlichen verkehrsdämpfenden Effekt, der zu einem leichten Minus von jeweils 1,1 Prozent führte. Die Verkehrszahlen im Juni (+2,3%) signalisierten einen Aufwärtstrend, der sich auch im Juli (+6,0%) fortsetzte. Im August wurden am Flughafen Wien insgesamt 1.307.200 Passagiere abgefertigt. Dies bedeutete nicht nur eine Steigerung um 8,1 Prozent gegenüber dem August des Vorjahres, sondern auch einen neuen Rekord: Erstmals fertigte der Flughafen Wien mehr als 1,3 Millionen Passagiere innerhalb eines Monats ab. Dieser Aufwärtstrend setzte sich im September (+7,5%), Oktober (+10,2%) und November (+14,2%) fort und gipfelte im Dezember in einem Anstieg von 16,4 Prozent. In Summe kann für das Berichtsjahr ein Passagierwachstum von 6,8 Prozent ausgewiesen werden, womit nicht nur die Prognose von 4 Prozent, die die Auswirkungen des Irak-Krieges noch nicht berücksichtigte, sondern auch der europäische Durchschnitt von 2,1 Prozent deutlich übertroffen wurde. Im Jahr 2003 wurden am Flughafen Wien insgesamt 12.784.504 Passagiere abgefertigt – die 12-Millionen-Marke wurde damit erstmals überschritten. Bei den



Flugbewegungen konnten wir ein Plus von 5,5 Prozent, beim Höchstabfluggewicht (MTOW) plus 5 Prozent und bei der Fracht einen Zuwachs von 8,3 Prozent verzeichnen. Die Anzahl der Transferpassagiere stieg um 3,2 Prozent auf 4.313.156, der Anteil am Gesamtvolumen beträgt 33,9 Prozent; das Verkehrsaufkommen nach Osteuropa verbesserte sich um 4,7 Prozent. Auf Langstreckendestinationen verzeichneten wir ein Plus von 1,7 Prozent. Insgesamt haben den Flughafen Wien 197 Fluggesellschaften (davon 60 im Linienverkehr) angefliegen, die 268 Destinationen (davon 142 im Linienverkehr) bedienen.

Einen wesentlichen Beitrag zu diesem positiven Ergebnis leisteten die Low-Cost-Carrier durch die Erschließung neuer Märkte. In Summe bieten sie wöchentlich 176 Flüge zu 15 Destinationen an. Neben Air Berlin, Germanwings und Intersky begannen 2003 die Airlines Duo Airways, Germania, Helvetic und VBird den Flughafen Wien anzufliiegen, der ihnen mit kurzen Turnaround-Zeiten und pünktlicher, effizienter Abfertigung das ideale Umfeld für ihren Rotationsrhythmus bietet. Darüber hinaus erweist sich Wien auch als attraktive Incoming-Destination.

MARKETINGAKTIVITÄTEN

Im Berichtsjahr haben wir nicht nur unser attraktives, im Jahr 2002 initiiertes Incentive-Programm für Langstrecken- und Osteuropadestinationen fortgesetzt, wir reagierten auch rasch auf die negativen Ereignisse der ersten Jahreshälfte. So boten wir angesichts der SARS-Krise von Juni 2003 bis Januar 2004 ein zusätzliches Incentive für ausgewählte Langstreckenflüge an. Den EU-Beitritt unserer Nachbarländer Ungarn, Tschechien und Slowakei im Mai 2004 nützen wir für eine weitere Informationsoffensive. Ziel dieser Kampagne ist ein verstärkter Sympathieaufbau in den genannten Ländern sowie eine Bewusstseinsbildung für die herausragenden Vorteile des Flughafen Wien und sein exzellentes Streckennetz.

INVESTITIONEN

Die größten Investitionen im Segment Airport waren 2003 mit € 14,5 Mio. die Einrichtungen für das Hold Baggage Screening (HBS), Planungsaufwendungen für das Projekt VIE-Skylink mit € 10,9 Mio., die Erneuerung der Rollgasse 50 mit € 9,1 Mio. und die Erweiterung der Bus-Gates um € 6,8 Mio. Des Weiteren wurden € 6,7 Mio. in die Anschaffung neuer Grundstücke, € 6,6 Mio. in die Planung und Errichtung eines umweltfreundlichen Pistenentwässerungssystems und insgesamt € 2,9 Mio. für neue Gepäckfördereinrichtungen investiert. (Bei Mehrjahresprojekten beziehen sich die dargestellten Beträge auf die anteilig im Jahr 2003 aufgelaufenen Investitionskosten.)

AUSBLICK

Für das Geschäftsjahr 2004 gehen wir von einem Wachstum bei den Passagieren von etwa 8 Prozent, bei den Flugbewegungen von 9 Prozent und beim Höchstabfluggewicht (MTOW) von 7 Prozent aus, wobei etwaige externe Extremeinflüsse nicht berücksichtigt sind (z. B. Terroranschläge). Wir rechnen damit, dass die Austrian Airlines Group auf ihren Wachstumskurs zurückkehrt und neben den Low-Cost-Carriern zur positiven Entwicklung des Verkehrsaufkommens beitragen wird.

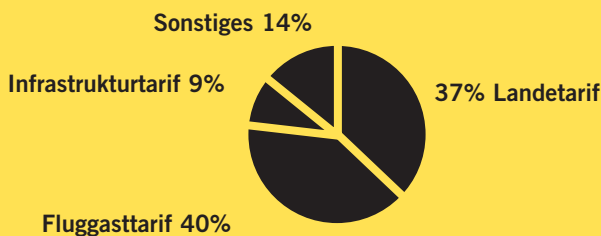


Da der Flughafen Wien derzeit nahe an seiner Kapazitätsgrenze agiert, werden wir 2004 mehrere kapazitätserweiternde Maßnahmen setzen. Im Abfertigungsbereich der Non-Schengen-Passagiere wird die angespannte Platzsituation durch die Anfang 2004 zusätzlich in Betrieb genommenen Bus-Gates entschärft. Zur Gewährleistung unserer Minimum Connecting Time ist es erforderlich, kurzfristig die Gepäckzentrale und -sortierung auszubauen, um so mit der rasanten Entwicklung des Transferverkehrs Schritt halten zu können. Um den gestiegenen Bedarf an Flugzeugabstellpositionen vor allem im Winter abdecken zu können, beginnen wir im Jahresverlauf 2004 mit der Vorfelderweiterung Nord-Ost. Die dort geschaffenen Abstellpositionen werden teilweise die mit Baubeginn der Terminalerweiterung VIE-Skylink entfallenden ersetzen. Vom EU-Beitritt der östlichen Nachbarstaaten Ungarn, Slowakei und Tschechien wird ein wesentlicher Impuls für die Entwicklung des Flughafen Wien erwartet. Zur besseren Nutzung des sich damit erweiternden Einzugsgebietes werden wir unseren dortigen Marktauftritt verstärken.

PASSAGIERAUFKOMMEN NACH AIRLINES

	2003	in %
Austrian	4.220.008	33,0
Austrian Arrows	2.346.245	18,4
Lauda Leisure Line	1.124.941	8,8
Deutsche Lufthansa	773.136	6,0
Air Berlin	439.125	3,4
British Airways	334.082	2,6
Swiss Intl. Airlines	312.175	2,4
Aero Lloyd	294.663	2,3
Air France	287.600	2,2
Germanwings	239.814	1,9

UMSATZSTRUKTUR AIRPORT



HANDLING Vorjähriger Einmaleffekt verringert EBIT. Leichtes Umsatzplus trotz nachfragebedingter Reduktion der Leistungspakete.

SEGMENT HANDLING IM ÜBERBLICK in € Mio., ausgenommen MitarbeiterInnen

	2003	2002	2001
Externer Umsatz	106,0	105,3	111,0
Investitionen	5,7	4,2	10,2
Abschreibungen	5,3	5,0	4,5
MitarbeiterInnen	1.511	1.340	1.340
Zuordenbare Aktiva	28,3	28,9	27,7
EBIT	15,9	22,5	21,8
EBIT-Margin	13,1%	20,1%	18,7%

Das Segment Handling umfasst alle im Zusammenhang mit der Abfertigung von Linien-, Charter- und General-Aviation-Flügen erbrachten Dienstleistungen. Dazu zählen unter anderem das Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, der Passagiertransport bzw. der Crewtransport im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt, der Cateringtransport, die Kabinenreinigung, das Schleppen und die Enteisung der Luftfahrzeuge, die Erstellung der Flugzeugdokumente inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen, die Abfertigung von Luftfracht und Trucking, das Führen des Importlagers sowie Private Aircraft Handling, Betankung und Hangarierung von Luftfahrzeugen der General Aviation. Leistungen im Rahmen der General Aviation werden von der dem Segment zugeordneten Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH wahrgenommen.

Das Segment Handling versteht sich als professioneller und wirtschaftlich erfolgreicher Komplettanbieter von Ground- und Fracht-Handling-Leistungen am Flughafen Wien. Qualifiziertes Personal, optimierte Arbeitsabläufe, flexible Produkt- und Preispolitik sowie innovative technologische Lösungen garantieren hohe Qualität und unsere im europäischen Vergleich hervorragenden Transferzeiten.

ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR

Im Geschäftsjahr 2003 stabilisierte sich das Segment Handling mit einem Marktanteil von durchschnittlich 91,2 Prozent im liberalisierten Umfeld gegenüber dem Mitbewerber VAS Bodenverkehrsdienste GmbH. Die für Airlines wirtschaftlich schwierige Situation stellt uns in diesem Geschäftsfeld unverändert vor große Herausforderungen: Im Berichtsjahr galt es auf die negativen Verkehrsauswirkungen von SARS und dem Irak-Krieg schnellstmöglich zu reagieren sowie den Forderungen der Airlines nach kürzeren Bodenzeiten, reduzierten Leistungspaketen, Verbreiterung der Spitzenstunden und Preisreduzierungen zu entsprechen. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen konnten mit KLM, DUO, Asiana, SAS, DAT sowie den Integrator Airlines TNT und UPS Vertragsverlängerungen abgeschlossen werden. Als neue Kunden wurden unter anderen Germania, Qatar, Niki, Donbass Eastern Ukraine und Bulgaria Air gewonnen.

Der Geschäftsverlauf des Jahres 2003 war zudem von den starken Zuwachsraten der Low-Cost-Carrier geprägt, die im Handling bereits einen Anteil von zirka 5 Prozent der Abfertigungen erreichten. Konkurrenzfähige Low-Cost-Produkte, basierend auf reduzierten Leistungspaketen und kurzen Turnaroundzeiten, überzeugten Air Berlin, Germanwings und Germania ebenso wie British Airways CitiExpress.

Der mit dem Eintritt der Low-Cost-Carrier massiv verstärkte Branchentrend zu reduzierten Leistungspaketen führte trotz eines 3,3-prozentigen Abfertigungsplus zu einer nur konstanten Entwicklung des Ramp-Handling-Umsatzes. Einen Anstieg verzeichneten auch die Bereiche Flugzeugenteisung und Trucking-Frachterlöse. In



Summe verbesserte sich der externe Umsatz des Segments Handling um 0,6 Prozent auf € 106,0 Mio., was einem Anteil von 30,4 Prozent des Gesamtumsatzes der Flughafen-Wien-Gruppe entspricht. 1.511 MitarbeiterInnen sind per Jahresende in diesem Segment beschäftigt (2002: 1.340).

Während im ersten Quartal 2003 noch starke Zuwächse, auch bei der Austrian Airlines Group (AAG), zu verzeichnen waren, war das zweite Quartal, bedingt durch SARS und den Irak-Krieg, von bis zu zweistelligen Rückgängen gekennzeichnet. Im dritten Quartal kompensierte die positive Entwicklung der Low-Cost-Carrier den negativen Verlauf der Vormonate, im letzten Quartal stabilisierte sich die AAG weitgehend auf Vorjahresniveau, der Restmarkt erlebte bis zu zweistellige Zuwachsraten. Auffällig war die im Mehrjahresvergleich untypische Verteilung der Flugbewegungen: Der Oktober war mit 16.046 abgefertigten Bewegungen der stärkste Monat im Jahr, der stärkste Tag fiel auf den 6. Dezember.

Im Berichtsjahr wurden im Segment Handling 179.694 Flugbewegungen (+3,3%) im Linien- und Charterverkehr, 19.542 Bewegungen (+0,2%) der General Aviation, 351.400 Tonnen (Gepäck in & out inkl. Transfer, Post, Cargo inkl. Trucking) und 11,7 Millionen Gepäckstücke (+3,5%) gezählt.

Der Frachtbereich verzeichnete 2003 mit 173.296 abgefertigten Tonnen ein Wachstum von 8,3 Prozent, wobei die Luftfracht um 1,8 Prozent stieg. Durch teilweise Verlagerung des Südosteuropa-Trucking-Volumens von Lufthansa, das in Kooperation mit AAG von deutschen Airports nach Wien verlegt wurde, erfuhr der Bereich Trucking einen überdurchschnittlichen Anstieg um 24,2 Prozent.

Die Vienna Aircraft Handling GmbH (VAH), die im Segment Handling Leistungen im Rahmen der General Aviation wahrnimmt, kann auf ein erfolgreiches Jahr 2003 zurückblicken. Die Zahl der Flugbewegungen stieg um 0,2 Prozent auf insgesamt 19.542 Bewegungen. Intensive Bemühungen im Bereich Private Aircraft Handling bei der Abfertigung von Flügen der Business Aviation und das Anbieten von Brokerage-Dienstleistungen führten in diesem Geschäftsbereich zu Umsatzsteigerungen in Höhe von 20,0 Prozent gegenüber dem Geschäftsjahr 2002. Im Bereich der Betankung von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt konnten die Umsatzerlöse um 32,0 Prozent gesteigert werden.

2003 wurde ein 100%-Baggage-Reconciliation-System (BRS), ein elektronisches System zur Gepäckverfolgung und -zusammenführung, eingeführt. Die Finanzierung dieser Investition erfolgt über interne Verrechnung mit dem Passagiertarif. Im Zuge der Einführung von BRS wurden bis zum Jahresende in mehreren Etappen rund 100 neue MitarbeiterInnen aufgenommen und ausgebildet. Der Personalaufwand stieg ohne Berücksichtigung des positiven Einmaleffekts aus Auflösung von Pensionsrückstellungen des Vorjahres in Höhe von € 9,3 Mio. um € 14,0 Mio.; bei Berücksichtigung dieses Effekts um € 4,7 Mio.

Bei einer EBIT-Margin von 13,1 Prozent erreichte das Segment Handling ein EBIT von € 15,9 Mio. Ein Vergleich mit dem Vorjahreswert von € 22,5 Mio. ist aufgrund des oben beschriebenen Einmaleffekts des Vorjahres nur bedingt aussagekräftig.

INVESTITIONEN

2003 tätigten wir im Segment Handling Investitionen in Höhe von € 5,7 Mio, die mit der Anschaffung von Flugzeugschleppern, Cateringhubwagen und Passagierbussen dem kontinuierlichen Erneuerungsprozess des Fuhrparks und der Geräte dienen. Darüber hinaus wurden Investitionen für BRS getätigt.



AUSBLICK

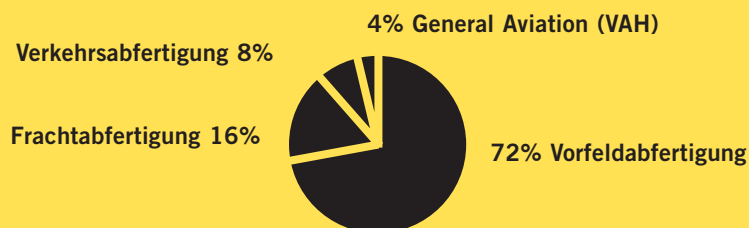
Für das Geschäftsjahr 2004 erwarten wir ein deutliches Wachstum: Die Austrian Airlines Group kündigt den Ausbau des Langstreckenbereichs an, die Low-Cost-Carrier werden sich auf hohem Niveau stabilisieren, aus dem arabischen Raum schaffen neue Airlines, wie Qatar und Emirates, neue Wachstumsimpulse.

Im Bereich der Vorfeldabfertigung rechnen wir bei einem Bewegungsplus von zirka 8 Prozent mit einem stabilen Verlauf des Marktanteils auf einem Niveau von zirka 90 Prozent. Wettbewerbsbedingter massiver Kostendruck verstärkt die Forderungen der Fluglinien nach einer Reduktion der Leistungspakete und der Preise. Dieser Herausforderung werden wir mit flexibler Produkt- und Preisgestaltung, bereichs- und firmenübergreifenden Prozessoptimierungen sowie straffem Kostenmanagement begegnen.

Im Frachtbereich erwarten wir für 2004 neben der Fortsetzung des positiven Trends beim Trucking eine spürbare Belebung der Luftfracht durch vermehrten Frachtverkehr und einer deutlichen Kapazitätserhöhung unseres Home Carrier.

Das Segment Handling wird mit seinem international anerkannten Know-how, wettbewerbsfähigen Preisen und nachfragegerechter Produktgestaltung vor allem im Transferverkehr ein wichtiger Erfolgsfaktor des Flughafens Wien bleiben.

UMSATZSTRUKTUR HANDLING



NON-AVIATION Umsätze aus Vermietung, Gastronomie und Sicherheitsdienstleistung verbessert, Entwicklung der Shopping-Umsätze leicht rückläufig.

SEGMENT NON-AVIATION IM ÜBERBLICK in € Mio., ausgenommen MitarbeiterInnen

	2003	2002	2001
Externer Umsatz	79,4	75,3	72,7
Investitionen	47,1	24,6	18,3
Abschreibungen	14,2	12,0	11,5
MitarbeiterInnen	906	803	805
Zuordenbare Aktiva	170,4	134,5	120,1
EBIT	25,6	33,1	31,2
EBIT-Margin	20,0%	26,7%	25,8%

Das Segment Non-Aviation umfasst verschiedene Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, VIP Centre und Lounges, Werbeflächen, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Baumanagement und Beratungsleistungen. Die rund 200 am Standort ansässigen Unternehmen beziehen von diesem Segment Dienstleistungen aus den Bereichen Telekommunikation, EDV sowie Ver- und Entsorgung. Der Anteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2003 22,8 Prozent (2002: 23,6%).

ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR

Die Umsatzentwicklung im Segment Non-Aviation hängt nur mittelbar von der für den Flughafenbetrieb wichtigen Verkehrsentwicklung ab. Der Verlauf von Energie- und Telefonpreisen, der Vermietungsgrad unserer Immobilien sowie deren vermietbare Quadratmeteranzahl, die Indexentwicklung bei den Mieten oder die allgemeine Kaufkraftentwicklung nehmen hingegen direkt Einfluss auf den Geschäftsverlauf dieses Segments.

Im Berichtsjahr stieg der externe Umsatz des Segments um 5,4 Prozent auf € 79,4 Mio. Bedingt durch die Ausweitung der Sicherheitsdienstleistungen mit der Einführung des Hold Baggage Screening (HBS) und der erhöhten Planungstätigkeit für Investitionen stieg die Anzahl der MitarbeiterInnen von 803 auf 906. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) sank, teilweise aufgrund des positiven Einmaleffekts aus Auflösung von Pensionsrückstellungen des Vorjahres, der diesem Segment in Höhe von € 4,9 Mio. zugeschrieben wurde, von € 33,1 Mio. auf € 25,6 Mio. Die EBIT-Margin des Segments betrug 20,0 Prozent (2002: 26,7%).

Der Bereich der Sicherheitsdienstleistungen, der von der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H (VIAS) angeboten wird, wurde aufgrund der SARS-Krise und des Irak-Kriegs stärker nachgefragt. Die VIAS führt im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres die Personen- und Handgepäckkontrollen am Flughafen Wien durch. Ebenso stieg die Nachfrage an Sicherheitsdienstleistungen im Rahmen von HBS, der Kontrolle von Großgepäck. Insgesamt konnten wir in diesem Bereich ein Umsatzplus von 10,7 Prozent erzielen.

Die Umsatzentwicklung im Bereich Shopping konnte mit der positiven Verkehrsentwicklung nicht Schritt halten. Dies ist zum einen auf Beeinträchtigung durch Bautätigkeiten im Terminalbereich zurückzuführen. Zum anderen zeigen Passagiere der Low-Cost-Carrier, die im Berichtsjahr wesentlich zum Passagierplus des Flughafen Wien beigetragen haben, großteils ein zurückhaltenderes Kaufverhalten. In Summe führte dies zu einem Umsatzminus von 2,1 Prozent. Einen Zuwachs von 24,9 Prozent erzielten hingegen die Travel Value Shops, die sich nun endgültig bei den Reisenden innerhalb Schengens als Nachfolger des Duty-free etabliert haben.

Auf um 11,6 Prozent reduzierter Fläche konnten die 16 Gastronomiebetriebe ihre Umsätze um 10,5 Prozent steigern. Unsere Einnahmen aus Gastronomievermietung stiegen, trotz Flächenreduktion, durch die gute Umsatzentwicklung um 0,5 Prozent.

Auch im Bereich der Werbeflächenvermarktung konnte ein Umsatzplus von 7,7 Prozent erzielt werden, das hauptsächlich auf zusätzliche Promotion-Aktivitäten namhafter internationaler Firmen zurückzuführen ist.



Die Parkierung erzielte ein Umsatzplus von 7,9 Prozent, das im Wesentlichen auf den Anstieg der Passagieranzahl zurückzuführen ist.

Der Bereich Immobilienmanagement konnte 2003 mehrere Bauprojekte abschließen: Im Bereich Cargo Nord wurde für die Firma Emery Worldwide (nunmehr Menlo) ein Büro- und Lagergebäude errichtet und konnte Ende des Jahres übergeben werden. Unmittelbar neben dem Menlo-Gebäude wurde mit der Errichtung eines Objekts für FedEx International begonnen, die ihre Österreich-Zentrale damit Anfang 2004 am Flughafen Wien ansiedeln werden. Außerdem wurde auf dem Gebiet Cargo Nord ein Zolldienstgebäude errichtet.

Im Zentrum des Flughafens war 2003 Baubeginn für zwei große Immobilienprojekte: der Office Park mit rund 26.000 m² vermietbarer Fläche und der Neubau des Towers. Mit dem Office Park tritt der Flughafen Wien erstmalig auf demjenigen Marktsegment für Büroimmobilien als Anbieter in Erscheinung, welches nicht unbedingt mit dem Aviation-Geschäft in Zusammenhang stehen muss. Im Umfeld dieser beiden Immobilien wurde mit der teilweisen Neuerrichtung des Straßensystems sowie mit einer unterirdischen Verbindung zwischen Terminal, Bahnhof, Parkhaus 4, Office Park und Parkplatz C begonnen.

Die mittelfristige Kapazitäts- und Ausbauplanung der westlich des Terminals gelegenen Frachtanlagen (Cargo Mitte) wurde 2003 abgeschlossen; ein Generalplaner für den 2004 beginnenden Neubau der Frachtanlagen wurde im Herbst 2003 mit den Arbeiten beauftragt.

INVESTITIONEN

Der Großteil der Investitionen im Segment Non-Aviation entfiel mit € 17,6 Mio. auf die Planung und Bau-durchführung des Office Park und des neuen Flugsicherungsturmes (€ 6,7 Mio.). In die Optimierung des Straßensystems wurden € 1,5 Mio. investiert, die Vorhaben am Cargo-Nord-Gelände nahmen insgesamt € 2,6 Mio. in Anspruch.

AUSBLICK

Der sich in Bau befindliche Office Park wird im Herbst 2004 fertig gestellt sein; die Vermarktung der dadurch neu vermietbaren Flächen stellt einen Tätigkeitsschwerpunkt des laufenden Jahres dar. Mit der Vermietung eines bereits im Herbst 2003 an die Speditionsfirma Menlo übergebenen Betriebsgebäudes, aber auch des neu errichteten Gebäudes für die Firma FedEx, das im ersten Halbjahr 2004 fertig gestellt sein wird, erwarten wir einen Anstieg unserer Immobilienerträge. Beide Firmen konnten auf dem Frachtentwicklungsgelände Cargo Nord angesiedelt werden. Unsere Bemühungen zur Vermarktung der noch freien Entwicklungsflächen werden wir im laufenden Jahr intensiv weiterführen.



Die Errichtung des Flugsicherungsturms inklusive der zugehörigen Büro- und technischen Räumlichkeiten wird im Herbst 2004 abgeschlossen sein. Die Vorbereitungen des Mieters Austro Control für die Inbetriebnahme werden rund sechs weitere Monate in Anspruch nehmen, sodass mit der endgültigen Ablöse des heute in Verwendung stehenden Flugsicherungsturms im Frühjahr 2005 gerechnet werden kann.

Der Geschäftsverlauf der Shops und Gastronomieeinrichtungen dürfte im Wesentlichen der Passagierentwicklung entsprechen.

Für den Bereich der Sicherheitsdienstleistungen ist aufgrund des erstmalig ganzjährigen Betriebes des 100%-Hold-Baggage-Screening (HBS) und der steigenden Nachfrage für 2004 ein Umsatzplus zu erwarten.

Die Republik Österreich hat als Auftraggeber für die Personen- und Handgepäckkontrolle, die von unserer Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) durchgeführt wird, die Personen- und Großgepäckkontrolle neu ausgeschrieben. Selbstverständlich nehmen wir an dieser Ausschreibung teil.

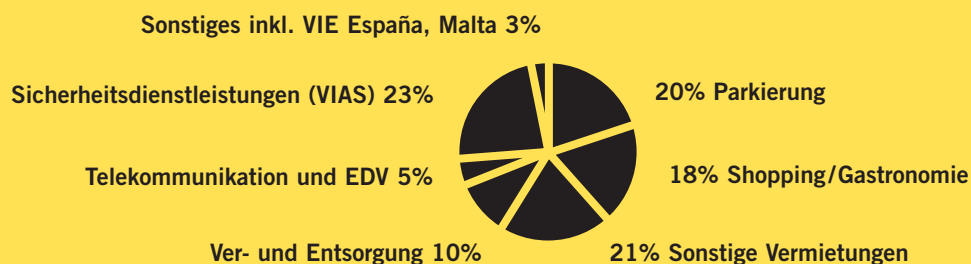
SHOPPING

	2003	2002	2001
Verkaufsfläche (in m ²)	6.261	5.939	6.086
Umsatz der Geschäfte (in € Mio.)	78,1	79,6	76,6
Erlös (in € Mio.)	12,0	12,2	11,0

GASTRONOMIE

	2003	2002	2001
Verkaufsflächen (in m ²)	3.248	4.331	3.887
Umsatz Gastronomiebetriebe (in € Mio.)	17,6	15,9	15,5
Erlös (in € Mio.)	2,4	2,4	2,3

UMSATZSTRUKTUR NON-AVIATION





NACHHALTIGKEIT

Herr
Berkmann



VOLKSWIRTSCHAFT Die langfristig positive Entwicklung unserer gesamten Region liegt im gemeinsamen Interesse aller, die hier leben und arbeiten. Sie ist allerdings nur dann möglich, wenn soziale, ökologische und ökonomische Anforderungen gleichermaßen erfüllt werden. Deshalb sind die drei Säulen der Nachhaltigkeit nicht erst seit Beginn des Mediationsverfahrens ein Thema für den Flughafen Wien.

FLUGHAFEN WIEN – EIN WICHTIGER FAKTOR FÜR DIE VOLKSWIRTSCHAFT

Arbeitsplatz für rund 13.000 Menschen, mehr als eine Milliarde Euro Wertschöpfung, Standort für über 200 Unternehmen, Entwicklungspotenzial wie kaum ein anderer Standort in Österreich: Das ist der Wirtschaftsfaktor Flughafen.

Jeder Anstieg der Passagierzahl bringt neue Arbeitsplätze mit sich. So könnten im Jahr 2015 am Flughafen Wien 21.500 Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Über Multiplikatoreffekte führt jeder Arbeitsplatz am Standort zu einem weiteren in der österreichischen Wirtschaft. Jeder Euro Wertschöpfung, der hier verdient wird, zieht € 0,9 in der österreichischen Volkswirtschaft nach sich (Quelle: Studie „Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien“, Industriewirtschaftliches Institut).

Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Flughafen Wien geht aber noch darüber hinaus: Ein Flughafen ist als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur auch notwendige Voraussetzung für Firmenniederlassungen und erfolgreiche Internationalisierung. Viele Unternehmen brauchen zur Verteidigung ihrer Wettbewerbsfähigkeit weltweite Flugverbindungen. In Österreich betrifft das rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einer umfangreichen Zulieferstruktur (Quelle: ARCS, Austrian Research Center Seibersdorf).

Im Jahr 2003 haben wir unsere Rolle als Infrastrukturanbieter um eine gänzlich neue Dimension erweitert: Gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen haben wir das Projekt CAT (City Airport Train) verwirklicht und erfolgreich in Betrieb genommen. Der Flughafen Wien nimmt somit seine Verantwortung als Impulsgeber einmal mehr wahr und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Dynamik der gesamten Region.



Wohlüberlegte Investitionen in unser Immobilienportfolio sollen ebenso wie die permanente Implementierung von technischen Innovationen und eine qualitative Verbesserung unserer Infrastruktureinrichtungen die Wettbewerbs- und langfristige Überlebensfähigkeit des Flughafens Wien stärken. Neben der Absicherung unserer Marktposition stehen hinter jedem einzelnen unserer Projekte klar formulierte Überlegungen zur Steigerung der Rentabilität und Effizienz.

CUSS

Die Abkürzung CUSS steht für Common User Self-Service Terminal und bedeutet für den Passagier: kein Anstellen und keine Warteschlangen in Spitzenzeiten. Gegenüber den bereits jetzt auf manchen Großflughäfen installierten Selbstbedienungsterminals bietet CUSS den Vorteil, dass der Kunde mit Gepäck unabhängig von der Wahl der Fluggesellschaft immer an ein und demselben Automaten seine Abfertigung erledigen kann. Diese Innovation wurde vom Flughafen Wien gemeinsam mit Austrian und der Deutschen Lufthansa entwickelt und stellt eine Revolution auf dem Passagierabfertigungssektor dar.

VPN

Das seit 1995 am Flughafen Wien verwendete „Airport-Handy“ wurde dieses Jahr durch das VPN, das Virtuelle Private Netzwerk, abgelöst, das in einem Joint Venture mit A1 mobilkom entwickelt wurde. Innerhalb des VPN-Netzes (Mobil und Festnetz mit 610 Anschlüssen) entstehen weder an unserem Standort noch innerhalb Österreichs Gesprächsgebühren. Individuell einstellbare Benutzerberechtigungen zur Kostenkontrolle überzeugen ebenso wie flexible Freischaltungen über Internet. Wir agieren am Standort als Service Provider, der programmiert und betreut, und bieten diese neue Technologie selbstverständlich auch unseren Partnern am Standort an.

WICHTIGE BAUPROJEKTE UND -VORHABEN

Im November 2003 wurde die Erneuerung des Vorfelds im Bereich der Rollgasse 50 wie geplant abgeschlossen und das Entwässerungssystem in diesem Bereich fertig gestellt. Im Zuge dieser Arbeiten wurde der Unterbau von 50.000 m² Flugbewegungsfläche ausgewechselt. Durch die stufenweise Realisierung in zwei Bauabschnitten konnten wir die Beeinträchtigung des Flugbetriebes weitgehend minimieren. Im Berichtsjahr fiel auch der Startschuss für zwei bedeutende Hochbauprojekte: Seit der ersten Jahreshälfte 2003 wird in unmittelbarer Nähe des World Trade Center der Office Park Vienna International Airport errichtet. Auf elf Stockwerken und zwei Unterge-



schossen werden ab Herbst 2004 insgesamt 26.000 m² Bürofläche, Räumlichkeiten für Konferenzen und Schulungen sowie 250 Pkw-Stellplätze zur Verfügung stehen. Im Herbst 2003 wurde in enger Abstimmung mit der ACG (Austro Control GmbH) mit dem Bau des neuen, 109 Meter hohen Flugsicherungsturms begonnen. Die Fertigstellung soll mit Jahresende 2004 erfolgen. Für Menlo errichteten wir im Berichtsjahr ein Gebäude mit 2.000 m² Büro- und Lagerfläche. Nach der Fertigstellung der im Herbst 2003 begonnenen FedEx-Zentrale werden im Rahmen des Projekts Cargo Nord vorerst keine neuen Projekte realisiert werden.

CITY AIRPORT TRAIN

Eine rasche Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal für jeden Flughafen. Mit der Inbetriebnahme des CAT (City Airport Train) am 14. Dezember 2003 zwischen dem Bahnhof Wien-Mitte und dem Flughafen Wien gelang uns gemeinsam mit den ÖBB eine entscheidende Verbesserung der verkehrstechnischen Anbindung an das Wiener Stadtzentrum. Speziell adaptierte Züge, Gepäck-Check-in am Bahnhof Wien-Mitte (bereits 24 Stunden vor Abflug 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.

NEUE BUS-GATES

Wachsende Passagierzahlen ließen in den vergangenen Jahren das Terminal eng werden. Deshalb errichten wir zwischen dem bestehenden Transitbereich und dem Pier Ost sieben neue Bus-Gates. Die Inbetriebnahme erfolgt in der ersten Jahreshälfte 2004. Darüber hinaus bereiten wir im Projekt Skylink einen weiteren Ausbau des bestehenden Gebäudes vor. Damit diese räumliche Expansion in bedarfsgerechten Schritten erfolgen kann, wurde ein detaillierter Phasenplan erarbeitet.

FRACHTAUSBAU

Auch die Frachteinrichtungen brauchen zukünftig ein größeres Raumangebot. Aus einem europaweiten Wettbewerb zur Planung des Air Cargo Center und Handling Center ging der Wiener Architekt Treusch als Sieger hervor. In einer ersten Ausbaustufe werden bis Ende 2005 12.000 m² Nutzfläche für das Cargo-Handling sowie ein Speditionsgebäude (3.000 m² Lagerfläche, 8.500 m² Bürofläche) errichtet.

Die positive Verkehrsentwicklung im Jahr 2003 bestätigt die bereits vor mehreren Jahren getroffenen Prognosen: Die Errichtung einer dritten Piste ist langfristig nach wie vor notwendig. Im laufenden Mediationsverfahren wird intensiv seit Mitte des Jahres 2003 an den damit in Zusammenhang stehenden aktuellen Fragestellungen gearbeitet.



Das Mediationsverfahren Flughafen Wien ging 2003 in das dritte Jahr. Nachdem 2001 und 2002 die Grundlagen für ein gegenseitiges Verständnis der 50 beteiligten Verfahrensparteien gelegt und erste inhaltliche Diskussionen geführt worden waren, konnten wir am 28. Mai 2003 mit der Unterzeichnung des Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“ einen ersten Erfolg feiern. Hauptziel der in diesem Vertrag vereinbarten Maßnahmen ist die Verbesserung der derzeitigen Situation. Es ging dabei sowohl um die Verringerung der Anzahl der von Fluglärm betroffenen Menschen als auch um eine Entlastung der am stärksten betroffenen Siedlungsgebiete. Erreicht haben wir eine Verringerung der Belastung für über 50.000 Menschen, die im näheren Einzugsgebiet des Flughafens Wien leben.

Ein ganzes Bündel von Maßnahmen wurde hierfür initiiert: Die Abflugrouten werden während der ersten Jahreshälfte 2004 neu gestaltet, Sichtanflugstrecken wurden standardisiert, die Korridore werden weiter eingegrenzt, und lärmreduzierte Anflugverfahren finden verstärkt Anwendung. Als Vertrauensbasis für die zukünftige Zusammenarbeit im Mediationsverfahren wurde die Gründung einer Evaluierungsgruppe als „Hüterin des Vertrages“ vereinbart. Diese wird anhand der tatsächlich gemessenen Ergebnisse den Erfolg der Maßnahmen objektiv bewerten, die Einhaltung des Vertrages kontrollieren und notwendige Änderungen anregen und begleiten.

Nach Abschluss des Teilvertrages widmen sich die Verfahrensparteien der Detaildiskussion und -verhandlung über eine dritte Piste und die damit in Zusammenhang stehenden Forderungen. Behandelt werden Themen wie die Einrichtung eines Umweltfonds, Nachtflugregelungen und Maßnahmen zum technischen Lärmschutz. In dieser Phase des Verfahrens wird ein umfassender Interessenausgleich und der Abschluss des Mediationsvertrages angestrebt.

Zur Lage einer dritten Piste wurde am 4. Oktober 2003 eine für den weiteren Verlauf des Verfahrens wichtige Entscheidung getroffen: Es wird eine vertiefte Analyse der Variante 11/29 mit einem Abstand von 2.500 Metern zur bestehenden Piste vorgenommen, und diese Lage wird gemeinsam optimiert. Hinsichtlich der anderen zur Diskussion stehenden Varianten erfolgt eine Grobabschätzung der Auswirkungen.



UMWELT Wir bekennen uns zu einem bewussten und schonenden Umgang mit der Umwelt.

Im Zentrum unserer Umwelt-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.

LÄRMZONEN IM MEDIATIONSVERFAHREN

Die Aktivitäten des Fachbereichs Umwelt wurden auch im Jahr 2003 stark von Fragestellungen aus dem Mediationsverfahren bestimmt. Ein Meilenstein war dabei der Abschluss des Teilvertrags „Aktuelle Maßnahmen“ zur Verbesserung der derzeitigen Lage. Mithilfe von Lärmkarten konnten wir die positiven Auswirkungen der von ACG (Austro Control GmbH) neu gestalteten SIDs (Standard Instrument Departure Routes) sowie Änderungen der Flugbewegungsaufteilung sichtbar machen.

ÜBERFLÜGE WERDEN LEISER

Der Anteil der „Kapitel-3“-Flugzeuge an den startenden und landenden Jets lag im Jahr 2003 bei 99,7 Prozent (2002: 97,6%). Aufgrund der EU-Richtlinie 92/14 EWG des Rates dürfen nur mehr „Kapitel-3“-Flugzeuge in Wien starten und landen. Flugzeugtypen, die lauter sind, brauchen eine Ausnahmegenehmigung. Parallel dazu gehen vor allem die beim Start durchschnittlich gemessenen Maximalpegel durch den Einsatz leiserer Triebwerke zurück.

PISTENNUTZUNG

Der Anteil der nächtlichen Flugbewegungen ist weiterhin leicht rückläufig. Im Jahr 2003 fanden nur 5,6 Prozent (2002: 5,8%) der Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr statt. Dies ist der niedrigste Anteil innerhalb der vergangenen zehn Jahre. Aufgrund der gestiegenen Passagierzahlen liegt der Absolutwert jedoch mit durchschnittlich 30,2 Flugbewegungen pro Nacht um eine Bewegung über dem Wert des Vorjahres.

Trotz zahlreicher Südostwind-Tage in den letzten vier Monaten des Jahres 2003 ging der Anteil der Anflüge über das Wiener Stadtgebiet um knapp 6 Prozent zurück. Häufigste Landerichtung ist weiterhin die Piste 34. Mit 78,3 Prozent ist die Piste 29 nach wie vor die Hauptstartrichtung. Aufgrund von Baumaßnahmen in den Nachtstunden kam es im Sommer zu Einschränkungen des Flugverkehrs auf der Piste 11/29. Deshalb musste – entgegen den sonst üblichen Verfahren – in dieser Zeit auch nachts die Piste 16/34 benutzt werden.

FENSTERFÖRDERUNG NEU GESTALTET

Im Jahr 2003 haben wir den Einbau von Lärmschutzfenstern mit € 295.000 gefördert. Die Gesamtsumme seit Beginn der Aktion beträgt damit € 2,1 Mio. Im Teilvertrag des Mediationsverfahrens, „Aktuelle Maßnahmen“, wurde der Kreis der Anspruchsberechtigten insbesondere in jenen Orten erweitert, die von den vereinbarten Maßnahmen bislang wenig oder gar nicht profitierten.

Die sonstigen Ausgaben für Umweltschutz lagen im Jahr 2003 bei € 550.000 (2002: € 450.000).



FANOMOS UND MOBILE MESSUNGEN

FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) misst Fluggeräuschmissionen und zeichnet in Verbindung mit Radardaten Flugspur, Geschwindigkeit und Flughöhe aller Flugbewegungen auf. Als Ergänzung zu den Ergebnissen der fixen Messstellen wurden 15 mobile Messungen durchgeführt. Diese dienen in erster Linie zur Bestimmung geeigneter Standorte für neue bzw. für die Verlegung bestehender fixer Lärmmessstellen. Die Messstellen in Schwechat und Klein-Neusiedl werden verlegt, in Karlsdorf wird eine neue fixe Messanlage in Betrieb genommen. Die Zahl der festgestellten Abweichungen von den vorgegebenen Abflugrouten ist im Jahr 2002 mit 181 – oder 0,1 Prozent aller Flugbewegungen – fast gleich geblieben wie im Jahr 2001.

ANFRAGEN UND BESCHWERDEN

Zusätzlich zu unserer eigenen Gratis-Telefonnummer haben wir im Sommer 2003, wie schon in den Jahren davor, gemeinsam mit ACG (Austro Control GmbH) und der Gemeinde Wien eine Hotline für Anrufer aus Wien eingerichtet. In Summe wurden 1.066 Anrufe registriert, was gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 12,6 Prozent bedeutet. 62 Prozent der Anrufe kamen aus Wien und 38 Prozent aus Niederösterreich. Die Hotline „Der Himmel über Wien“ nahm 46 Prozent der in die Statistik aufgenommenen Anrufe entgegen.

WEITERFÜHRENDE INFORMATION

Generelle Information zum Thema liefert die Broschüre „Umwelt und Luftfahrt“ – ein gemeinsames Produkt aller österreichischen Luftfahrtunternehmen. Details über den Flughafen Wien und genauere Umweltdaten des Jahres 2003 bietet die Publikation „Umwelt Aktuell“. Beide Publikationen können Sie unter www.vie-umwelt.at oder telefonisch unter 0910-223340 bestellen.

ABWEICHUNGEN

	2003	2002	2001
Anzahl der Flugbewegungen	197.089	186.782	185.425
Anzahl Abweichungen Starts	157	181	165
Anzahl Abweichungen Landungen	0	0	0
Anteil Abweichungen gesamt (in %)	0,1	0,1	0,1

FLUGLÄRMBESCHWERDEN

	2003	2002	2001
Insgesamt	1.066	1.220	1.366
davon aus Wien	661	734	743
davon aus Niederösterreich	405	486	623



MITARBEITER/INNEN Jeder einzelne unserer 2.918 MitarbeiterInnen trug 2003 wesentlich zur Stärkung unseres exzellenten Rufs als innovativer, kundenorientierter und sicherer Airport bei.

Als eines der größten Unternehmen Ostösterreichs will der Flughafen Wien für seine MitarbeiterInnen ein attraktiver Arbeitgeber sein. Dieser permanenten Zielsetzung soll nicht zuletzt durch unsere Personalentwicklungsprogramme, attraktiven Entlohnungssystemen und Sozialleistungen entsprochen werden.

PERSONALENTWICKLUNG

In die Aus- und Weiterbildung unserer MitarbeiterInnen haben wir im Berichtsjahr € 690.000 (2002: € 609.000) investiert. In Summe fanden 54 Kurse statt, an denen 217 MitarbeiterInnen teilnahmen. Die inhaltlichen Schwerpunkte lagen in der Optimierung der innerbetrieblichen Teamfähigkeit, in der Verbesserung der Kundenorientierung, der interkulturellen Management-Skills, der Gesprächsführung und des Konfliktmanagements. Sprachliche Weiterbildung nahmen unsere MitarbeiterInnen vor allem für Englisch in Anspruch.

In den Jahren 2003 und 2004 nehmen rund 60 Führungskräfte an einem für den Flughafen Wien maßgeschneiderten Führungskräfte-Fortbildungsprogramm teil. Ausbildungsschwerpunkte sind dabei soziale Führungskompetenzen, Strategie und Controlling sowie Arbeitsrecht. Von den sechs durch die Flughafen Wien AG im Berichtsjahr geförderten berufsbegleitenden Ausbildungsprogrammen zum Master of Business Administration (MBA) konnte einer der Teilnehmer sein Programm bereits erfolgreich abschließen. Fünf Teilnehmer setzen das Programm auch 2004 fort.

Unsere sieben kaufmännischen und 20 gewerblichen Lehrlinge fanden in Seminaren zur Förderung wirtschaftlichen Denkens, zur Persönlichkeitsentwicklung sowie in einer Veranstaltung zur Suchtprävention ihren Weiterbildungsschwerpunkt. Sehr erfolgreich verlief auch unser Mitarbeiteraustauschprogramm mit dem Flughafen Malta, an dem fünf MitarbeiterInnen teilnahmen, ebenso das Lehrlingsaustauschprogramm mit dem Flughafen München, bei dem sechs Lehrlinge für drei Wochen in den täglichen Arbeitsablauf am Flughafen München integriert wurden.

ENTLOHNUNGSSYSTEME

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene unterscheidet fixe und erfolgsabhängige Gehaltskomponenten; Aktienoptionspläne für das Management sind nicht vorgesehen. Des Weiteren gelangen Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen an Dienstnehmer zur Auszahlung.

MITARBEITERSTIFTUNG

Seit dem Jahr 2000 sind die MitarbeiterInnen der Flughafen Wien AG über eine Privatstiftung direkt am Dividendenertrag des Unternehmens beteiligt. Zehn Prozent rückgekaufter Aktien wurden von der Flughafen Wien AG in diese unabhängige Privatstiftung eingebracht. Im Berichtsjahr wurden für das Geschäftsjahr 2002 € 4,2 Mio. an die MitarbeiterInnen ausgeschüttet. Das entsprach 86,3 Prozent eines durchschnittlichen Monatsbezugs pro MitarbeiterIn. Die Verteilung erfolgte entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen. Der Stiftungsvorstand, der Beirat und der Stiftungsprüfer bilden die satzungsmäßig von der Flughafen Wien AG völlig unabhängigen Organe der Mitarbeiterstiftung.

ARBEITSPLATZSICHERHEIT UND GESUNDHEITSVORSORGE

Zur Senkung der Zahl der Arbeitsunfälle und der damit verbundenen Arbeitsausfalltage haben wir nicht nur unser bewährtes Unfallanalysesystem angewandt, sondern auch eine unternehmensweite Sicherheitskampagne zur Sensibilisierung und Unfallprävention gestartet. Schwerpunktthemen der Kampagne waren die Sauberkeit am Vorfeld zur Vermeidung von Beschädigungen an Luftfahrzeugen, Verhaltensregeln für die Arbeit sowie die Besonderheiten des Herbst- und Winterbetriebes am Vorfeld. Sehr positiv wurden der Gesundheitstag, der kostenlose Gesundheitscheck sowie die Grippeimpfung angenommen. 520 Personen nahmen diese Angebote in Anspruch.



SONSTIGE LEISTUNGEN

Der Standort Flughafen verfügt über einen Kindergarten, der von Montag bis Freitag (5.30 bis 20.00 Uhr) geöffnet ist und somit auch Müttern im Schichtdienst die Möglichkeit gibt, Beruf und Kinder zu vereinen. Ein kostenloser Werksverkehr (nach Wien und in die Umlandgemeinden) unterstreicht die regionale Verantwortung des Unternehmens. Unsere MitarbeiterInnen wurden auch dieses Jahr wieder mit einem Betrag von € 130.300 für eine Zusatzunfallversicherung und eine Familien-Zusatzkrankenversicherung unterstützt. Der Sport- und Kulturverein umfasst bereits 1.126 MitarbeiterInnen aus allen Bereichen des Unternehmens. Am vom Betriebsrat an zwölf Terminen organisierten Betriebsausflug nach Rom nahmen 611 MitarbeiterInnen teil.

KONTINUIERLICH BESSER WERDEN

Unsere MitarbeiterInnen bringen sich aktiv auf Basis von artikuliertem Kundenbedarf, Erkenntnisgewinn durch Austausch mit anderen Airports, Analysen von Qualitäts- und Prozessmonitoringdaten sowie aufgrund der Ergebnisse unserer internen und externen Audits mit Optimierungsvorschlägen ins Tagesgeschäft ein. Im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens gab es im Berichtsjahr zirka 70 Einzelvorschläge.

Verbesserungspotenzial wurde auch durch die neu gestaltete Mitarbeiterumfrage und durch Feedbackgespräche freigelegt. Mit 68 Prozent aller MitarbeiterInnen wurde ein Mitarbeitergespräch geführt, wovon wiederum 72 Prozent mit dem daraus resultierenden Ergebnis zufrieden waren. Seit der ersten Mitarbeiterumfrage vor fünf Jahren verbesserten sich die Umfrageergebnisse kontinuierlich und liegen heute großteils auf sehr hohem Niveau. Der größte Anstieg im Vergleich zum Vorjahr zeigte sich bei der Frage: „Ich halte Zielvereinbarungen für ein sinnvolles Führungsinstrument“: +5 Prozent (von 78% auf 83%).

PERSONAL

	2003	2002	2001
Personalstand	2.918	2.612	2.626
Arbeiter	2.005	1.810	1.820
Angestellte	887	774	777
Lehrlinge	27	28	29
Verkehrseinheiten pro MitarbeiterIn ¹⁾	5.568	5.572	5.400
Durchschnittsalter ¹⁾	38,6 Jahre	38,8 Jahre	38,2 Jahre
Betriebszugehörigkeit ¹⁾	10,3 Jahre	10,6 Jahre	11 Jahre
Anteil Frauen ¹⁾	13,6%	14,2%	14%
Ausgaben Ausbildung ¹⁾	€ 690.000	€ 609.000	€ 800.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹⁾	153	147	137

¹⁾ Bezogen auf die MitarbeiterInnen der Flughafen Wien AG

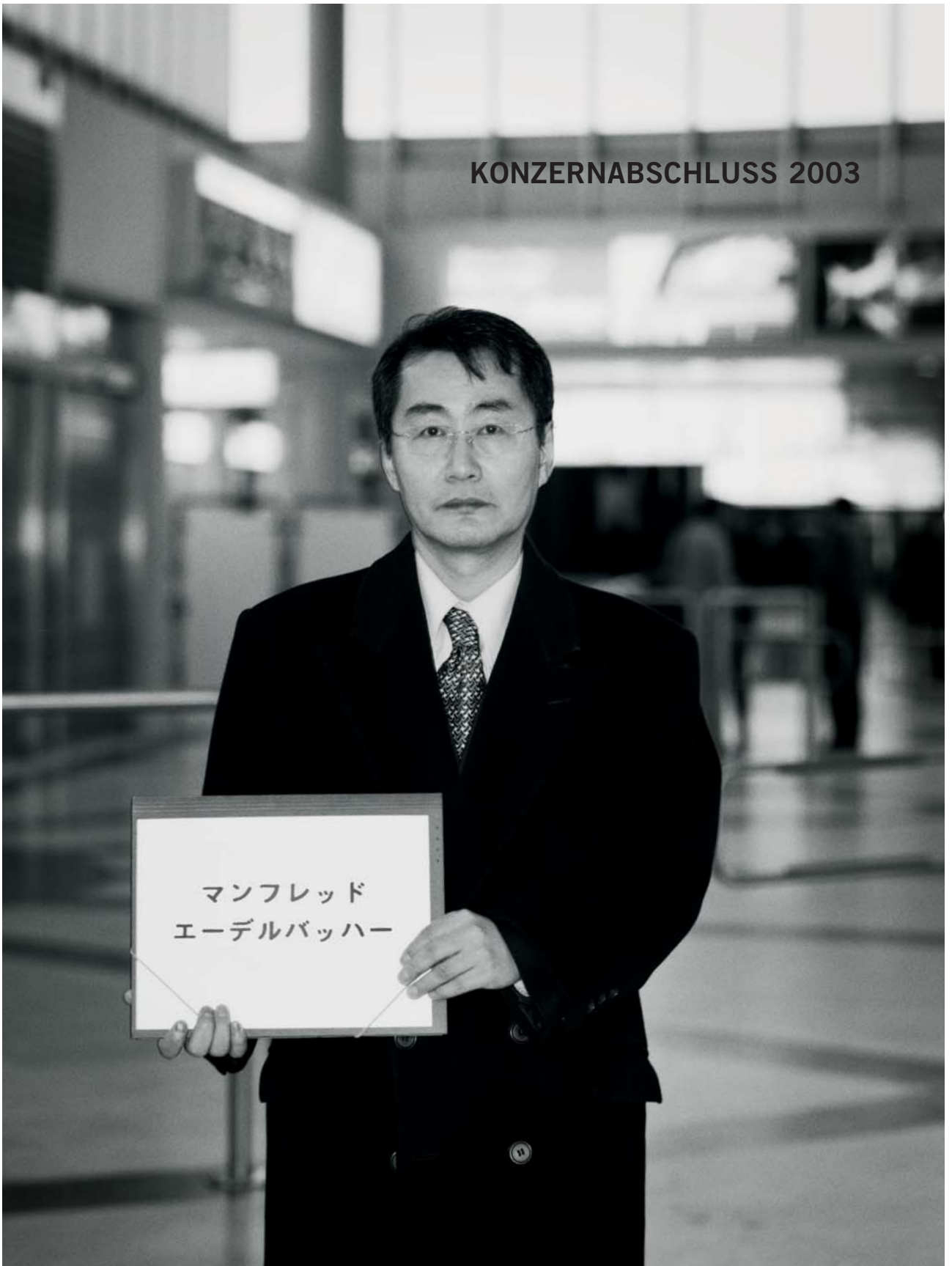
MITARBEITER/INNEN NACH SEGMENTEN

Airport	355
Handling	1.511
Non-Aviation	906
Verwaltung	146





KONZERNABSCHLUSS 2003



KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

vom 1.1. bis 31.12.2003
Flughafen Wien AG

in T€	Erläuterung	2003	2002
UMSATZERLÖSE	(29)	348.385,2	318.414,1
SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE	(1)	16.628,0	9.984,2
BETRIEBSLLEISTUNG		365.013,2	328.398,4
AUFWENDUNGEN FÜR MATERIAL UND FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		-20.607,8	-19.195,4
PERSONALAUFWAND	(2)	-147.151,3	-120.259,1
ABSCHREIBUNGEN AUF IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE UND SACHANLAGEN	(10–13)	-45.941,6	-42.756,6
SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN	(3)	-53.975,2	-49.102,6
ERGEBNIS VOR ZINSEN UND STEUERN (EBIT)		97.337,4	97.084,8
BETEILIGUNGSERGEBNIS OHNE AT EQUITY UNTERNEHMEN	(5)	1.603,3	-1.597,5
ZINSERGEBNIS	(6)	7.830,3	9.111,7
SONSTIGES FINANZERGEBNIS	(7)	708,0	1.067,8
FINANZERGEBNIS OHNE AT EQUITY UNTERNEHMEN		10.141,6	8.582,0
BETEILIGUNGSERGEBNIS AT EQUITY UNTERNEHMEN	(4)	-893,4	-77,6
FINANZERGEBNIS		9.248,1	8.504,5
ERGEBNIS VOR ERTRAGSTEUERN (EBT)		106.585,6	105.589,2
ERTRAGSTEUERN	(8)	-35.562,1	-35.257,1
AUF MINDERHEITENANTEILE ENTFALLENDEN ERGEBNIS		-181,9	-40,8
JAHRESGEWINN		70.841,5	70.291,4
IM UMLAUF BEFINDLICHE AKTIEN (GEWICHTETER DURCHSCHNITT IN STÜCK)	(9)	21.000.000	21.000.000
ERGEBNIS JE AKTIE (IN €)		3,37	3,35
VORGESCHLAGENE/AUSBEZAHLTE DIVIDENDE JE AKTIE (IN €)		2,00	2,00
VORGESCHLAGENE/AUSBEZAHLTE DIVIDENDE (IN T€)		42.000,0	42.000,0

Die Gewinn- und Verlustrechnung im Excel-Datenformat finden Sie im Flughafen Wien Online-Geschäftsbericht unter:
<http://vie2003de.genesto.com/guv>



KONZERN-BILANZ

zum 31.12.2003
Flughafen Wien AG

in T€	Erläuterung	31.12.2003	31.12.2002
A K T I V A			
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE	(10)	6.157,0	4.118,5
SACHANLAGEN	(11)	578.063,8	510.901,6
FINANZANLAGEN AT EQUITY UNTERNEHMEN	(12)	31.557,6	33.738,6
SONSTIGE FINANZANLAGEN	(13)	36.004,9	33.277,7
LANGFRISTIGE FORDERUNGEN	(14)	307,1	181,3
LATENTE STEUERABGRENZUNG	(15)	11.543,1	16.799,4
LANGFRISTIGES VERMÖGEN		663.633,5	599.017,1
VORRÄTE	(16)	2.066,6	2.188,6
KURZFRISTIGE FORDERUNGEN UND SONSTIGE KURZFRISTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE	(17)	38.423,0	38.974,6
ZAHLUNGSMITTEL UND -ÄQUIVALENTE	(18)	131.128,8	139.156,7
KURZFRISTIGES VERMÖGEN		171.618,4	180.319,9
AKTIVA		835.251,9	779.337,1
P A S S I V A			
GRUNDKAPITAL	(19)	152.670,0	152.670,0
KAPITALRÜCKLAGEN	(20)	117.657,3	117.657,3
GEWINNRÜCKLAGEN	(21)	319.821,2	289.581,8
EIGENKAPITAL		590.148,5	559.909,1
MINDERHEITENANTEILE		287,4	135,5
LANGFRISTIGE RÜCKSTELLUNGEN	(22)	95.330,4	93.011,2
ÜBRIGE LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN	(23)	9.976,7	10.169,0
LANGFRISTIGE SCHULDEN		105.307,1	103.180,2
KURZFRISTIGE RÜCKSTELLUNGEN	(24)	79.886,7	69.172,3
KURZFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN	(25)	3,9	3.049,8
LIEFERANTENVERBINDLICHKEITEN	(26)	37.778,1	23.264,7
ÜBRIGE KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN	(27)	21.840,2	20.625,4
KURZFRISTIGE SCHULDEN		139.508,9	116.112,3
PASSIVA		835.251,9	779.337,1



KONZERN- GELDFLUSSRECHNUNG

vom 1.1. bis 31.12.2003
Flughafen Wien AG

in T€	2003	2002
ERGEBNIS VOR ERTRAGSTEUERN	106.585,6	105.589,2
+ ABSCHREIBUNGEN / - ZUSCHREIBUNGEN AUF DAS ANLAGEVERMÖGEN	45.697,6	44.482,3
+ VERLUSTE / - GEWINNE AUS DEM ABGANG VON ANLAGEVERMÖGEN	-53,5	-901,1
- AUFLÖSUNG VON INVESTITIONSZUSCHÜSSEN AUS ÖFFENTLICHEN MITTELN	-1.384,9	-1.424,3
- ERHÖHUNG / + SENKUNG VORRÄTE	122,0	136,7
- ERHÖHUNG / + SENKUNG FORDERUNGEN	425,8	3.370,3
+ ERHÖHUNG / - SENKUNG RÜCKSTELLUNGEN	1.888,5	-21.050,9
+ ERHÖHUNG / - SENKUNG VERBINDLICHKEITEN	15.107,8	9.217,9
NETTO-GELDFLUSS AUS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	168.389,0	139.420,1
- ZAHLUNGEN FÜR ERTRAGSTEUERN	-18.020,0	-18.495,1
NETTO-GELDFLUSS AUS LAUFENDER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	150.369,0	120.924,9
+ EINZAHLUNGEN AUS ANLAGENABGANG (OHNE FINANZANLAGEN)	89,4	114,3
+ EINZAHLUNGEN AUS FINANZANLAGENABGANG	1.412,6	1.188,4
- AUSZAHLUNGEN FÜR ANLAGENZUGANG (OHNE FINANZANLAGEN)	-115.214,8	-79.643,0
- AUSZAHLUNGEN FÜR FINANZANLAGENZUGANG	-1.595,8	-34.272,1
ÄNDERUNG AUS KONSOLIDIERUNGSKREISVERÄNDERUNGEN	0,0	-18,4
+ EINZAHLUNGEN AUS NICHT RÜCKZAHLBAREN ZUSCHÜSSEN	1.812,9	1.735,0
NETTO-GELDFLUSS AUS DER INVESTITIONSTÄTIGKEIT	-113.495,7	-110.895,7
- AUSZAHLUNGEN FÜR DIE BEDIENUNG DES EIGENKAPITALS	-42.000,0	-39.900,0
+ EINZAHLUNGEN / - AUSZAHLUNGEN MINDERHEITSGESELLSCHAFTER	-30,0	-63,7
- AUSZAHLUNGEN FÜR DIE TILGUNG VON FINANZKREDITEN	-3.045,9	-1.224,8
NETTO-GELDFLUSS AUS DER FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT	-45.075,9	-41.188,5
ZAHLUNGSWIRKSAME VERÄNDERUNG DES FINANZMITTELBESTANDES	-8.202,7	-31.159,3
VERÄNDERUNG DER NEUBEWERTUNGSRÜCKLAGE FÜR WERTPAPIERE	177,5	-2.109,1
VERÄNDERUNG AUS WÄHRUNGSUMRECHNUNG	-2,8	55,0
+ FINANZMITTELBESTAND AM BEGINN DER PERIODE	139.156,7	172.370,1
FINANZMITTELBESTAND AM ENDE DER PERIODE	131.128,8	139.156,7
DAVON WERTPAPIERE DES UMLAUFVERMÖGENS	112.226,2	111.120,3
DAVON UNREALISIERTE GEWINNE (+) / VERLUSTE (-)	-4.821,6	-4.999,1
GEZAHLTE ZINSEN FÜR DIE LAUFENDE GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	45,4	49,9
ERHALTENE ZINSEN AUS DER LAUFENDEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	7.463,6	8.856,6
ERHALTENE DIVIDENDENZAHLUNGEN	465,9	50,8

Erläuterungen siehe Punkt (28)



ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

Flughafen Wien AG

in T€	GEWINNRÜCKLAGEN				GESAMT
	GRUND- KAPITAL	KAPITAL- RÜCKLAGEN	NEUBE- WERTUNGS- RÜCKLAGE	SONSTIGE GEWINN- RÜCKLAGEN	
STAND ZUM 31.12.2001	152.670,0	117.657,3	-3.009,6	265.100,8	532.418,6
WÄHRUNGSUMRECHNUNG				55,0	55,0
NEUBEWERTUNG VON WERTPAPIEREN			-3.298,3		-3.298,3
STIFTUNG				342,4	342,4
NICHT IN DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG BERÜCKSICHTIGTE GEWINNE UND VERLUSTE	0,0	0,0	-3.298,3	397,4	-2.900,8
PERIODENERGEBNIS 2002				70.291,4	70.291,4
DIVIDENDENAUSZAHLUNG FÜR 2001				-39.900	-39.900,0
STAND ZUM 31.12.2002	152.670,0	117.657,3	-6.307,9	295.889,6	559.909,1
WÄHRUNGSUMRECHNUNG				-622,4	-622,4
NEUBEWERTUNG VON WERTPAPIEREN			765,7		765,7
STIFTUNG				1.254,6	1.254,6
NICHT IN DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG BERÜCKSICHTIGTE GEWINNE UND VERLUSTE	0,0	0,0	765,7	632,2	1.397,9
PERIODENERGEBNIS 2003				70.841,5	70.841,5
DIVIDENDENAUSZAHLUNG FÜR 2002				-42.000,0	-42.000,0
STAND ZUM 31.12.2003	152.670,0	117.657,3	-5.542,1	325.363,3	590.148,5

Erläuterungen siehe Punkte (19) bis (21)



ALLGEMEINES

BERICHTERSTATTUNG NACH INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS)

Der Konzernabschluss der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2003 wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt. Der vorliegende Konzernabschluss der Flughafen Wien AG steht in Übereinstimmung mit den für das Geschäftsjahr 2003 gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS).

Der vorgelegte Konzernabschluss ist ein befreiender Konzernabschluss im Sinne des § 245a HGB. Ein Konzernabschluss nach den Bestimmungen des österreichischen HGB wurde daher nicht aufgestellt.

BERICHTERSTATTUNG IN EURO

Alle Beträge werden zum Zweck der Übersichtlichkeit grundsätzlich in Tausend Euro (T€) ausgewiesen. Die gerundete Darstellung erfasst in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern, sodass dadurch Rundungsdifferenzen auftreten können. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.

ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

Der Gegenstand der Flughafen Wien AG ist der Bau und Betrieb von Zivilflugplätzen mit allen hiermit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen. Das Unternehmen betreibt als Zivilflugplatzhalter den Flughafen Wien sowie den Flugplatz Vöslau-Kottingbrunn. Der Sitz der Gesellschaft befindet sich in Schwechat, Österreich.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses wird das Anschaffungskostenprinzip angewandt. Die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren.

Die Abschlüsse der einbezogenen Unternehmen sind auf Basis konzerneinheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze erstellt.

KONSOLIDIERUNGSKREIS

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage zum Anhang angeführt. Sechs verbundene und ein assoziiertes Unternehmen wurden wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und aus wirtschaftlicher Betrachtungsweise nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der Umsatz dieser Gesellschaften belief sich 2003 auf 0,6 Prozent des Konzernumsatzes.

ÄNDERUNGEN DES KONSOLIDIERUNGSKREISES IM JAHR 2003

Erstkonsolidierungen		per:	Konsolidierungsart	Bemerkung
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	21.11.2003		Vollkonsolidierung	Gründung

Das am 21. November 2003 gegründete Unternehmen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH beschäftigt sich vorwiegend mit der Erstellung und Wartung von elektrotechnischen Infrastruktureinrichtungen am Flughafen Wien und hat seinen Betrieb am 1. Jänner 2004 aufgenommen.

Entkonsolidierungen		per:	Konsolidierungsart	Bemerkung
Vienna Airport Business Park Immobilienentwicklungsgesellschaft m.b.H.	1.1.2003		Vollkonsolidierung	Verschmelzung

Das im Vorjahr einbezogene verbundene Unternehmen Vienna Airport Business Park Immobilienentwicklungsgesellschaft m.b.H. wurde rückwirkend per 1. Jänner 2003 in die gleichfalls voll einbezogene verbundene Gesellschaft Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. verschmolzen.



AUSWIRKUNGEN DER ÄNDERUNGEN DES KONSOLIDIERUNGSKREISES

Die im Jahr 2003 stattgefundenen Änderungen des Konsolidierungskreises haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Die Umsätze erfuhren keine Veränderung aufgrund der Konsolidierungskreisänderungen.

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

Die Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden mit Ausnahme der maltesischen Tochtergesellschaften (Teilkonzern der VIE Malta Ltd.), die den 31. März als Bilanzstichtag haben, zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der wesentlichen Gesellschaften werden von Wirtschaftsprüfern geprüft und bestätigt. Der Teilkonzernabschluss der VIE Malta Ltd. zum 31.12.2003 wurde einem Review durch einen Wirtschaftsprüfer unterzogen.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode. Dabei werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem auf sie entfallenden Eigenkapitalanteil zum Gründungs- oder Erwerbszeitpunkt verrechnet. Aktive Unterschiedsbeträge werden als Firmenwert erfasst und entsprechend ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Bei den assoziierten und gemeinschaftlich geführten Unternehmen geht das anteilige Ergebnis der Tochtergesellschaft in den Beteiligungsansatz (Equity-Methode) ein.

Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung werden die Forderungen und Ausleihungen mit den korrespondierenden Verbindlichkeiten und Rückstellungen aufgerechnet.

Sämtliche Aufwendungen und Erträge aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen werden aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus Verrechnungen innerhalb des Konzerns werden, soweit sie wesentlich sind, ergebniswirksam eliminiert.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Fremdwährungsgeschäfte in den Einzelgesellschaften werden mit dem zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles gültigen Umrechnungskurs bewertet. Monetäre Posten in Fremdwährung werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs angesetzt.

Die Abschlüsse der sich außerhalb der Euro-Zone befindlichen Gesellschaften werden nach der modifizierten Stichtagsmethode umgerechnet. Im Rahmen dieser Methode werden die Posten des Eigenkapitals mit dem historischen Kurs, die übrigen Bilanzposten mit dem Bilanzstichtagskurs und die Aufwendungen und Erträge mit dem durchschnittlichen Jahreskurs bewertet.

Die für die Währungsumrechnung der maltesischen Beteiligung angewandten Wechselkurse haben sich folgendermaßen entwickelt:

	31.12.2003	Stichtagskurs 31.12.2002	Jahresdurchschnittskurs	
			2003	2002
100 MTL	233	241	236	242

SACHANLAGEN, IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bilanziert. Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	Jahre
- Betriebsgebäude	33,3
- Sonstige Gebäude	5–50
- Grundstückseinrichtungen	10–20
- Technische Anlagen und Maschinen	5–20
- Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4–15
- Konzessionen und Rechte	4–10

Geringwertige Vermögensgegenstände (Anlagengüter mit einem Anschaffungswert bis € 400,00) werden im Jahr des Zuganges voll abgeschrieben. Auf Zugänge des ersten Halbjahres wird die volle, auf Zugänge des zweiten Halbjahres die halbe Jahresabschreibung verrechnet.



GESCHÄFTS- ODER FIRMIENWERT

Als Geschäfts- oder Firmenwert wird der Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbes über den vom Erwerber zum Tage des Tauschvorganges erworbenen Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird über die voraussichtliche Nutzungsdauer, aber maximal über 20 Jahre linear abgeschrieben. Der noch nicht abgeschriebene, verbleibende Geschäfts- oder Firmenwert wird zu jedem Bilanzstichtag in Hinblick auf seinen künftigen wirtschaftlichen Nutzen überprüft. In Höhe des Betrages, der nicht mehr durch erwarteten künftigen Nutzen gedeckt ist, wird der Geschäfts- oder Firmenwert sofort erfolgswirksam außerplanmäßig abgeschrieben.

FINANZANLAGEN

Anteile an verbundenen und assoziierten Unternehmen, die aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung nicht konsolidiert werden, sowie übrige nicht konsolidierte Beteiligungen und Ausleihungen werden bei Vorliegen eines Zeitwertes zum beizulegenden Zeitwert bewertet, ansonsten erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens werden nach IAS 39 bewertet. Die Wertpapiere wurden gemäß IAS 39 § 10 in die Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ eingestuft und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne und Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts werden nach IAS 39 § 103 (b) (ii) direkt im Eigenkapital erfolgsneutral erfasst und in der Aufstellung über die Veränderungen des Eigenkapitals dargestellt. Bei Verkauf der Wertpapiere werden die im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste erfolgswirksam aufgelöst.

VORRÄTE

Die Vorräte werden mit den historischen Kosten oder den niedrigeren Nettoveräußerungswerten bilanziert. Die Bewertung erfolgt nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren.

FORDERUNGEN

Forderungen sind zu Nenn- bzw. höheren Werten angesetzt, soweit nicht im Falle erkennbarer Einzelrisiken ein niedrigerer Wert anzusetzen ist. Die Fremdwährungsforderungen werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs bewertet.

WERTPAPIERE

Wertpapiere, die nicht dauernd dem Geschäftsbetrieb dienen sollen, werden in Übereinstimmung mit IAS 39 zu Börsenkursen zum Bilanzstichtag bilanziert. Die Wertpapiere wurden gemäß IAS 39 § 10 in die Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ eingestuft und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne und Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts werden nach IAS 39 § 103 (b) (ii) direkt im Eigenkapital erfolgsneutral erfasst und in der Aufstellung über die Veränderungen des Eigenkapitals dargestellt. Bei Verkauf der Wertpapiere werden die im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste erfolgswirksam aufgelöst.

LATENTE STEUERABGRENZUNG

Latente Steuern werden in Übereinstimmung mit IAS 12 (revised) für alle temporären Bewertungs- und Bilanzierungsdifferenzen zwischen dem Buchwert eines Vermögenswertes oder einer Schuld und seinem Steuerwert bilanziert. Temporäre Unterschiede bestehen vor allem in Zusammenhang mit der Bewertung des Anlagevermögens, der an die Flughafen Wien-Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung übertragenen Aktien und der Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen und Jubiläumsgelder. Es kommen die bei der Auflösung der Unterschiedsbeträge erwarteten künftigen Steuersätze zur Anwendung.

Für steuerliche Verlustvorträge werden aktive latente Steuern gebildet, wenn diese Verlustvorträge durch zukünftige steuerliche Gewinne voraussichtlich verbraucht werden können.

INVESTITIONSZUSCHÜSSE AUS ÖFFENTLICHEN MITTELN

Subventionen von öffentlichen Gebietskörperschaften für den Kauf von Sachanlagen werden unter den kurz- bzw. langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegüter linear über die Gewinn- und Verlustrechnung aufgelöst.

Die von der Republik Österreich gewährten Investitionszuwachsprämien werden wie die Investitionszuschüsse behandelt.



RÜCKSTELLUNGEN FÜR ABFERTIGUNGEN, PENSIONEN UND JUBILÄUMSGELDER FLUGHAFEN WIEN AG

Die Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder werden bei der Muttergesellschaft Flughafen Wien AG gemäß IAS 19 nach der Projected Unit Credit Method ermittelt.

Bei der Berechnung werden zukünftige Gehalts- und Lohnsteigerungen berücksichtigt. Der Rechnungszinsfuß richtet sich nach den zum Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen der langfristigen österreichischen Bundesanleihen.

BERECHNUNG 2002

Bei der Berechnung des Barwerts der Verpflichtungen aus Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder („Defined Benefit Obligation“; DBO) des Geschäftsjahres 2002 wurde gemäß Sozialrechtsänderungsgesetz das frühest mögliche Pensionsantrittsalter bei Männern mit 61,5 Jahren, bei Frauen mit 56,5 Jahren angenommen. Bei den Frauen wurde gemäß „Bundesverfassungsgesetz über unterschiedliche Altersgrenzen von männlichen und weiblichen Sozialversicherten“ (Frühpensionsalter) zusätzlich eine schrittweise Anhebung auf 60 Jahre in die Berechnung einbezogen.

BERECHNUNG 2003

Die Berechnung für das Geschäftsjahr 2003 erfolgte unter Berücksichtigung des Budgetbegleitgesetzes 2003, welches ein Pensionsantrittsalter von 65 Jahren bei Männern, eines von 60 Jahren bei Frauen vorsieht. Die Übergangsregelungen wurden in der Berechnung berücksichtigt.

Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden die Generationstafeln AVÖ 1999-P gemischter Bestand von F.W. Pagler zugrunde gelegt.

Es wird ein von der Dienstzugehörigkeit abhängiger Fluktuationsabschlag zur Anrechnung gebracht.

Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen, die die 10-Prozent-Grenze des Barwertes über- oder unterschreiten, werden über einen Zeitraum von fünf Jahren erfolgswirksam erfasst.

TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Die Rückstellungen für Abfertigungen und Jubiläumsgelder werden vereinfachend nach finanzmathematischen Grundsätzen mit einem Rechnungszinsfuß von 3,5 Prozent ermittelt.

Mit Ausnahme der Vienna Airport Handling Gesellschaft m.b.H. gibt es bei den österreichischen und ausländischen Tochtergesellschaften keine Pensionszusagen.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen werden jeweils in Höhe des Betrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist, um zukünftige Zahlungsverpflichtungen, erkennbare Risiken und ungewisse Verpflichtungen abzudecken. Dabei wird jeweils der Betrag angesetzt, der sich bei sorgfältiger Prüfung des Sachverhalts als der wahrscheinlichste ergibt.

VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten werden mit dem Nennwert oder dem höheren Rückzahlungsbetrag angesetzt. Die Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs bewertet.

GEWINNREALISIERUNG

Die Erträge gelten mit der Erbringung der Leistung bzw. dem Gefahrenübergang als realisiert.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Zins- und Fremdwährungssicherungsgeschäfte werden bei der Bewertung der originären Finanzinstrumente berücksichtigt. Es bestehen zum Bilanzstichtag keine derivativen Finanzinstrumente.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das Ergebnis je Aktie der Flughafen Wien Gruppe wird durch Division des Periodengewinns nach Abzug der Minderheitenanteile durch die gewichtete Anzahl der ausgegebenen Aktien errechnet.



ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(1) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in T€	2003	2002
Aktivierete Eigenleistungen	5.412,4	4.677,0
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	85,7	94,1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	8.718,6	2.186,4
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	1.384,9	1.424,3
Erträge aus der Gewährung von Rechten	58,9	363,0
Erträge aus Versicherungsleistungen	74,2	85,7
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	697,3	262,3
Übrige	196,1	891,5
	16.628,0	9.984,2

(2) PERSONALAUFWAND

in T€	2003	2002
Löhne	62.530,1	59.969,3
Gehälter	44.195,9	42.680,4
Aufwendungen für Abfertigungen	5.923,2	5.495,6
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekassen	109,6	0,0
Aufwendungen für Altersversorgung*	3.191,0	-17.291,3
davon Beiträge an Pensionskassen	1.361,4	1.340,0
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	30.005,5	28.186,2
Sonstige Sozialaufwendungen	1.305,6	1.218,9
	147.151,3	120.259,1

*) In den Aufwendungen für Altersversorgung sind im Jahr 2002 Auflösungen von Rückstellungen für Pensionen in Höhe von T€ 19.898,2 enthalten, die aus der Abfindung von Pensionsansprüchen entstanden sind. Der Betrag verteilt sich auf die Segmente folgendermaßen: Segment Airport: T€ 3.512,4, Segment Handling: T€ 9.272,7, Segment Non-Aviation: T€ 4.882,1, Verwaltung und sonstiges: T€ 2.231,0. Ohne Berücksichtigung dieser Auflösungen von Rückstellungen für Pensionen im Jahr 2002 wäre der Personalaufwand um T€ 6.994,0 bzw. um 5,0 Prozent auf T€ 147.151,3 angestiegen.

Am 1. Jänner 2003 wurde aufgrund einer Gesetzesänderung generell in Österreich von einer leistungsorientierten Abfertigung auf eine beitragsorientierte Abfertigung umgestellt. Die neue Regelung gilt für MitarbeiterInnen, die nach dem 31. Dezember 2002 ein neues Dienstverhältnis begonnen haben. Für diese MitarbeiterInnen wird vom Unternehmen ein monatlicher Beitrag an eine Mitarbeitervorsorgekasse geleistet, die die Auszahlung der Abfertigung zu gewährleisten hat.

(3) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in T€	2003	2002
Sonstige Steuern	172,1	224,3
Instandhaltungen	15.075,9	14.263,2
Fremdleistungen	8.878,8	5.869,1
Rechts-, Prüfungs- u. Beratungsaufwand	5.086,7	5.526,4
Marktkommunikation	9.525,9	10.264,5
Post- und Telekommunikation	1.513,4	1.920,4
Miet- und Pacht aufwendungen	1.461,2	1.634,9
Versicherungen	4.583,7	1.956,6
Reisen und Ausbildung	1.354,7	1.495,0
Schadensfälle	1.101,5	243,8
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	990,5	1.115,0
Verluste aus Anlagenabgängen	32,2	357,8
Übrige betriebliche Aufwendungen	4.198,7	4.231,5
	53.975,2	49.102,6



Die Instandhaltungen beinhalten neben den laufenden Instandhaltungen von Gebäuden, Anlagen und Geräten sowie der Wartung der EDV-Anlagen auch Sanierungen von Vorfeldern und Rollwegen.

Die Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus Reinigungsleistungen, Kosten aus der Manipulation der Kofferkulis und zugekauften Personalkapazitäten für die Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H. zusammen.

Die Position „Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand“ umfasst neben Anwalts-, Rechts- und Notariatsgebühren und Kosten für Steuerberater und Wirtschaftsprüfer überwiegend Beratungsleistungen. Umfangreiche Beratungsleistungen wurden für das Mediationsverfahren in Anspruch genommen.

Der Aufwand für Marktkommunikation setzt sich aus der Öffentlichkeitsarbeit und insbesondere aus den Aufwendungen für die Promotion der Drehscheibe Wien zusammen.

(4) BETEILIGUNGSERGEBNIS AT EQUITY UNTERNEHMEN

in T€	2003	2002
Erträge aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	459,5	35,6
Aufwendungen aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	-1.353,0	-113,1
	-893,4	-77,6

(5) BETEILIGUNGSERGEBNIS OHNE AT EQUITY UNTERNEHMEN

in T€	2003	2002
Erträge aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	1.603,3	15,3
Aufwendungen aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	0,0	-1.612,7
	1.603,3	-1.597,5

(6) ZINSERGEBNIS

in T€	2003	2002
Zinserträge und ähnliche Erträge	8.065,3	9.328,6
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	-235,0	-216,8
	7.830,3	9.111,7

(7) SONSTIGES FINANZERGEBNIS

in T€	2003	2002
Erträge aus dem Abgang und der Zuschreibung zu Finanzanlagen	0,0	1.146,5
Erträge aus dem Abgang und der Zuschreibung von Wertpapieren des Umlaufvermögens	708,0	0,0
Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren des Umlaufvermögens	0,0	-78,7
	708,0	1.067,8

(8) ERTRAGSTEUERN

in T€	2003	2002
Laufender Steueraufwand	30.419,7	23.544,3
Latente Steuern	5.142,5	11.712,8
	35.562,1	35.257,1

Die Ursachen für den Unterschied zwischen der theoretischen Steuerquote (zum österreichischen Körperschaftsteuersatz von 34%) und dem ausgewiesenen Effektivsteuersatz stellen sich wie folgt dar:

in T€	2003	2002
Gewinn vor Ertragsteuern	106.585,6	105.589,2
Rechnerische Ertragsteuer	36.239,1	35.900,3
Permanente Differenzen und aperiodische Steuern	-676,9	-643,2
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	35.562,1	35.257,1
Effektivsteuersatz	33,4%	33,4%

Weitere Informationen zur Veränderung der latenten Steuern siehe Erläuterung (15), Latente Steuerabgrenzung.



(9) IM UMLAUF BEFINDLICHE AKTIEN

Es waren 21,000.000 Aktien im Umlauf.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

ANLAGEVERMÖGEN

(10) IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in T€	Konzessionen und Rechte	Goodwill	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2003			
Nettobuchwert zum 1.1.2003	3.068,6	1.050,0	4.118,5
Währungsumrechnung	0,0	-36,6	-36,6
Zugänge	3.457,0	0,0	3.457,0
Umbuchungen	55,6	0,0	55,6
Abschreibungen	-1.385,7	-51,7	-1.437,4
Nettobuchwert zum 31.12.2003	5.195,4	961,6	6.157,0
Stand zum 31.12.2003			
Anschaffungskosten	15.597,9	1.036,8	16.634,7
Kumulierte Abschreibungen	-10.402,4	-75,2	-10.477,6
Nettobuchwert	5.195,4	961,6	6.157,0

Die Zugänge der Konzessionen und Rechte betreffen vor allem den Erwerb von Software in Höhe von T€ 2.571,4. Der Goodwill stammt aus dem Erwerb der Beteiligung an Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.

(11) SACHANLAGEN

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Ge- schäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2003					
Nettobuchwert zum 1.1.2003	314.035,9	136.270,7	30.368,4	30.226,5	510.901,6
Zugänge	14.280,8	28.917,2	15.701,1	52.858,7	111.757,8
Umbuchungen	1.424,4	4.437,8	412,4	-6.330,1	-55,6
Abgänge/Restbuchwerte	-1,5	-8,8	-25,6	0,0	-35,9
Abschreibungen	-14.545,9	-18.235,5	-11.207,9	-514,9	-44.504,2
Nettobuchwert zum 31.12.2003	315.193,8	151.381,4	35.248,4	76.240,1	578.063,8
Stand zum 31.12.2003					
Anschaffungskosten	523.026,0	447.256,4	125.932,6	76.755,0	1.172.969,9
Kumulierte Abschreibungen	-207.832,2	-295.875,0	-90.684,1	-514,9	-594.906,1
Nettobuchwert	315.193,8	151.381,4	35.248,4	76.240,1	578.063,8

In den angeführten Zugängen sind enthalten:

Im Segment **Airport**:

- Grundstücke für die Flughafenerweiterung (T€ 6.658,7)
- Entwässerung Piste 16/34 (T€ 6.584,5)
- Errichtung neuer Busgates mit Shopping-Zone (T€ 6.816,0)
- Erneuerung der Rollgasse 50 (T€ 9.062,9)
- Einrichtungen für das Hold-Baggage-Screening (T€ 14.479,1)
- Planungskosten für den neuen Terminal VIE-Skylink (T€ 10.880,0)



Im Segment Handling:

- Flugzeugschlepper, Cateringhubwagen, Großraumvorfeldbusse, Fäkalienwagen, PKWs (T€ 3.127,5)

Im Segment Non-Aviation:

- Erweiterung Cargo Nord (T€ 1.676,1)
- Neuer Flugsicherungsturm (T€ 6.740,5)
- Errichtung Office-Park (T€ 17.575,6)

(12) FINANZANLAGEN ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN UND JOINT VENTURES – AT EQUITY

in T€

Unternehmen at equity

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2003

Nettobuchwert zum 1.1.2003	33.738,6
Währungsumrechnung	-863,6
Abschreibungen	-1.317,4
Nettobuchwert zum 31.12.2003	31.557,6

Stand zum 31.12.2003

Anschaffungskosten	33.028,2
Kumulierte Zu-/Abschreibungen	-1.470,7
Nettobuchwert	31.557,6

Die Abschreibungen beinhalten die Veränderung des Wertansatzes der at equity einbezogenen Unternehmen.

Nachfolgend werden die Werte an den gemeinschaftlich geführten Unternehmen City Air Terminal Betriebs-gesellschaft m.b.H. und Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (Teilkonzernwert, Anteil: 57,1 Prozent), das einen beherrschenden Einfluss auf Malta International Airport plc. ausübt, dargestellt:

in T€	2003
Langfristiges Vermögen	144.785,9
Kurzfristiges Vermögen	37.951,5
Langfristige Schulden	68.795,7
Kurzfristige Schulden	26.890,5
Erträge	33.177,6
Aufwendungen	22.232,8

**(13) SONSTIGE FINANZANLAGEN
SONSTIGE BETEILIGUNGEN**

in T€

	Anteile an assozierten Unternehmen	Anteile an verbun- denen Unter- nehmen (nicht konsolidiert)	Übrige Beteiligungen (nicht konsolidiert)	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2003				
Nettobuchwert zum 1.1.2003	49,0	151,7	1.400,0	1.600,7
Zugänge	0,0	35,8	0,0	35,8
Zuschreibungen	0,0	1.594,1	0,0	1.594,1
Abgänge/Restbuchwerte	0,0	0,0	-1.400,0	-1.400,0
Abschreibungen	-32,7	0,0	0,0	-32,7
Nettobuchwert zum 31.12.2003	16,3	1.781,6	0,0	1.797,9
Stand zum 31.12.2003				
Anschaffungskosten	49,0	1.800,1	0,0	1.849,1
Kumulierte Abschreibungen	-32,7	-18,5	0,0	-51,2
Nettobuchwert	16,3	1.781,6	0,0	1.797,9



Die Anteile an nicht konsolidierten assoziierten Unternehmen betreffen die Beteiligung an der AviaSec Aviation Security GmbH.

Bei den Anteilen an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen handelt es sich um die Beteiligungen an der Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H., der GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H., der GetService-Flughafen-Sicherheits-Servicedienst GmbH, der Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H., der VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company und der VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.

Bei den übrigen Beteiligungen handelt es sich um die Beteiligung an der CR Aeropuertos, S.L. (Spanien), die Anfang 2003 verkauft wurde.

WERTPAPIERE, WERTRECHTE UND SONSTIGE AUSLEIHUNGEN

T€	Wertpapiere/-rechte des Anlagevermögens	Sonstige Ausleihungen	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2003			
Nettobuchwert zum 1.1.2003	31.583,4	93,6	31.677,0
Zugänge	1.560,0	0,0	1.560,0
Zuschreibungen	985,1	0,0	985,1
Abgänge/Restbuchwerte	0,0	-12,6	-12,6
Abschreibungen	-2,4	0,0	-2,4
Nettobuchwert zum 31.12.2003	34.126,0	81,0	34.207,0
Stand zum 31.12.2003			
Anschaffungskosten	38.901,0	7.348,3	46.249,3
Kumulierte Abschreibungen	-4.775,0	-7.267,3	-12.042,3
Nettobuchwert	34.126,0	81,0	34.207,0

Die Wertpapiere des Anlagevermögens dienen vor allem der nach österreichischem Steuerrecht vorgeschriebenen Deckung der Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen. Die sonstigen Ausleihungen betreffen ein der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. zur Verfügung gestelltes Genussrechtskapital und die Gewährung eines Darlehens an die SITA (T€ 81,0).

(14) LANGFRISTIGE FORDERUNGEN

Die langfristigen Forderungen in Höhe von T€ 307,1 betreffen verzinste Bezugsvorschüsse, die an die Mitarbeiter gewährt werden sowie den Gewinnanteil aus dem Rückkaufswert von Rückdeckungsversicherungen.



(15) LATENTE STEUERABGRENZUNG

Entwicklung der aktiven latenten Steuerabgrenzung

in T€	2003	2002
Stand zum 1.1.	16.799,4	26.813,1
Erfolgswirksame Veränderung	-5.142,5	-11.712,8
Erfolgsneutrale Veränderung	-113,8	1.699,1
Stand zum 31.12.	11.543,1	16.799,4

Die österreichische Bundesregierung hat im Jänner 2004 angekündigt, dass ab 2005 der Körperschaftsteuersatz von 34 Prozent auf 25 Prozent gesenkt werden soll. Bei der Berechnung der latenten Steuern wurde, gemäß IAS 12, der zum Bilanzstichtag 31.12.2003 geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 34 Prozent angewandt. Aktive und passive latente Steuerabgrenzungen wurden für folgende Posten vorgenommen:

in T€	2003	2002
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Anlagevermögen	547,3	470,8
Umlaufvermögen	230,6	230,6
Rückstellungen für Abfertigungen	2.311,3	2.490,5
Rückstellungen für Pensionen	2.721,6	2.560,0
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	832,9	792,6
Aktienübertragung in Stiftung	17.257,8	20.111,8
Sonstige Rückstellungen	2.327,2	2.808,1
Steuerliche Verlustvorträge	812,7	591,9
	27.041,4	30.056,3
Passive latente Steuerabgrenzung		
Anlagevermögen	10.461,9	8.886,6
Wertpapiere des Umlaufvermögens	1.411,5	1.383,6
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	3.625,0	2.986,7
	15.498,3	13.256,9
Saldierte aktive und passive Steuerabgrenzung	11.543,1	16.799,4

(16) VORRÄTE

in T€	2003	2002
Hilfs- und Betriebsstoffe	2.066,6	2.188,6
	2.066,6	2.188,6

Die Hilfs- und Betriebsstoffe umfassen Enteisungsmittel, Treibstoffe, Ersatzteile und sonstiges Material für den Flughafenbetrieb.



(17) KURZFRISTIGE FORDERUNGEN UND SONSTIGE KURZFRISTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in T€	2003	2002
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	35.325,2	35.383,9
Wertberichtigungen	-2.840,1	-3.027,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto	32.485,1	32.356,2
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen (nicht konsolidiert)	40,9	141,6
Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	301,3	277,1
Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	3.197,8	3.316,7
Rechnungsabgrenzungsposten	2.397,9	2.883,0
	38.423,0	38.974,6

(18) ZAHLUNGSMITTEL UND -ÄQUIVALENTE

in T€	2003	2002
Kassenbestand	1.386,0	414,0
Guthaben bei Kreditinstituten	17.516,7	27.622,5
Wertpapiere	112.226,2	111.120,3
	131.128,8	139.156,7

Detaillierte Informationen zu den Wertpapieren siehe Punkt (30) Finanzinstrumente.

(19) GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital beträgt zum Stichtag 31.12.2003 € 152,670.000,--. Es ist zerlegt in 21,000.000 Stück auf Inhaber lautende Stammaktien.

In der zehnten (außerordentlichen) Hauptversammlung am 15.11.2000 wurde ein Aktienrückkauf in der Höhe von 10 Prozent des Grundkapitals zum Zwecke der Einbringung in eine Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung beschlossen. Am 30. November 2000 wurden 2,100.000 Aktien (10 Prozent des Grundkapitals) rückgekauft. Die rückgekauften Aktien wurden am 20. Dezember 2000 (2,000.000 Stück) und am 2. Februar 2001 (100.000 Stück) in die Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung eingebracht. Die sich im Besitz dieser Stiftung befindlichen Aktien sind stimm- und dividendenberechtigt.

(20) KAPITALRÜCKLAGEN

Das bei der im Jahr 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und das 1995 bei der Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 stellen die gebundenen Kapitalrücklagen dar.

(21) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen beinhalten die thesaurierten Gewinne aus den Vorjahren, die Verringerung der Gewinnrücklagen aus der Erstkonsolidierung nach IAS, ungesteuerte Rücklagen nach Abzug latenter Steuern, die verrechneten eigenen Anteile, die um die Steuerlatenz gekürzte Neubewertungsrücklage für die Wertpapiere des Anlage- und Umlaufvermögens sowie die Auswirkung der Währungsumrechnung.

In der Entwicklung des Konzerneigenkapitals werden unter der Position „Stiftung“ steuerliche Auswirkungen, resultierend aus den in den Jahren 2000 und 2001 vorgenommenen Übertragungen eigener Aktien in die Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung, dargestellt.



(22) LANGFRISTIGE RÜCKSTELLUNGEN

in T€	2003	2002
Rückstellungen für Abfertigungen	38.787,6	36.934,5
Rückstellungen für Pensionen	22.914,5	22.690,3
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	8.555,3	7.433,1
Rückstellungen für Altersteilzeit	5.705,0	4.562,3
Rückstellungen für Stiftungsaufwendungen	19.368,0	21.391,0
	95.330,4	93.011,2

Die Rückstellung für Stiftungsaufwendungen wurde für die Abdeckung der Steuern der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung vorgenommen.

Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder und der zur Deckung dieser Verpflichtungen erforderlichen Aufwendungen wurde unter Anwendung nachfolgender Faktoren vorgenommen.

FAKTOREN

in T€	2003	2002
Zinssatz	4,75%	5,0%
Lohn- und Gehaltstrend	3,5%	3,5%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	1,5%	1,5%

RÜCKSTELLUNGEN FÜR ABFERTIGUNGEN

Die MitarbeiterInnen, die vor dem 1. Jänner 2003 eingetreten sind, erhalten aufgrund gesetzlicher und kollektivvertraglicher Verpflichtungen im Kündigungsfall bzw. zum Pensionsantrittszeitpunkt eine Abfertigung. Die Höhe der Abfertigung bemisst sich nach der Anzahl der im Unternehmen geleisteten Dienstjahre und des zum Zeitpunkt des Ausscheidens gültigen Bezuges.

Für die ab Beginn 2003 neu eingetretenen DienstnehmerInnen werden an eine Mitarbeitervorsorgekasse laufend Beiträge entrichtet. Im Falle eines kollektivvertraglichen Abfertigungsüberhangs wurde für diesen eine Rückstellung gebildet.

ÜBERLEITUNG BARWERT ZU RÜCKSTELLUNG

in T€	2003	2002
Barwert der Abfertigungsverpflichtungen (DBO) zum 31.12.	43.764,0	41.669,5
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Verlust (kumuliert)	-4.976,4	-4.735,0
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	38.787,6	36.934,5

AUFWAND AUS ABFERTIGUNGSVERPFLICHTUNGEN

in T€	2003	2002
Dienstzeitaufwand	3.161,7	2.875,9
Zinsaufwand	2.065,7	1.897,3
Erfasster versicherungsmathematischer Verlust	586,3	722,4
Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen	5.813,6	5.495,6

ENTWICKLUNG DER RÜCKSTELLUNG FÜR ABFERTIGUNGSVERPFLICHTUNGEN

in T€	2003	2002
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1.	36.934,4	32.598,3
Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen	5.813,6	5.495,6
Abfertigungszahlungen	-3.960,5	-1.159,3
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	38.787,6	36.934,5



ENTWICKLUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN GEWINNE/VERLUSTE

in T€	2003	2002
Nicht erfasster versicherungs- mathematischer Verlust (kumuliert) zum 1.1.	-4.735,0	-5.549,1
Korridor zum 1.1.	4.083,5	3.740,3
Übersteigender Betrag	-2.931,4	-3.611,9
Verteilzeit in Jahren	5	5
Nicht erfasster versicherungs- mathematischer Verlust (kumuliert) zum 1.1.	-4.735,0	-5.549,1
Versicherungsmathematischer Verlust/Gewinn des Jahres	-827,7	91,7
Erfasster versicherungsmathematischer Verlust	586,3	722,4
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Verlust (kumuliert) zum 31.12.	-4.976,4	-4.735,0

RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN

Die Flughafen Wien AG gewährt Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen Pensionszuschüsse.

PensionistInnen, die die im Jahr 2001 angebotene Abfindung nicht annahmen, haben Anspruch auf Pensionszahlungen.

MitarbeiterInnen, die vor dem 1. September 1986 eingetreten sind, hatten aufgrund von Betriebsvereinbarungen Anspruch auf Altersversorgungszuschüsse. Diese waren von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig. Im Herbst 2001 wurde den aktiven DienstnehmerInnen angeboten, sich in Höhe von 100 Prozent der handelsrechtlichen Rückstellung 2000 abfinden zu lassen und in ein beitragsorientiertes Pensionskassenmodell ohne Nachschussverpflichtung zu wechseln. 588 DienstnehmerInnen nahmen Anfang 2002 dieses Angebot an. Daraus resultierten im Jahr 2002 Auflösungen von Rückstellungen für Pensionen in Höhe von T€ 19.898,2, die die Pensionsaufwendungen minderten.

ÜBERLEITUNG BARWERT ZU RÜCKSTELLUNG

in T€	2003	2002
Barwert der Pensionsverpflichtungen (DBO) zum 31.12.	21.746,4	21.348,8
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert)	1.168,1	1.341,5
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	22.914,5	22.690,3

AUFWAND AUS PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

in T€	2003	2002
Dienstzeitaufwand	763,8	816,7
Zinsaufwand	1.065,8	1.049,0
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	0,0	-20.497,0
Aufwand aus Pensionsverpflichtungen	1.829,7	-18.631,3

ENTWICKLUNG DER RÜCKSTELLUNG FÜR PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

in T€	2003	2002
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1.	22.690,3	56.606,0
Aufwand aus Pensionsverpflichtungen	1.829,7	-18.631,3
Pensionsabfindungen	0,0	-14.022,3
Pensionsauszahlungen	-1.605,4	-1.262,1
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	22.914,5	22.690,3



ENTWICKLUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN GEWINNE/VERLUSTE

in T€	2003	2002
Nicht erfasster versicherungs- mathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	1.341,5	6.540,8
Korridor zum 1.1.	2.134,9	5.006,5
Übersteigender Betrag	0,0	2.994,4
Verteilzeit in Jahren	5	5
Nicht erfasster versicherungs- mathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	1.341,5	6.540,8
Versicherungsmathematischer Verlust des Jahres	-168,7	-321,6
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	0,0	-4.877,7
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 31.12.	1.172,8	1.341,5

RÜCKSTELLUNGEN FÜR JUBILÄUMSGELDER

Den ArbeitnehmerInnen der österreichischen Gesellschaften gebühren bei langjähriger Betriebszugehörigkeit Jubiläumsgelder, wobei Anspruchsberechtigung und Höhe in den Kollektivverträgen für die DienstnehmerInnen der öffentlichen Flughäfen Österreichs geregelt sind.

RÜCKSTELLUNGEN FÜR ALTERSTEILZEIT

Die Aufwendungen aus der Verpflichtung zur Leistung von Lohnausgleichszahlungen an DienstnehmerInnen mit Altersteilzeitregelung sowie die Kosten für die von ihnen, über die vereinbarte Teilzeit hinaus, erbrachten Mehrleistungen wurden rückgestellt.

RÜCKSTELLUNG FÜR STIFTUNGSaufWAND

Die Rückstellung für Stiftungsaufwand betrifft den langfristigen Teil einer Rückstellung für die Verpflichtung zur Abdeckung der Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung.

(23) ÜBRIGE LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

in T€	2003	2002
Wasserwirtschaftsfonds	1.715,9	1.942,1
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ^{*)}	8.260,7	8.226,9
	9.976,7	10.169,0

^{*)} davon Investitionszuwachsprämien 2002 und 2003: T€ 2.887,5

In den Jahren 1977 bis 1985 wurden der Flughafen Wien AG nicht rückzahlungspflichtige Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt. 1997, 1998 und 1999 erhielt die Flughafen Wien AG Investitionszuschüsse seitens der Europäischen Union.

(24) KURZFRISTIGE RÜCKSTELLUNGEN

in T€	2003	2002
Nicht konsumierte Urlaube	7.132,5	6.691,9
Andere Personalansprüche	6.879,7	11.675,9
Steuern	11.312,8	4.762,6
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	34.010,6	25.982,5
Stiftungsaufwendungen	3.690,0	6.091,5
Übrige kurzfristige Rückstellungen	16.861,1	13.968,0
	79.886,7	69.172,3



Die Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten unter anderem Restrukturierungsmaßnahmen (T€ 4.261,4) und Leistungsprämien (T€ 1.342,0).

Die übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus noch nicht abgerechneten Ermäßigungen, Rückzahlungen im Rahmen des Sicherheitsbeitrages und Anwalts- und Prozesskosten zusammen.

ENTWICKLUNG VOM 1.1. BIS 31.12.2003

in T€	Buchwert zum 1.1.2003	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	Buchwert zum 31.12.2003
Nicht konsumierte Urlaube	6.691,9	0,0	-17,8	458,4	7.132,5
Andere					
Personalansprüche	11.675,9	-6.447,5	-21,2	1.672,6	6.879,7
Steuern	4.762,6	-4.622,1	-102,4	11.274,7	11.312,8
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	25.982,5	-11.951,6	-1.435,7	21.415,5	34.010,6
Stiftungsauf- wendungen	6.091,5	-2.122,3	-2.302,2	2.023,0	3.690,0
Übrige kurzfristige Rückstellungen	13.968,0	-7.539,5	-4.975,0	15.407,6	16.861,1
	69.172,3	-32.683,0	-8.854,3	52.251,7	79.886,7

(25) KURZFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN

in T€	2003	2002
Kontokorrentkonten	3,9	3.049,8
	3,9	3.049,8

(26) LIEFERANTENVERBINDLICHKEITEN

in T€	2003	2002
Gegenüber Dritten	35.026,2	22.908,4
Gegenüber verbundenen Unternehmen	2.751,9	329,5
Gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,0	26,8
	37.778,1	23.264,7

(27) ÜBRIGE KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

in T€	2003	2002
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	679,7	2.335,2
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	4.821,8	4.302,2
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.369,1	974,9
Verbindlichkeiten gegenüber Wasserwirtschaftsfonds	240,2	237,0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.640,0	8.800,0
Andere sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	7.089,4	3.976,1
	21.840,2	20.625,4

In der Position „Andere sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ sind kreditorische Debitoren in Höhe von T€ 355,6 (2002: T€ 347,6) enthalten.



SONSTIGE ANGABEN

(28) KONZERN-GELDFLUSSRECHNUNG

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt.

Zinsein- und -auszahlungen sowie Dividendeneinnahmen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet.

Die Ausschüttung der Dividenden der Flughafen Wien AG wird im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Wertpapiere des Umlaufvermögens.

Die liquiden Mittel haben sich aufgrund der Konsolidierungskreisänderungen nicht geändert.

(29) SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Vienna International Airport España, S.L. wurde 2001 gegründet und nahm im Herbst 2001 den Betrieb auf. Die Gesellschaft beriet bis 30. September 2002 die spanische Flughafenerrichtergesellschaft CR Aeropuertos, S.L. in der Errichtung und der Betriebsführung des neuen Flughafens Ciudad Real.

VIE Malta Ltd. wurde 2002 gegründet, hält die Anteile an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und erbringt Beratungsleistungen für Malta International Airport plc.

Die Aktivitäten wurden dem Segment Non-Aviation zugeordnet.

Die Segmentberichterstattung erfolgt nach dem primären und sekundären Format.

VERRECHNUNGSPREISE

Die Verrechnung der internen Umsätze erfolgt zu marktorientierten Standardverrechnungssätzen bzw. Preisen, welche sich zum Teil an den Selbstkosten orientieren.

SEGMENTGLIEDERUNG

Der Konzern wird in die Segmente Airport, Handling und Non-Aviation gegliedert.

AIRPORT: Das Segment Airport erbringt vorwiegend die klassischen Dienstleistungen eines Flughafenbetreibers. Es umfasst den Betrieb und die Betreuung aller Bewegungsflächen, des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung. Die Entgelte dieser Leistungen sind großteils tariflichen Einschränkungen unterworfen.

HANDLING: Das Segment Handling beschäftigt sich mit der Abfertigung von Luftfahrzeugen und beinhaltet im Wesentlichen die Be- und Entladung der Luftfahrzeuge. Gemäß den EU-Richtlinien ist dieses Segment nicht dem Flughafenbetreiber (Flughafen Wien AG) alleine vorbehalten, sondern es können neben den Fluggesellschaften selbst auch Drittanbieter am Flughafen Wien ihre Handlingdienste anbieten. Ende 2000 wurde die deutsche Gesellschaft VAS Flughafenbodenverkehrsdienste GmbH am Flughafen Wien tätig.

NON-AVIATION: Das Segment Non-Aviation umfasst verschiedene Leistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, VIP-Centre und -Loungen, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Reinigung, Ver- und Entsorgung, Telekommunikation, Baumanagement und Beratungsleistungen.



SEGMENTERGEBNISSE 2003 NACH UNTERNEHMENSBEREICHEN

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	162.664,8	105.986,7	79.372,9	348.024,3
Interne Segmentumsätze	24.819,4	15.060,8	42.835,0	
Segmentumsätze	187.484,1	121.047,5	122.207,9	
Sonstige externe Umsätze				360,9
Konzernumsatz				348.385,2
Segmentergebnis	75.183,5	15.941,2	25.582,0	116.706,8
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-19.369,4
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				97.337,4
Segmentabschreibungen	26.210,1	5.256,9	14.210,2	45.677,3
Sonstige (nicht zuordenbar)				264,3
Konzernabschreibungen				45.941,6
Segmentinvestitionen	62.171,1	5.662,5	47.137,0	114.970,7
Sonstige (nicht zuordenbar)				244,1
Konzerninvestitionen				115.214,8
Segmentvermögen	419.083,9	28.344,6	170.368,2	617.796,6
Sonstiges (nicht zuordenbar) ^{*)}				217.455,3
Konzernvermögen				835.251,9
Segmentverbindlichkeiten	58.149,0	54.090,7	59.030,3	171.270,0
Sonstige (nicht zuordenbar) ^{*)}				73.546,0
Konzernverbindlichkeiten				244.816,0
Segmentmitarbeiter (zum Stichtag)	355	1.511	906	2.772
Sonstige (nicht zuordenbar)				146
Konzernmitarbeiter (zum Stichtag)				2.918

^{*)} Das nicht zuordenbare Konzernvermögen und die nicht zuordenbaren Konzernschulden betreffen im Wesentlichen Finanzanlagen, liquide Mittel, die aktive latente Steuerabgrenzung, Steuerrückstellungen und sonstige Verbindlichkeiten. Der Anteil am Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und Joint Ventures sowie deren Buchwerte wurden aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht dargestellt.



SEGMENTERGEBNISSE 2002 NACH UNTERNEHMENSBEREICHEN

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	135.830,6	105.343,0	75.295,0	316.468,5
Interne Segmentumsätze	24.018,7	6.237,9	43.667,8	
Segmentumsätze	159.849,3	111.580,8	118.962,8	
Sonstige externe Umsätze				1.945,6
Konzernumsatz				318.414,1
Segmentergebnis	61.150,4	22.505,7	33.107,7	116.763,8
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-19.679,1
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				97.084,8
Segmentabschreibungen	25.471,8	5.004,6	11.959,4	42.435,8
Sonstige (nicht zuordenbar)				320,8
Konzernabschreibungen				42.756,6
Segmentinvestitionen	50.625,1	4.183,5	24.574,1	79.382,7
Sonstige (nicht zuordenbar)				260,3
Konzerninvestitionen				79.643,0
Segmentvermögen	384.999,9	28.851,8	134.529,0	548.380,7
Sonstiges (nicht zuordenbar) ¹⁾				230.956,3
Konzernvermögen				779.337,1
Segmentsschulden	48.506,5	49.976,0	51.380,3	149.862,8
Sonstige (nicht zuordenbar) ¹⁾				69.429,6
Konzernschulden				219.292,5
Segmentmitarbeiter (zum Stichtag)	336	1.340	803	2.479
Sonstige (nicht zuordenbar)				133
Konzernmitarbeiter (zum Stichtag)				2.612

¹⁾ Das nicht zuordenbare Konzernvermögen und die nicht zuordenbaren Konzernschulden betreffen im Wesentlichen Finanzanlagen, liquide Mittel, die aktive latente Steuerabgrenzung, Steuerrückstellungen und sonstige Verbindlichkeiten. Der Anteil am Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und Joint Ventures sowie deren Buchwerte wurden aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht dargestellt.

SEGMENTERGEBNISSE 2003 NACH REGIONEN

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Österreich	Malta	Spanien	Konzern
Umsätze	347.991,5	393,7	0,0	348.385,2
EBIT	97.282,4	158,7	-103,7	97.337,4
Vermögen	808.740,9	26.180,8	330,2	835.251,9
Schulden	243.950,2	797,7	68,2	244.816,0
Mitarbeiter (zum Stichtag)	2.918	0	0	2.918

Im Vermögen der Region Malta ist auch die von der maltesischen Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten.



SEGMENTERGEBNISSE 2002 NACH REGIONEN

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Österreich	Malta	Spanien	Konzern
Umsätze	317.006,6	221,2	1.186,3	318.414,1
EBIT	96.569,3	93,6	421,8	97.084,8
Vermögen	750.968,6	26.375,7	1.992,8	779.337,1
Schulden	218.729,4	370,4	192,6	219.292,5
Mitarbeiter (zum Stichtag)	2.612	0	0	2.612

Im Vermögen der Regionen Malta und Spanien sind auch die von den ausländischen Tochtergesellschaften gehaltenen Beteiligungen enthalten.

(30) FINANZINSTRUMENTE

ORIGINÄRE FINANZINSTRUMENTE

Hierzu zählen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Finanzforderungen und Finanzschulden. Der Bestand der originären Finanzinstrumente ergibt sich aus der Bilanz und den zugehörigen Anhangangaben.

KREDITRISIKO

Sämtliche bei den Aktiva ausgewiesene Beträge stellen gleichzeitig das maximale Bonitäts- und Ausfallrisiko dar, da keine generellen Aufrechnungsvereinbarungen bestehen. Das Risiko bei Forderungen kann als gering eingeschätzt werden, da es sich um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen basieren.

Das Ausfallrisiko bei anderen auf der Aktivseite dargestellten originären Finanzinstrumenten ist ebenfalls als gering anzusehen. Die Finanzmittel werden vorwiegend in Investmentfonds, und kurzfristigen Geldveranlagungen angelegt. Die Anlagen erfolgen ausschließlich bei Gesellschaften mit einwandfreier Bonität.

MARKTWERTE

Der Marktwert der flüssigen Mittel und kurzfristigen Veranlagungen, kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entspricht aufgrund der täglichen bzw. kurzfristigen Fälligkeiten dem Buch- bzw. Börsenwert.

ZINSÄNDERUNGSRISIKO

Ein Zinsänderungsrisiko liegt im Wesentlichen nur bei der Veranlagung der liquiden Mittel und bei den Wertpapieren des Anlage- und Umlaufvermögens vor.

Auf der Aktivseite besteht ein Zinsänderungsrisiko nur bei den in den Finanzanlagen enthaltenen Wertpapieren, bei den Guthaben bei Kreditinstituten und bei den Wertpapieren des Umlaufvermögens. Die Wertpapiere werden überwiegend über Investmentfonds gehalten und sind jederzeit liquidierbar, das Zinsänderungsrisiko kann als nicht wesentlich bezeichnet werden.

Die Schuldenseite beinhaltet nur das vom Wasserwirtschaftsfonds gewährte Darlehen, welches einer Fixverzinsung von zwei Prozent unterliegt.

WÄHRUNGSÄNDERUNGSRISIKO

Währungsrisiken bestehen insbesondere dort, wo Forderungen oder Verbindlichkeiten in einer anderen als der lokalen Währung der Gesellschaft bestehen.

Die Fakturierung erfolgt generell in lokaler Währung, 99,97 Prozent der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen basieren auf lokaler Währung, somit ergibt sich für Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nur ein geringes Währungsänderungsrisiko.

Die Veranlagungen der Guthaben bei Kreditinstituten erfolgen nahezu ausschließlich im eigenen Währungsraum der anlegenden Konzerngesellschaft, sodass kein Währungsrisiko besteht.



Die Wertpapiere des Anlage- und Umlaufvermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

WERTPAPIERE DES ANLAGEVERMÖGENS

in T€	Buchwert	Marktwert	Durchschnittl.	Buchwert	Marktwert	Durchschnittl.
	2003	2003	Effektivverzinsung in %	2002	2002	Effektivverzinsung in %
R 63 Fonds	31.221,1	31.221,1	8,6	28.737,6	28.737,6	-1,4
Aktien	494,9	494,9	-	494,9	494,9	-
Sonstige	2.410,0	2.410,0	-	2.350,9	2.350,9	-
	34.126,0	34.126,0		31.583,4	31.583,4	

Der R 63 Fonds, ein Dachfonds der Raiffeisen KAG, dient überwiegend der Deckung der Abfertigungs- und Pensionsrückstellung gemäß § 14 EStG. Die Asset-Allocation betrug per 31.12.2003 26,7 Prozent Aktien, 72,2 Prozent Anleihen, 1,1 Prozent Guthaben und Ansprüche. Die Risikostruktur dieses Fonds entspricht der von Pensionskassenfonds.

Bei den Aktien handelt es sich um Anteile an der Wiener Börse AG.

In den sonstigen Wertpapieren des Anlagevermögens sind Wertrechte aus Rückdeckungsversicherungen in Höhe von T€ 1.929,7 enthalten.

WERTPAPIERE DES UMLAUFVERMÖGENS

in T€	Buchwert	Marktwert	Durchschnittl.	Buchwert	Marktwert	Durchschnittl.
	2003	2003	Effektivverzinsung in %	2002	2002	Effektivverzinsung in %
GF 7 Fonds	60.348,6	60.348,6	4,2	60.842,6	60.842,6	2,0
A 19 Fonds	24.802,6	24.802,6	11,3	23.297,7	23.297,7	-1,5
DWS (Austria)						
72 Fonds	27.075,0	27.075,0	4,7	26.980,0	26.980,0	2,0
	112.226,2	112.226,2		111.120,3	111.120,3	

Der GF 7 Fonds von der Capital Invest war am 31.12.2003 zu 97,7 Prozent in österreichischen Anleihen, vornehmlich Staatsanleihen, investiert.

Die Asset-Allocation des A 19 Fonds betrug per 31.12.2003 48,8 Prozent internationale Aktien, 46,6 Prozent Anleihen und 4,6 Prozent Barmittel.

Der DWS (Austria) 72 Fonds der Deutschen Asset Management GmbH war am 31.12.2003 zu 97,2 Prozent in Anleihen, vornehmlich Staatsanleihen, investiert.

Sowohl der GF 7 Fonds wie auch der A 19 Fonds und der DWS (Austria) 72 Fonds wiesen am Bilanzstichtag kein Währungsrisiko auf. Bestehende Fremdwährungspositionen waren kursgesichert.

SONSTIGE AUSLEIHUNGEN

Die sonstigen Ausleihungen betreffen ein der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. zur Verfügung gestelltes Genussrechtskapital mit einem Nominale von T€ 7.267,3, welches mit sieben Prozent verzinst wird und die Gewährung eines Darlehens an die SITA (T€ 81,0, Verzinsung 2003: von 2,2 bis 3,0 Prozent).

LANGFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN

Es bestehen keine langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden nur in Ausnahmefällen zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken zum Einsatz gebracht, da aufgrund der Forderungs- und Verbindlichkeitsstruktur sowie der Veranlagungsstrategie nur in Einzelfällen mit einem Kursrisiko zu rechnen ist. Zum Bilanzstichtag waren keine derivativen Finanzinstrumente vorhanden.



(31) ANGABEN ÜBER GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Es bestehen derzeit keine berichtenswerte Geschäftsbeziehungen.

(32) RISIKOMANAGEMENT

Das Risikomanagement ist in den operativen und strategischen Geschäftsprozessen eingebunden. Risiken werden von den jeweils zuständigen verantwortlichen Geschäftsbereichen bearbeitet. Risiken aus den Tochtergesellschaften werden primär durch die Geschäftsführung der Gesellschaften, sekundär durch das Beteiligungsmanagement und das Beteiligungscontrolling der Flughafen Wien AG überwacht. Der Konzernabschlussprüfer hat die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements bestätigt und darüber dem Vorstand und dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats berichtet.

Die Risiken der Beteiligungen werden direkt vom Beteiligungsmanagement beziehungsweise durch die entsandten Vertreter in den einzelnen Gremien (Aufsichtsrat, Gesellschafterversammlung) wahrgenommen.

Zentrale Stelle des Berichtswesens ist der Bereich Strategie und Controlling, dem die Durchführung der operativen und strategischen Planung unter Einbindung der jeweiligen Bereiche obliegt.

Dieser Bereich erstellt auf der Grundlage der Geschäftsdaten aus den jeweiligen Geschäfts-, Service- und Fachbereichen, sowie den konsolidierten Unternehmen monatlich interne Berichte. Auf der Basis dieser monatlichen Berichte an den Vorstand und an alle Leiter der 1. Führungsebene werden Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten geschäftlichen Entwicklung identifiziert und analysiert, so dass Erfolgsrisiken zeitnah erkannt und Maßnahmen zu ihrer Handhabung ergriffen werden können. Durch regelmäßige Berichterstattung in seinen Sitzungen wird der Aufsichtsrat in diesen Prozess eingebunden.

Das Risikomanagement ist somit integraler Bestandteil unseres gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses.

Um mögliche finanzielle Folgen eintretender Risiken zu begrenzen beziehungsweise ganz auszuschließen, haben wir für bestimmte Schadensfälle und Haftungsrisiken entsprechende Versicherungen abgeschlossen.

Neben den Kontrollsystemen und -instrumenten ist bei der Flughafen Wien AG eine Revisionsabteilung eingerichtet. Sie überprüft regelmäßig Geschäfte und Organisationsabläufe auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Effizienz.

ABSATZMARKTRISIKEN

Der Geschäftsverlauf des Flughafen Wien ist vor allem von der weltweiten Verkehrsentwicklung abhängig.

Den Gefahren eines Verkehrsrückganges aufgrund von Terror, Kriegen oder sonstigen externen Schocks (z.B. SARS) am Flughafen Wien wird vor allem im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit, sowie durch hohe Qualitätsansprüche im Bereich Sicherheit begegnet. Dies vor allem durch eine enge Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat und durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Darüber hinaus wird je nach Intensität und Auswirkung eines solchen Ereignisses sowohl mit einer flexiblen Kosten- und Preisgestaltung als auch mit einem entsprechend angepassten Investitionsprogramm reagiert.

Durch den hohen Marktanteil der Austrian Airlines Group am Flughafen Wien ist die nachhaltige Entwicklung dieser als leistungsstarker und eigenständiger Homecarrier, sowie die Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die Austrian Airlines Group ein Partner ist, eine entscheidende Komponente für unser Unternehmen. Diese Entwicklung wird von den zuständigen Geschäftsbereichen ständig beobachtet.

Mit entsprechenden Marketingmaßnahmen sowie flexiblen Kosten- und Preisgestaltungsprogrammen, die allen Airlines zu Gute kommen, wird versucht, dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Neben der Senkung der Landetarife für Langstreckenflüge (seit November 2001) bieten wir allen Fluggesellschaften ein Incentive-Paket an, welches bei Frequenzerhöhungen und Aufnahme neuer Destinationen auf der Langstrecke und nach Osteuropa einen um 60 bis 80 Prozent reduzierten Landetarif während des ersten Jahres vorsieht. Weiters wird mit Hilfe von gezielten Marketingmaßnahmen den Airlines die Vorteilhaftigkeit des Standortes Wien nahe gebracht und Verkehr nach Wien generiert.

Dem Wettbewerb mit anderen Serviceanbietern (z.B. im Bereich Handling oder Sicherheitsdienstleistungen) wird durch individuelle Serviceangebote in Hinblick auf deren Preisgestaltung, begegnet.



BESCHAFFUNGSMARKTRISIKEN

Der Flughafen Wien ist im Rahmen seiner Position als bedeutendster Ost-West-Hub Europas einem Kapazitätsrisiko ausgesetzt, dem durch entsprechend angepasste Investitionsprogramme begegnet wird. Die Investitionsprogramme basieren auf einem laufend adaptierten Masterplan.

Diese Investitionsprojekte werden durch eine Risikobewertung bereits in der Vorprojektphase, sowie ein ständiges Monitoring im Rahmen eines dafür entwickelten Analyse- und Bewertungsverfahrens überwacht. Die Ergebnisse in Form eines Risikoprofils bilden den integralen Bestandteil der Entscheidungsfindung. Aus diesen Analyseergebnissen werden Maßnahmen zur Risikovermeidung und -absicherung abgeleitet. Das Monitoring wird im Rahmen des Projekt-Controllings durchgeführt.

Eine besondere Situation ergibt sich bei den Planungsarbeiten für die Kapazitätserweiterung im Pistenbereich. Der Investition ist ein Genehmigungsverfahren nach dem UVP-Gesetz vorgelagert. Hier wird dem Risiko mit Hilfe eines Mediationsverfahrens durch Kommunikation und Abstimmung im Vorfeld der Antragstellung begegnet.

SCHADENSRIKEN

Zu den Schadensrisiken gehören Feuer und andere Ereignisse, die durch Naturgewalten, Unfälle oder terroristische Aktivitäten ausgelöst werden, sowie Diebstahl von Sachanlagevermögen. Neben entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie Notfallplänen, die regelmäßig trainiert werden, haben wir diese Risiken durch einen entsprechenden Versicherungsschutz abgedeckt.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Die Liquidität der Flughafen Wien AG ist durch den hohen Eigenkapitalanteil und eine langfristige Finanzplanung entsprechend abgesichert.

Die Werthaltigkeit der Beteiligungen wird durch ständige Überwachung, regelmäßige Durchführung von Wirtschaftlichkeitsrechnungen und Überprüfung der Einhaltung von Kriterien im Sinne der Konzernstrategie überwacht.

Die Werthaltigkeit von Wertpapieren wird durch eine mit geringem Risiko verbundene Veranlagung und regelmäßige Beobachtung und Überwachung durch das Finanzmanagement kontrolliert.

Dem Risiko resultierend aus Forderungsausfällen wird durch kurze Zahlungsfristen, dem Fordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie der vermehrten Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift oder Bankeinzugsverfahren begegnet.

RECHTLICHE RISIKEN

Rechtliche Risiken bestehen im Bereich von behördenrechtlichen Auflagen vor allem im Rahmen umweltrechtlicher Bestimmungen (z.B. Lärm, Emissionen). Diesen Risiken wird vor allem durch entsprechende Aufklärung und Einbindung von Betroffenen im Rahmen von Mediationsverfahren (z.B. 3. Piste) oder Nachbarschaftsbeiräten vorgebeugt.

Der Flughafen Wien unterliegt mit seinem Tarifmodell der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftverkehrsbehörde, hat dieses Risiko aber durch ein, vorerst bis Ende 2006, vereinbartes Indexmodell abgesichert.

(33) SONSTIGE VERPFLICHTUNGEN

Es besteht mit der ÖPAG Pensionskassen AG sowie der Vereinigten Pensionskassen AG für 1.620 DienstnehmerInnen der Flughafen Wien AG ein beitragsorientierter Pensionskassenvertrag. Die Flughafen Wien AG hat sich verpflichtet jährlich einen Pensionskassenbeitrag in Höhe von 2,5 Prozent der Normalbezüge der betroffenen DienstnehmerInnen zu leisten. Es besteht keine Nachschussverpflichtung.

Die Flughafen Wien AG hat die Kosten der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung, im Wesentlichen die Abdeckung der Körperschaftsteuer, in Form von Nachstiftungen zu tragen.

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzungen des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in der Höhe von T€ 5.934,4.

(34) VORGÄNGE VON BESONDERER BEDEUTUNG NACH DEM BILANZSTICHTAG

Die während des Jahres 2003 geführten Verhandlungen mit Austrian Airlines Group zur Standortsicherung und Verbesserung der Wettbewerbsposition konnten im Februar 2004 abgeschlossen werden.



(35) ANGABEN ÜBER ORGANE UND ARBEITNEHMER

Die Flughafen Wien Gruppe beschäftigte zum 31.12.:

Stammbeschäftigte (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2003	2002
Arbeiter	2.025	1.830
Angestellte	894	782
	2.918	2.612

Die Mitglieder des Vorstandes der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2003 und 2002:

in T€	2003		2003		2002	
	fixe Bezüge	erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Mag. Herbert Kaufmann	209,9	94,5	12,8	317,1	313,0	313,0
Ing. Gerhard Schmid	209,9	94,5	8,8	313,1	309,2	309,2
Dr. Kurt Waniek	209,9	94,5	8,3	312,6	308,7	308,7
	629,7	283,4	29,8	942,9	930,9	930,9

Das Entlohnungssystem des Vorstandes und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management.

Des Weiteren gelangen Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen an DienstnehmerInnen zur Auszahlung.

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstandes der Konzernleitung beliefen sich auf T€ 591,7 (2002: T€ 520,2).

Die Aufwendungen für Sitzungsgelder und Vergütungen an den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG betragen im Jahr 2003 T€ 80,7 (2002: T€ 71,8).

WESENTLICHE UNTERSCHIEDE ZWISCHEN IFRS UND ÖSTERREICHISCHEN RECHNUNGSLEGUNGSVORSCHRIFTEN

GRUNDSÄTZLICHE KONZEPTIONELLE UNTERSCHIEDE

Die im Handelsgesetzbuch (HGB) kodifizierten österreichischen Rechnungslegungsvorschriften stellen den Gläubigerschutz in den Vordergrund und räumen dem Vorsichtsprinzip eine übergeordnete Bedeutung ein. Die Maßgeblichkeit der Handelsbilanz für die Steuerbemessung führt ebenfalls zu entsprechenden Einflüssen auf nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften erstellte Abschlüsse.

Primäres Ziel der Rechnungslegung nach IFRS ist die Bereitstellung entscheidungsrelevanter Informationen für Aktionäre und Investoren; daher wird der Vergleichbarkeit von Abschlüssen – sowohl über die Zeit hinweg, als auch zwischen Abschlüssen verschiedener Unternehmen – nach IFRS ein höherer Stellenwert eingeräumt als nach HGB.

In der Folge werden jene spezifischen Unterschiede dargestellt, die für den vorliegenden Konzernabschluss von besonderer Bedeutung sind:

ANLAGEVERMÖGEN

Nach HGB werden die Abschreibungs- und Nutzungsdauern gemäß der grundsätzlichen Bilanzierungsweise vorsichtig angesetzt. Nach den Richtlinien von IFRS sind laufend die angesetzten Abschreibungsdauern mit den tatsächlichen Nutzungsdauern zu vergleichen und anzupassen. Dies führt bei der Flughafen Wien AG insbesondere bei den Pisten, Vorfeldern und Rollwegen zu längeren Nutzungsdauern.

Nach den österreichischen Bilanzierungsvorschriften ist das Finanzanlagevermögen zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Marktwerten anzusetzen. Nach IFRS ist zu Marktwerten zu bilanzieren. Die Wertpapiere des Anlagevermögens werden im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG wie die des Umlaufvermögens behandelt.

WERTPAPIERE DES UMLAUFVERMÖGENS

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind nach HGB zu den Anschaffungskosten oder niedrigeren Marktwerten anzusetzen. Die Bewertung erfolgt beim Konzernabschluss der Flughafen AG nach IAS 39 zu Marktwerten. Zuschreibungen müssen zwingend vorgenommen werden. Marktwertveränderungen gegenüber den Vorjahreswerten werden im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG erfolgsneutral im Eigenkapital (Neubewertungsrücklage) dargestellt.



EIGENE ANTEILE

Gemäß HGB sind eigene Anteile im Anlage- oder Umlaufvermögen auszuweisen. Auf der Passivseite ist eine Rücklage für eigene Anteile einzustellen.

Nach IFRS sind die Veränderungen der im Umlauf befindlichen Aktien im Eigenkapital abzubilden.

LATENTE STEUERN

Die österreichischen Rechnungslegungsvorschriften stellen auf das „timing-concept“ ab, demnach sind latente Steuern nur für die Differenzen zwischen dem handelsrechtlichen und steuerlichen Ergebnis, die sich künftig voraussichtlich ausgleichen werden, zu berücksichtigen. Für aktive latente Steuern aus Einzelabschlüssen besteht ein Ansatzwahlrecht, für passive latente Steuern besteht Ansatzpflicht. Aktive latente Steuern auf Verlustvorträge dürfen nicht aktiviert werden.

Die IFRS orientieren sich am „temporary-concept“ unter Anwendung der „balance sheet-liability-Methode“. Nach dieser Methode sind für alle Unterschiede zwischen den Wertansätzen der (nach IFRS erstellten) Bilanz und den steuerlichen Wertansätzen, die sich künftig ausgleichen werden, aktive bzw. passive latente Steuern anzusetzen, wobei der im Geschäftsjahr des Differenzausgleichs zur Anwendung kommende Ertragsteuersatz zu verwenden ist. Abzinsungen sind nicht vorzunehmen. Aktive latente Steuern auf Verlustvorträge sind grundsätzlich zwingend zu aktivieren und in der Folge hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit wie andere Vermögensgegenstände zu beurteilen.

RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN, ABFERTIGUNGEN UND FÜR JUBILÄUMSGELDER

Bei der Ermittlung der Rückstellungswerte nach den österreichischen Bilanzierungsvorschriften werden keine zukünftigen Lohn-, Gehalts- und Pensionssteigerungen berücksichtigt. Die Berechnung erfolgt nach der Gegenwarts- oder Teilwertmethode mit einem langfristig geltenden Abzinsungssatz.

Der Bildung der angeführten Personalrückstellungen nach IFRS liegt das Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) zu Grunde, nach der auch die zukünftige Lohn- und Gehaltsentwicklung Berücksichtigung findet. Die Abzinsung erfolgt nach dem aktuellen Kapitalmarktzinssatz. Die Berechnung nach dieser Methode führt zu deutlich höheren Rückstellungsbeträgen als nach HGB.

ERWEITERTE ERLÄUTERUNGSPFLICHTEN

Die Internationalen Rechnungslegungsvorschriften sehen detaillierte – zum Teil erheblich über die nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften verpflichtenden Angaben im Anhang bzw. im Lagebericht hinausgehende – Erläuterungspflichten für die Posten der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der verpflichtend aufzustellenden Geldflussrechnung und der verpflichtenden Darstellung der Entwicklung des Eigenkapitals sowie sonstige Angaben, insbesondere im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten, zur getreuen Darstellung und Erläuterung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vor („true and fair view“) vor. Teilweise enthalten diese Angaben Erläuterungen, die nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften im Lagebericht zu geben sind.

Schwechat, am 26. Februar 2004

Der Vorstand:

Mag. Herbert Kaufmann

Ing. Gerhard Schmid

Dr. Kurt Waniek



GESELLSCHAFT	KURZ- ZEICHEN	OBER- GESELL- SCHAFT	LAND	KONZERN- ANTEIL	KONSOLI- DIERUNGS- ART	BEMER- KUNG
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100%	VK	
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	VAI	VIE	Österreich	100%	VKE	
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100%	VK	
Vienna International Airport España,S.L.	VIE-E	VINT	Spanien	100%	VK	
Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H.	VAB	VIE	Österreich	51%	VK	
VIE Malta Ltd.	VIE Malta	VINT	Malta	100%	VK	
Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1%	EQ	
Malta International Airport plc.	MIA	MMLC	Malta	22,8%	EQ	
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	40%	EQ	
VIE-Reiseservice GmbH in Liquidation	VIE-Reise	VIE	Österreich	32%	EQ	
Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International Entwicklungs- beteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIE-BBI	VIE	Deutschland	100%	NK	a)
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft mbH.	VIE-Shops	VIE	Österreich	51%	NK	a)
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100%	NK	a)
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H	GETS	VIAS	Österreich	100%	NK	a)
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51%	NK	a)
VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company	VIAS-H	VIAS	Griechenland	100%	NK	a)
AviaSec Aviation Security GmbH	VIAS-D	VIAS	Deutschland	49%	NK	a)

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung, VKE = Erstmalige Vollkonsolidierung, EQ = Equitybewertung, NK = keine Konsolidierung

Erläuterung Bemerkung: a) Nichteinbeziehung - materiality



BERICHT DES ABSCHLUSSPRÜFERS UND BESTÄTIGUNGSVERMERK

„Wir haben den von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2003 nach den Vorschriften der International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellten Konzernabschluss geprüft. Für diesen Konzernabschluss ist die Unternehmensleitung verantwortlich. Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Abschlussprüfung.

Wir haben unsere Prüfung nach den österreichischen Prüfungsvorschriften unter Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) der International Federation of Accountants (IFAC) durchgeführt. Diese Standards erfordern, die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass ein hinreichend sicheres Urteil darüber abgegeben werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Die Prüfung schließt eine stichprobengestützte Prüfung der Nachweise für Beträge und Angaben im Konzernabschluss ein. Sie umfasst ferner die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsgrundsätze und der wesentlichen durch die Unternehmensleitung vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichende Grundlage für unser Prüfungsurteil abgibt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen ein getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2003 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme für das abgelaufene Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS).

Nach österreichischen handelsrechtlichen Vorschriften sind der Konzernlagebericht und das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Befreiung von der Aufstellung eines Konzernabschlusses nach österreichischem Recht zu prüfen. Wir bestätigen, dass der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die Befreiung von der Verpflichtung zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach österreichischem Recht erfüllt sind.“

Wien, am 26. Februar 2004

CONFIDA
Wirtschaftstreuhandgesellschaft m.b.H.
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Dipl.-Kfm. Walter Groier




Dr. Karl-Heinz Moser



**1. TOCHTERUNTERNEHMEN, DIE IM KONZERNABSCHLUSS IN DIE VOLLKONSOLIDIERUNG
EINBEZOGEN SIND****FLUGHAFEN WIEN IMMOBILIENVERWERTUNGSGESELLSCHAFT M.B.H. (IVW)**

Die Aufgabe der IVW umfasst die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien sowie den Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden am Gelände der Flughafen Wien.

Kapitalanteil:	100%
Eigenkapital:	77.257,5 (2002: 77.236,7)
Umsatzerlöse:	13.484,6 (2002: 14.509,6)
Jahresüberschuss:	7.639,2 (2002: 9.002,5)

VIENNA AIRCRAFT HANDLING GESELLSCHAFT M.B.H. (VAH)

Diese Gesellschaft bietet ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der Allgemeinen Luftfahrt, insbesondere aber für die Business Aviation an. Die wesentlichen Umsatzträger sind das Private Aircraft Handling sowie die Erfüllungsgehilfenleistung für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inkl. Betankung und Hangarierung).

Kapitalanteil:	100%
Eigenkapital:	55,5 (2002: 51,1)
Umsatzerlöse:	6.894,9 (2002: 6.149,6)
Jahresüberschuss:	1.163,6 (2002: 903,6)

VIENNA INTERNATIONAL AIRPORT SECURITY SERVICES GES.M.B.H. (VIAS)

Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckskontrollen) im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres zuständig. Darüberhinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, etc). Die Gesellschaft nimmt über ihre in- und ausländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil.

Kapitalanteil:	100%
Eigenkapital:	3.431,0 (2002: 3.396,6)
Umsatzerlöse:	18.156,4 (2002: 16.426,0)
Jahresüberschuss:	943,2 (2002: 1.829,6)

VIENNA AIRPORT BAUMANAGEMENT GESELLSCHAFT M.B.H. (VAB)

Erbringung von Baudienstleistungen aller Art, Wahrnehmung von Planungsaufgaben, Projektabwicklung und Bauüberwachung.

Kapitalanteil:	51%
Eigenkapital:	583,5 (2002: 275,0)
Umsatzerlöse:	4.518,4 (2002: 3.598,2)
Jahresüberschuss:	369,8 (2002: 81,7)

VIE LIEGENSCHAFTSBETEILIGUNGSGESELLSCHAFT M.B.H. (VIEL)

Die Aufgabe der VIEL und ihrer Tochtergesellschaft BPIB liegt im Ankauf, Entwicklung und Vermarktung der im Eigentum der BPIB stehenden Liegenschaften. Derzeit liegt der Schwerpunkt der zwei Gesellschaften im Aufbau des Business Park Fischamend nahe dem Flughafen.

Kapitalanteil:	100%
Eigenkapital:	3.664,0 (2002: 2.711,0)
Umsatzerlöse:	0,0 (2002: 0,0)
Jahresfehlbetrag:	-47,0 (2002: -54,4)



VIENNA AIRPORT BUSINESS PARK IMMOBILIENBESITZGESELLSCHAFT M.B.H. (BPIB)

Erwerb und die Vermarktung von Liegenschaften.

Kapitalanteil:	100%	
Eigenkapital:	2.969,9	(2002: 2.281,9)
Umsatzerlöse:	0,0	(2002: 0,0)
Jahresfehlbetrag:	-643,2	(2002: -98,9)

VIENNA INTERNATIONAL BETEILIGUNGSMANAGEMENT GESELLSCHAFT M.B.H. (VINT)

Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Aquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.

Kapitalanteil:	100%	
Eigenkapital:	27.219,6	(2002: 27.215,2)
Umsatzerlöse:	14,0	(2002: 8,7)
Jahresüberschuss:	21,2	(2002: -1,6)

VIE-MALTA GROUP

Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Der Abschluss der VIE-Malta Group beinhaltet die At Equity Bewertung des Konzernabschlusses bestehend aus Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Malta International Airport plc.

Kapitalanteil:	VINT 99,8%, VIE-BBI 0,2% (1 Anteil)	
Eigenkapital:	25.383,1	(2002: 25.888,3)
Umsatzerlöse:	393,7	(2002: 221,2)
Jahresüberschuss:	117,3	(2002: 48,5)

VIENNA INTERNATIONAL AIRPORT ESPAÑA, S.L.

Verwaltung, Beratung und Betrieb von Flughäfen.

Kapitalanteil:	100% VINT	
Eigenkapital:	262,1	(2002: 1.795,7)
Umsatzerlöse:	0,0	(2002: 1.186,3)
Jahresfehlbetrag:	-103,7	(2002: 274,5)

VIENNA AIRPORT INFRASTRUKTUR MAINTENANCE GMBH

Erbringung von Dienstleistungen am Elektroanlagensektor sowie Errichtung elektrischer Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung und Installation elektrischer Infrastruktur.

Kapitalanteil:	100%	
Eigenkapital:	30,3	(2002: 0,0)
Umsatzerlöse:	0,0	(2002: 0,0)
Jahresfehlbetrag:	-4,7	(2002: 0,0)

2. TOCHTERUNTERNEHMEN, DIE IM KONZERNABSCHLUSS NACH DER „EQUITY-METHODE“ KONSOLIDIERT SIND

CITY AIR TERMINAL BETRIEBSGESELLSCHAFT M.B.H. (CAT)

Betrieb des City-Airport-Express als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Wien-Mitte und Flughafen Schwechat; der Betrieb von Check In-Einrichtungen am Bahnhof Wien-Mitte verbunden mit Gepäcklogistik für Flugpassagiere; die Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

Kapitalanteil:	50,1%	
Eigenkapital:	16.564,3	(2002: 17.879,2)
Umsatzerlöse:	173,2	(2002: 0,0)
Jahresfehlbetrag:	-1.314,9	(2002: -157,5)



VIE-REISESERVICE GMBH IN LIQUIDATION

Ausübung des Reisebürogewerbes. Die Gesellschaft befindet sich in Liquidation.

Kapitalanteil:	32,0%	
Eigenkapital:		(2002: 41,3)
Umsatzerlöse:		(2002: 17,8)
Jahresfehlbetrag:		(2002: 2,6)

SCA SCHEDULE COORDINATION AUSTRIA GMBH

Die Gesellschaft fungiert als Schedule Coordinator für österreichische Flughäfen, d.h. sie akkordiert bzw. weist Slots (Zeitnischen) gemäß EU-Verordnung 95/93 den anfragenden Fluggesellschaften zu. Basis dabei bilden die von den Flughäfen vorgegebenen Kapazitätseckwerte.

Kapitalanteil:	40,0%	
Eigenkapital:	77,1	(2002: 70,1)
Umsatzerlöse:	670,1	(2002: 0,0)
Jahresüberschuss:	7,1	(2002: -4,9)

3. TOCHTERUNTERNEHMEN, DIE NICHT IN DEN KONZERNABSCHLUSS EINBEZOGEN WURDEN

SALZBURGER FLUGHAFEN SICHERHEITSGESELLSCHAFT M.B.H. (SFS)

Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an und ist derzeit nicht operativ tätig.

FLUGHAFEN WIEN / BERLIN-BRANDENBURG INTERNATIONAL ENTWICKLUNGSBETEILIGUNGS-GESELLSCHAFT M.B.H. (VIE-BBI)

Die VIE-BBI ist an der Entwicklungsgesellschaft BBIP Berlin-Brandenburg International Partner GmbH & CoKG beteiligt, die für die Verfolgung des Projektes „Flughafen Berlin“ tätig war.

VIE SHOPS ENTWICKLUNGS- UND BETRIEBSGES.M.B.H (VIE-SHOPS)

Entwicklung von Shop-Konzepten und der eigenständige Betrieb von Shops auf in- und ausländischen Airports. Die Beteiligung der Flughafen Wien AG besteht seit 16.7.1999. Die VIE Shops hält 20 Prozent an der Austrian Airlines Retail Company HandelsgesmbH.

VIAS HELLAS SECURITY AIR TRANSPORT SERVICES LIMITED LIABILITY COMPANY (VIAS HELLAS LTD.)

Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen, Gesellschaften in Verbindung mit Flughäfen und für Gesellschaften beauftragt durch Flughäfen oder Fluglinien. Diese Gesellschaft wurde zur Teilnahme von VIAS an den Ausschreibungen für Sicherheitsdienstleistungen auf griechischen Flughäfen gegründet.

GETSERVICE DIENSTLEISTUNGSGESELLSCHAFT M.B.H.

Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind.

„GETSERVICE“-FLUGHAFEN-SICHERHEITS- UND SERVICEDIENST GMBH

Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung, etc.

AVIASEC AVIATION SECURITY GMBH

Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen für den zivilen Luftverkehr. Diese Gesellschaft wurde von VIAS für die Teilnahme an den Ausschreibungen für Sicherheitsleistungen auf deutschen Flughäfen gemeinsam mit dem Hamburger Unternehmen SecuServ Aviation Security and Services Holding International GmbH gegründet.



BERICHT DES AUFSICHTSRATS

GESCHÄFTSORDNUNG

Der Aufsichtsrat gab sich im Berichtsjahr eine neue Geschäftsordnung. Wesentliche Änderungen waren die Einrichtung des Präsidial- und Personal-, des Strategie- sowie des Bilanzausschusses (Audit Committee). Weiters wurden Regelungen bezüglich Interessenskonflikte und Eigengeschäfte der Aufsichtsratsmitglieder aufgenommen.

SITZUNGEN

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2003 zu sieben Sitzungen zusammen. Weiters fanden im Berichtsjahr acht Sitzungen des Präsidial- und Personal-, zwei Sitzungen des Strategie- sowie zwei Sitzungen des Bilanzausschusses statt.

Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Die Mitglieder der Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung und berichteten dem Aufsichtsratsgremium.

CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Flughafen Wien AG hat sich mit einstimmigem Beschluss des Aufsichtsrats, der auf Antrag des Vorstands in der Sitzung am 2. April 2003 gefasst wurde, zur Einhaltung der Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex verpflichtet. Der Aufsichtsrat hat die darin festgelegten Kompetenzen und Verantwortungen wahrgenommen. Die erforderlichen Änderungen der Satzung und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats wurden vorgenommen.

ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Fa. CONFIDA, Wirtschaftstreuhandgesellschaft m.b.H., Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 1191 Wien, wurde in der 13. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Sie prüfte unter Einbeziehung des Lage- und des Konzernlageberichts den vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2003 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, erstellt nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 2003 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

FESTSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

Der Bilanzausschuss hat in seinen Sitzungen unter der Anwesenheit und mit Unterstützung des Wirtschaftsprüfers den Jahresabschluss und Lagebericht 2003 der Flughafen Wien AG eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2003 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2003 der Flughafen Wien AG festgestellt.

GEWINNVERTEILUNGSVORSCHLAG

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2003 von € 42.007.912,93 eine Dividende von € 2,00 je Aktie, das sind insgesamt € 42.000.000,00, ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 7.912,93 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

DANK UND ANERKENNUNG

Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den MitarbeiterInnen für die im Geschäftsjahr 2003 geleistete Arbeit und spricht seine Anerkennung aus.

GD Stv. Johannes CORETH,
Vorsitzender des Aufsichtsrats, Schwechat, am 24. März 2004



AUFBAUORGANISATION UND AUFSICHTSRAT

AUFBAUORGANISATION



Vorstand
Ing. Gerhard Schmid



Abfertigungsdienste
Ernest Eisner*



Flughafendienste
Karl Schleinzer*



Informationssysteme
Ing. Christian Vesely



Vorstand
Mag. Herbert Kaufmann



Airline- und Terminaldienste
MMag. Michael Höferer*



Generalsekretariat
Dr. Josef Stadler*



Kommunikation
Wolfgang Trimmel



Vorstand
Dr. Kurt Waniek



Konsumentendienste
Michael Tmej*



Managementdienste
Mag. Franz Imlinger*



Personal
Mag. Christoph Lehr

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

Vorsitzender

Gen.Dir.Stv. Johannes Coreth,
Niederösterreichische Versicherung

Stellvertreter

Dr. Andreas Staribacher,
Wirtschaftsprüfer u. Steuerberater (bis 11. Nov. 2003)
Dkfm. Alfred Reiter,
Vorstandsvorsitzender Investkredit Bank AG i.R.

Mag. Christian Domany,
Gen.Sekr. WKÖ (ab 24. April 2003)
Bürgermeister Hannes Fazekas,
Bürgermeister von Schwechat (ab 24. April 2003)
Mag. Reinhard Gogola,
AHS-Direktor (bis 24. April 2003)
RA Dr. Christoph Herbst
Dr. Franz Lauer,
Gen.Dir.Stv. Wiener Städtische Versicherung





Qualitätsmanagement
Mag. Christine Kargl



Revision
Mag. Günter Grubmüller



Technische Dienste
Peter Niedl



Umweltcontrolling
Ing. Christian Röhler



Land Development
DI Werner Hackenberg



Presse und Information
Hans Mayer



Strategie und Controlling
Mag. Andreas Schadenhofer



Treasury, IR, Beteiligungen
Robert Dusek



Zentrale Projektbegleitung Bau
Ing. Wolfgang Ötsch

* Gesamtprokuristen

Hans-Jürgen Manstein
(ab 24. April 2003)
Komm.-Rat Alfons Metzger
Mag. DI Roderich Regler,
Leiter d. verkehrspolitischen Abteilung der WKÖ i.R.
(bis 24. April 2003)
Dkfm. Dr. Georg Wailand,
Stellvertretender Chefredakteur „Neue Kronen
Zeitung“, Hrsg. „Gewinn“ (bis 24. April 2003)

Vom Betriebsrat wurden delegiert

Ing. Manfred Biegler,
Vorsitzender d. Angestelltenbetriebsrats
Gerhard Gager, Vorsitzender d. Arbeiterbetriebsrats
Eduard Oettl, Arbeiterbetriebsrat
Dieter Rozboril, Stv. Vorsitzender d. Arbeiterbetriebsrats
Alfred Zimmer,
Stv. Vorsitzender d. Angestelltenbetriebsrats

Vertreter der Aufsichtsbehörde

Min.-Rat Dr. Rolf A. Neidhart



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

BAGGAGE RECONCILIATION SYSTEM (BRS)

EDV-gestütztes System, welches alle Gepäckstücke in der Gepäckzentrale scannt. BRS gewährleistet, dass nur Gepäckstücke von Passagieren, die an Bord sind, verladen werden und stellt sicher, dass die Gepäckstücke schnellstmöglich auffindbar sind

BROKERAGE

Vermittlung von Flugzeugen für Bedarfsflüge

CARGO NORD

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

DELAY

Verspätung

FLUGBEWEGUNGEN

Starts und Landungen

FLUGLÄRMZONE

Fluglärmzone ist jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird

GENERAL AVIATION

Allgemeine Luftfahrt

HANDLING

Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge

HOLD BAGGAGE SCREENING

Jedes eingetragene Gepäckstück, das in den Gepäckraum eines Flugzeugs (= engl. „hold“) eingeladen werden soll, wird mittels X-ray-Kontrolle überprüft

HOME CARRIER

Heimische Fluggesellschaft

HUB

Drehscheibe im Luftverkehr

IATA

International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)

INCENTIVE

Tarifpolitische Anreizeffekte zur Erhöhung der Bereitschaft der Aufnahme von Flugverbindungen und Frequenzerhöhungen

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

MINIMUM CONNECTING TIME

Garantierte Mindestumsteigezeit

PAX

Passagier

PRIVATE AIRCRAFT

Luftfahrzeuge in Privatbesitz

RAMP HANDLING

Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitärservice, Passagiertransport, Push-back etc.

SEKUNDÄRDESTINATIONEN

Flugziele, die nicht täglich angefliegen werden

TERMINAL SUPERVISOR

Verantwortlich für Management, Information, Problemlösung sowie Monitoring des Betriebsablaufes im Passagierbereich der Terminals

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

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

VORFELD

„Parkplatz“ der Flugzeuge (Abstellplätze)



Die Online-Ausgabe des Geschäftsberichts 2003 des Flughafen Wien finden Sie auf unserer Homepage www.viennaairport.com unter: <http://vie2003de.genesto.com>

DISCLAIMER

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 26. Februar 2003 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrundeliegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zur Zeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr.

Flughafen Wien Aktiengesellschaft
Postfach 1
A-1300 Wien-Flughafen
Telefon: +43/1/7007-0
Telefax: +43/1/7007-23001
<http://www.viennaairport.com>

DVR: 008613
Firmenbuchnummer: FN 42984 m
Firmenbuchgericht
Landesgericht Korneuburg

Investor Relations:
Robert Dusek
Telefon: +43/1/7007-23126
e-mail: investor-relations@viennaairport.com

Abteilung Kommunikation:
Wolfgang Trimmel
Telefon: +43/1/7007-22300
e-mail: w.trimmel@viennaairport.com

Abteilung Presse und Information:
Hans Mayer
Telefon: +43/1/7007-23000
e-mail: h.mayer@viennaairport.com

Impressum

Herausgeber:
Flughafen Wien Aktiengesellschaft
Abteilung Kommunikation

Beratung und Koordination:
Mensalia Unternehmensberatung

