



www.viennaairport.com

Geschäftsbericht
2012
Flughafen Wien AG

› Kennzahlen der Flughafen Wien Gruppe 

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

› Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

in € Mio. (ausgenommen Mitarbeiter)	2012	Veränd. in %	2011	2010	2009
Gesamtumsatz	607,4	4,4	582,0	533,8	501,7
davon Airport	317,8	7,8	294,6	260,0	226,5
davon Handling	153,8	-4,2	160,5	165,2	169,8
davon Retail & Properties	119,5	8,0	110,6	93,6	88,8
davon Sonstige Segmente	16,1	0,2	16,1	14,5	16,2
EBITDA	221,4	17,1	189,0	168,1	166,5
EBITDA-Marge (in %) ¹	36,5	-	32,5	31,5	33,2
EBIT	108,0	60,8	67,2	102,3	99,6
EBIT-Marge (in %) ²	17,8	-	11,5	19,2	19,9
ROCE (in %) ³	4,9	-	3,2	5,1	5,4
Konzernergebnis nach Minderheiten	71,9	127,5	31,6	75,7	73,4
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	179,7	0,4	178,9	169,7	155,5
Eigenkapital	851,6	4,9	811,4	823,0	794,8
Eigenkapitalquote (in%)	41,3	-	37,7	41,2	42,7
Nettoverschuldung	719,6	-4,3	751,7	666,3	613,9
Bilanzsumme	2.061,8	-4,1	2.150,2	1.998,5	1.860,9
Gearing (in %)	84,5	-	92,6	81,0	77,2
Investitionen ⁴	101,2	-61,1	260,2	145,5	223,6
Ertragsteuern	21,4	59,2	13,5	23,0	22,7
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt ⁵	4.475	-1,1	4.525	4.266	4.148
Mitarbeiter zum Stichtag 31. 12.	4.306	-4,3	4.500	4.336	3.925

Erläuterungen: 1) EBITDA-Marge (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse; 2) EBIT-Marge (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse; 3) ROCE (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern) / durchschnittliches Capital Employed; 4) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen inklusive Rechnungs-korrekturen Vorjahre; 5) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt gewichtet nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.) exklusive Vorstände und Geschäftsführer;

› Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2012	Veränd. in %	2011	2010	2009
Gesamtpassagiere (in Mio.)	22,2	5,0	21,1	19,7	18,1
davon Transferpassagiere (in Mio.)	7,1	8,1	6,5	5,9	5,5
Flugbewegungen	244.650	-0,6	246.157	246.146	243.430
MTOW (in Mio. Tonnen) ⁶	8,1	-1,7	8,3	8,0	7,3
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	252.276	-9,2	277.784	295.989	254.006
Sitzladefaktor (in %) ⁷	73,0	-	69,6	68,9	68,7

› Börsentechnische Kennzahlen

	2012	Veränd. in %	2011	2010	2009
Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	0,0	21	21	21
KGV (per 31. 12.)	12,6	-35,4	19,4	14,2	10,0
Gewinn je Aktie (in €)	3,42	128,0	1,50	3,61	3,49
Dividende je Aktie (in €) ⁸	1,05	5,0	1,00	2,00	2,10
Dividenden-Rendite (per 31. 12.; in %)	2,4	-	3,4	3,9	6,0
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	30,5	-	66,5	55,5	60,1
Marktkapitalisierung (per 31. 12.; in € Mio.)	902,8	47,0	614,3	1.075,8	730,8
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	42,99	-17,3	51,98	51,23	38,84
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	26,04	1,3	25,70	33,11	19,06
Börsenkurs: Wert per 31. 12. (in €)	42,99	47,0	29,25	51,23	34,80
Marktgewichtung ATX Prime (per 31. 12.; in %) ⁹	1,1	-	1,0	-	-

6) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge; 7) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere / angebotene Sitzplatzkapazität; 8) Dividende 2012: Vorschlag an Hauptversammlung; 9) ATX Prime: per März 2011 Umstufung der VIE-Aktie vom ATX in den ATX Prime

Impressum

Medieninhaber

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Postfach 1
1300 Wien-Flughafen Austria

Telefon: +43/1/7007-0
Telefax: +43/1/7007-23001

www.viennaairport.com

DVR: 008613
Firmenbuchnummer: FN 42984 m
Firmenbuchgericht:
Landesgericht Korneuburg

Investor Relations

Leitung: Mag. Judit Helenyi
Telefon: +43/1/7007-23126
E-Mail: j.helenyi@viennaairport.com
Mario Santi
Telefon: +43/1/7007-22826
E-Mail: m.santi@viennaairport.com

Leitung Kommunikation

Stephan Klasmann
Telefon: +43/1/7007-22300
E-Mail: s.klasmann@viennaairport.com

Pressestelle

Peter Kleemann, MAS
Telefon: +43/1/7007-23000
E-Mail: p.kleemann@viennaairport.com

Hersteller

Ueberreuter Print GmbH
2100 Korneuburg

Das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet:

Website des Flughafen Wien:
<http://www.viennaairport.com>

Investor Relations Flughafen Wien:
<http://ir.viennaairport.com>

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:
<http://www.laermschutzprogramm.at>

Umwelt und Luftfahrt:
<http://www.vie-umwelt.at>

Alles zur 3. Piste:
<http://www.drittepiste.viennaairport.com>

Dialogforum Flughafen Wien:
<http://www.dialogforum.at>

Mediationsverfahren (Archiv):
<http://www.viemediation.at>

Dieser Geschäftsbericht wurde im Auftrag der Flughafen Wien AG



von **trend** produziert.
REPORTING

Konzeption, Gestaltung und

Produktion: Dieter Dalinger,
Gabriele Rosenzopf, MSc

Layout: Petra Meier

Vorstandsporträts: Leszek Wisniewski

Infografik: Rene Gatti,
Gabriele Rosenzopf, MSc

Lektorat: Susanne Ebner

Disclaimer: Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 26. Februar 2013 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr. Die PDF-Ausgabe des Geschäftsberichts 2012 des Flughafen Wien finden Sie auf unserer Homepage: <http://ir.viennaairport.com> unter dem Menüpunkt: Publikationen und Berichte. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Geschäftsbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit Frauen und Männer gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Geschäftsbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt.

Inhalt

8	—	Brief an die Aktionäre
12	—	Unternehmensstrategie
16	—	Unternehmensprofil
17	—	Der Standort Flughafen Wien-Schwechat
20	—	Die Flughafen Wien AG
20	—	Die Segmente der Flughafen Wien AG
26	—	Auslandsbeteiligungen im Überblick
27	—	Unternehmenssteuerung und Finanzmanagement
28	—	Geschäftsmodell
36	—	Verantwortungsvolle Unternehmensführung
42	—	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
48	—	Investor Relations
56	—	Corporate-Governance-Bericht
69	—	Bericht des Aufsichtsrats
72	—	Konzernlagebericht
110	—	Konzernabschluss
112	—	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
113	—	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
114	—	Konzern-Bilanz
115	—	Konzern-Geldflussrechnung
116	—	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
118	—	Konzernanhang
216	—	Erklärung des Vorstands nach §82 Börsegesetz
217	—	Bestätigungsvermerk
219	—	Glossar



Dr. Günther Ofner



Mag. Julian Jäger

**Sehr geehrte
Aktionärinnen,
sehr geehrte
Aktionäre!**

Das Geschäftsjahr 2012, über das wir Sie in diesem Geschäftsbericht informieren wollen, war gleichermaßen ereignisreich wie erfolgreich. Die Erweiterung und Modernisierung unserer Infrastruktur bei gleichzeitiger Fortsetzung einer sparsamen, auf höhere Produktivität und niedrigere Schulden bedachten Unternehmensführung waren die wichtigsten Herausforderungen des abgelaufenen Jahres. In beidem sind wir ein gutes Stück vorangekommen.

Wir haben 2012 die wichtigsten betriebswirtschaftlichen Ziele, eine Steigerung der Produktivität und ein profitables Wachstum für die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) erreicht. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache. Mit 22,2 Millionen Passagieren, einem Plus von 5 % gegenüber 2011, wurde ein neuer Rekordwert verzeichnet. Im Vergleich zum europäischen Durchschnitt von 1,8 % wächst der Flughafen Wien damit fast dreimal so schnell. Besonders markant war der Anstieg bei den Transferpassagieren um 8,1 %, sowie bei den Reisenden von und nach ost- und südosteuropäischen Destinationen um 12 %. Das unterstreicht die Wachstumsdynamik, die sich aus der Rolle des Flughafens Wien als Drehscheibe für Osteuropa ergibt.

Der Umsatz erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,4 % auf € 607,4 Mio., das EBITDA um 17,1 % auf € 221,4 Mio. Das Nettoergebnis hat sich mit einem Plus von 129 % auf € 72,3 Mio. sogar mehr als verdoppelt, dabei ist jedoch zu beachten, dass das Ergebnis 2011 durch zahlreiche Einmaleffekte belastet war. Nicht nur bei den Erträgen, auch bei Investitionen und Aufwand gab es erfreuliche Entwicklungen. So konnte die Terminalerweiterung Check-in 3 nicht zuletzt auch wegen Schadenersatzleistungen von Auftragnehmern in Millionenhöhe wesentlich günstiger fertiggestellt werden, als noch vor einem Jahr erwartet. >

Eine mit der Belegschaftsvertretung vereinbarte Nulllohnrunde von Mai 2013 bis Mai 2014 trägt dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu stärken. Die Personalkosten konnten durch die Reduktion der Mitarbeiteranzahl (im Jahresvergleich minus 194 bzw. 4,3 %) bereits 2012 deutlich reduziert werden. Die Implementierung eines zentralen Einkaufs, Synergieeffekte durch die Zusammenlegung von Abteilungen und Bereichen und Optimierungen im Führungsmanagement haben zu einer wesentlichen Produktivitätssteigerung geführt. Insgesamt sank der Betriebsaufwand der FWAG gegenüber 2011 um 2,2 % auf € 523,4 Mio.

Auch die Nettoverschuldung des Unternehmens konnte deutlich reduziert werden. Sie lag zum Jahresende 2012 bei € 719,6 Mio. gegenüber € 751,7 Mio. zum Ultimo 2011. Das Gearing – also die Verschuldung in Relation zum Eigenkapital – hat sich von 92,6 % auf 84,5 % stark verbessert, was zur sehr guten Bonität der FWAG beiträgt.

In den eben beschriebenen erfreulichen Zahlen spiegeln sich zwölf spannende und herausfordernde Monate wider, die nur durch den besonderen Einsatz und die hervorragende Kompetenz unserer Mitarbeiter so erfolgreich gestaltet werden konnten. So war die reibungslose Inbetriebnahme des Check-in 3 am 5. Juni ein wirklicher Meilenstein in der Geschichte unseres – Ihres – Unternehmens. Mit einem Schlag hat sich die Terminalfläche des Flughafens Wien um rund 150.000 m² praktisch verdoppelt. 17 zusätzliche Pierpositionen ermöglichen den Passagieren nun ein bequemer Boarding, und die zentrale Sicherheitskontrolle hat die Wartezeiten für den Security-Check auf wenige Minuten reduziert. Die zusätzlichen modernen Flächen für Shops und Gastrobetriebe in architektonisch anspruchsvollem Ambiente tragen zusätzlich zu einem entspannten Reisegefühl bei. Die Erfahrungen der ersten Monate im Vollbetrieb haben Chancen für weitere Optimierungen, etwa bei Beschilderung und Passagierwegen, aufgezeigt. Diese wurden teils bereits umgesetzt, beziehungsweise sind sie in Vorbereitung.

Auch die optische und technische Modernisierung des Check-in 1, der am 9. Jänner 2013 als neuer Standort für NIKI/airberlin wiedereröffnet wurde, bedeutet für unsere Passagiere mehr Komfort und – dank der im Pier West eingerichteten zentralen Sicherheitskontrolle – kürzere Wartezeiten beim Security-Check.

Die neuen beziehungsweise modernisierten Terminals sind sichtbare Zeichen für die Weiterentwicklung unseres Unternehmens. Doch konnten auch andere wichtige Erfolge verbucht werden, die nicht auf den ersten Blick erkennbar sind, aber viel zur Absicherung der FWAG beitragen. So wurden mit unseren wichtigsten Partnern Austrian Airlines und NIKI/airberlin langfristige Handlingverträge abgeschlossen, die die erfolgreiche Zukunft dieses wichtigen Tätigkeitsbereichs der FWAG über die nächsten sieben Jahre sichern. Auch die gesetzliche Verankerung der jährlichen Tarifierung nach einer klaren Formel, die im Juni 2012 erfolgte, trägt zu mehr Planungssicherheit bei.

Im Juli 2012 wurde der erstinstanzliche Bescheid zugestellt, der die Umweltverträglichkeit des eingereichten Projekts einer dritten Start- und Landebahn bestätigt. Die Behandlung der Berufungen durch den Umweltsenat bzw. eine rechtskräftige Entscheidung wird für Ende 2013 erwartet.

Das bringt uns auch schon zum Ausblick auf das Geschäftsjahr 2013, das weiterhin durch schwache Konjunktur und geringe Konsumneigung in den Industriestaaten geprägt sein wird. Durch die insgesamt dynamischere Entwicklung in der CEE-Region im Vergleich zur EU insgesamt rechnen wir weiterhin mit einem Passagierwachstum am Flughafen Wien. 2013 sollte das Plus bei ein bis zwei Prozent liegen. Langfristig halten wir an unserer Prognose von rund 30 Millionen Passagieren im Jahr 2020 fest. Vor diesem Hintergrund erwarten wir für 2013 einen Umsatz von mehr als € 625 Mio. und ein höheres EBITDA von mindestens € 230 Mio., sowie ein Nettoergebnis auf dem Niveau des Jahres 2012.

Die betriebswirtschaftlichen Ziele für 2013 sind klar: profitables Wachstum, Steigerung der Produktivität und Reduktion der Verschuldung auf das 2,9fache des EBITDA.

Die strategische Ausrichtung unseres Unternehmens ist ebenfalls eindeutig: Wir wollen unsere Position als Drehscheibe für ost- und südosteuropäische Destinationen ausbauen, die Servicequalität weiter verbessern und die Rolle als wichtiger Job-Motor für Ostösterreich verantwortungsbewusst wahrnehmen.

Wir würden uns freuen, diesen Weg mit Ihnen als Aktionäre gemeinsam zu gehen, und danken Ihnen ganz herzlich für das entgegengebrachte Vertrauen!

Schwechat, 26. Februar 2013

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

>



Unternehmensstrategie

Der Flughafen Wien-Schwechat positioniert sich als eines der führenden Drehkreuze in Europa mit Fokus auf dem Transfer zwischen Westeuropa und Osteuropa bzw. Destinationen im Nahen und Mittleren Osten. Strategisches Ziel der Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) ist es, die vorhandenen Wachstumspotenziale offensiv zu nutzen und ihren Kunden und Partnern die besten Rahmenbedingungen für die Umsetzung ihrer Geschäftsstrategien am Standort zur Verfügung zu stellen. Das wiederum soll langfristig zu einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts führen.

› Drehscheibenfunktion optimal unterstützen

Die Netzwerkstrategie der Homecarrier Austrian Airlines und NIKI ist auf die Drehscheibenfunktion des Flughafen Wien ausgerichtet und verfolgt das Ziel, eine Balance zwischen Frequenzdichte und Destinationsangebot herzustellen, um ein stetiges Passagierwachstum zu gewährleisten. Die Schaffung bester Rahmenbedingungen für den Umsteigeverkehr ist daher eine wichtige strategische Stoßrichtung, um Wachstum für die FWAG zu sichern. Das Incentiveprogramm für die Tarife der FWAG – in besonderer Weise der Transferincentive – ist auf die Unterstützung dieser Zielsetzung ausgerichtet. Die Aufgabe der Abteilung „Aviation Marketing & Business Development“ ist es, sich besonders um die für den Transferverkehr strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu bemühen. Darüber hinaus wurden 2012 Vereinbarungen mit Austrian Airlines und NIKI über eine weitere Vertiefung der bestehenden Partnerschaften geschlossen. Durch eine bessere Abstimmung von Kernprozessen sollen Leistungs- und Kostenvorteile für beide Seiten generiert werden.

› Infrastruktur bedarfsgerecht ausbauen

Der Luftverkehr bleibt mittel- und langfristig ein Wachstumsmarkt. Durch einen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur unterstützen wir unsere Kunden in ihrer Wettbewerbsfähigkeit und ermöglichen ihnen die Verfolgung einer offensiven Wachstumsstrategie. Im Jahr 2012 wurde mit der Eröffnung der Terminalerweiterung Check-in 3 ein wichtiger Schritt zur Modernisierung der Infrastruktur gesetzt. Dadurch wird eine Verbesserung der Servicequalität auch bei steigendem Passagieraufkommen gewährleistet. Mit der erfolgreichen Inbetriebnahme des Check-in 1 zum Jahreswechsel 2012/13 wurde ein weiterer positiver Meilenstein in der Modernisierung der Terminalgebäude gesetzt.

Eine weitere Zielsetzung für die Zukunft ist der Ausbau der Pistenkapazitäten. Das Projekt Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) wird mit Nachdruck verfolgt. Durch eine zusätzliche Start- und Landebahn soll die Pistenkapazität bedarfsgerecht erhöht werden. Bis zu einer möglichen Realisierung dieses Vorhabens wird in enger Kooperation mit den Systempartnern daran gearbeitet, die Kapazitäten des bestehenden Zwei-Pisten-Systems zu optimieren.

>

› Top-Position bei wichtigen Qualitätsparametern

Für den Erhalt bzw. die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit ist ein überdurchschnittliches Qualitätsniveau notwendig. Die FWAG will ihre Position bei wichtigen Qualitätsindikatoren – etwa der Pünktlichkeit – im Vergleich mit führenden internationalen Hubs weiter ausbauen. Hinsichtlich der Kundenzufriedenheit wird ein überdurchschnittliches Rating im internationalen Vergleich angestrebt. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet die Verbesserung des Passagierkomforts durch Ausbau- und Optimierungsmaßnahmen in den bestehenden Terminals.

› Ertragskraft steigern und Kosteneffizienz verbessern

Die Umsetzung der geplanten offensiven Wachstumsstrategie erfordert hohe Investitionen. Diese können allerdings nur dann realisiert werden, wenn es gelingt, die Ertragskraft weiter zu stärken und damit das Eigenfinanzierungspotenzial des Unternehmens zu verbessern. Die Flughafen Wien AG verfolgt daher ein strategisches Programm zur Steigerung der Produktivität, zur Verschlankeung der Prozesse und zur nachhaltigen Verbesserung der Kosteneffizienz. Alle Segmente sind daran beteiligt. Es konnte bereits eine Reihe von Maßnahmen erfolgreich eingeleitet werden, die positive Effekte hinsichtlich Zeit, Kosten und Qualität zeigen.

- › Die Produktivität, gemessen anhand der Verkehrseinheiten (Passagiere und Fracht) per Mitarbeiter, konnte 2012 deutlich gesteigert werden.
- › Durch die Schaffung des Terminal Operation Center wurde eine zentrale Anlaufstelle errichtet, welche die Kommunikationswege und -prozesse bündelt und somit effizienter gestaltet.
- › Im Handling wurden durch eine Reduktion von Schnittstellen bei der Flugzeugabfertigung sowie den effizienteren Einsatz von Mitarbeitern Personalkosten eingespart. Die Ziele wurden unter anderem dadurch erreicht, dass nun eine Person allein die Koordination der Abfertigung eines Luftfahrzeugs übernimmt.
- › Die Verfahren zur Lotsung und Positionierung von Luftfahrzeugen wurden überarbeitet. Diese neuen Abläufe garantieren neben höchstmöglicher Sicherheit auch eine verbesserte Wirtschaftlichkeit.
- › Im vergangenen Jahr wurde für alle Passagiere, die von den B- bzw. C-Gates abfliegen, eine zentrale Sicherheitskontrolle geschaffen. Dadurch wurde der Prozess effizienter gestaltet und der Personaleinsatz konnte im Vergleich zu den vormals dezentralen Kontrollen deutlich reduziert werden.
- › Durch die Einführung eines zentralen Facility-Managements wurde die Verantwortung für die Wartung und Instandsetzung gebündelt. Dadurch werden gebäude- und bereichsübergreifende Optimierungen der Wartungsaktivitäten ermöglicht.
- › Ein unternehmensweites Programm zur Verbesserung der Energieeffizienz hat bereits zu beträchtlichen Einsparungen beim Energieverbrauch geführt; weitere Maßnahmen sind in Planung. Die mit modernster Technik ausgestatteten neuen Flugzeugenteisungsgeräte, für die im Jahr 2012 € 4,9 Mio. investiert wurden, verbrauchen rund 25 % weniger Enteisungsmittel als die Vorgängergeräte.

Die Umsetzung einer zentralen Einkaufsabteilung für die gesamte FWAG hat zu wesentlichen Einsparungen und spürbaren Verbesserungen im Beschaffungsprozess geführt.

› **Marktposition im Handling strategisch absichern**

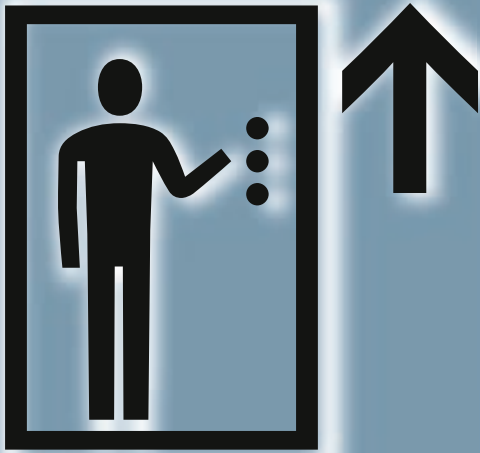
Der Flughafen Wien weist im internationalen Vergleich Spitzenwerte bei der Pünktlichkeit auf und bietet die kürzesten Umsteigezeiten. Dies ist unter anderem das Resultat der hohen Prozess- und Dienstleistungsqualität des Handlingsegments. Durch Service-Level-Agreements, ein laufendes Qualitätsmonitoring und das proaktive Aufgreifen von Kundenanliegen wird die Position als Marktführer strategisch abgesichert. 2012 ist es zudem gelungen, mit den Hauptkunden Austrian Airlines, NIKI und airberlin langfristige Handlingverträge mit Laufzeiten bis 2019 abzuschließen.

› **Immobilienportfolio optimieren und selektiv ausbauen**

Im Bereich der Immobilien verfolgt die FWAG eine Optimierungs- und selektive Ausbaustrategie. Die Produktsegmente mit guten Marktchancen werden in den nächsten Jahren offensiv ausgebaut. Dazu zählen insbesondere der Bereich der Hotellerie, Flächen für Meeting & Conferencing sowie die Vermietung von Frachtimmobilen (Lagerflächen und Büroräumlichkeiten) an Spediteure, Handling- und Logistikdienstleister. Im Jahr 2013 erfolgt die Fertigstellung der Sanierungsarbeiten im Speditionsgebäude. Darüber hinaus ist mittelfristig eine Erweiterung der verfügbaren Flächen im Air Cargo Center geplant. Bei den Büroimmobilien wird das Ziel verfolgt, das bestehende Portfolio zu optimieren und den Ergebnisbeitrag – unter anderem durch eine Erhöhung des Auslastungsgrades und der Reduktion von Betriebskosten – zu verbessern. Parkflächen und -garagen sollen auch zukünftig bedarfsgerecht ausgebaut bzw. optimiert werden. Ebenso werden die Hangarierungsflächen durch einen neuen Wartungshangar erweitert. Ein weiterer wesentlicher Schwerpunkt ist der Ausbau der Werbemöglichkeiten am Standort.

› **Erträge aus Retail & Gastro steigern**

Das Retailgeschäft am Vienna Airport hat große Wachstumschancen. Das Ziel der kommenden Jahre ist daher, dass der Flughafen Wien bezogen auf die Kennzahl „Retail Revenues pro Passagier“ zu den führenden Airports aufschließt. Kurz- und mittelfristig sollen durch bauliche Umbau- und angebotsseitige Optimierungsmaßnahmen die Attraktivität des Shop-Angebots und die Convenience für den Passagier gezielt verbessert werden. Dazu zählen Maßnahmen zur Optimierung des Shopmix, die Ausweitung des Angebotes, die Neugestaltung der Shopflächen sowie die Überarbeitung der Passagierwege. Diese Maßnahmen beziehen sich vor allem auf die Plaza, den Pier West und den Pier Ost. Im Check-in 3 werden die Erfahrungen aus den ersten Monaten des Vollbetriebs genutzt, um darauf aufbauend eine weitere Verbesserung des Shop-Portfolios vorzunehmen. Darüber hinaus werden derzeit im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Check-in 2 verschiedene langfristige Entwicklungsoptionen zur Schaffung einer für alle Passagiere zugänglichen und flächenmäßig erweiterten Retail- und Gastrozone evaluiert.



Unternehmensprofil

› Der Standort Flughafen Wien–Schwechat

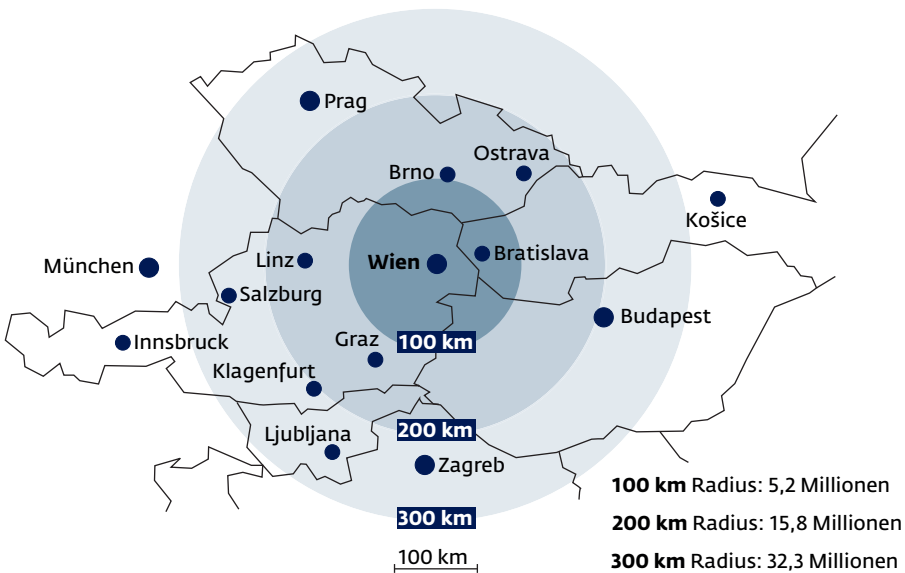
Der Flughafen Wien erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von mehr als 10 km². Er liegt etwa 20 Kilometer vom Zentrum Wiens entfernt und ist über eine Autobahn sowie durch die Schnellbahn und den City Airport Train in kurzer Zeit erreichbar.

Begünstigt durch seine geografische Lage, versteht sich der Flughafen Wien als wichtige Drehscheibe zu den Destinationen Mittel- und Osteuropas sowie in den Nahen und Mittleren Osten. Ein umfangreiches Angebot von 179 Destinationen in 67 Ländern sowie hohe Servicequalität durch kurze Umsteigezeiten und eine hohe Pünktlichkeitsrate zeichnen den Flughafen Wien aus.

Das Einzugsgebiet des Flughafens Wien-Schwechat umfasst bei einem Radius von 200 km neben Österreich Teile Tschechiens, der Slowakei, Ungarns, Kroatiens und Sloweniens. Rund 16 Millionen Menschen leben in dieser Region. Der zunehmende Ausbau der Infrastruktur in den Anrainerstaaten bewirkt eine Erweiterung des für den Flughafen Wien relevanten Einzugsgebiets. Der wirtschaftliche Aufholprozess dieser Regionen bewirkt auch eine wachsende Reisebereitschaft, deshalb steigen die Passagierzahlen in Wien seit Jahren deutlich stärker als im europäischen Durchschnitt. Wir gehen davon aus, dass sich dieser Trend auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird.

Immer mehr Menschen können den Flughafen Wien mit Privatautos, Bus oder Bahn schnell und einfach erreichen. Ende 2014 werden Intercity-Züge aus dem Westen über den Wiener Zentralbahnhof zum Flughafen durchfahren können. Damit soll zum Beispiel die Fahrzeit Linz–Wien/Flughafen auf ca. 1 1/2 Stunden, die Fahrzeit Salzburg–Wien/Flughafen auf ca. 2 1/2 Stunden reduziert werden.

>



Die geografische Lage als Tor nach Osteuropa, die wirtschaftlich überdurchschnittlich wachsende Catchment-Area und die hohe Servicequalität sind gute Gründe für Airlines, den Flughafen Wien zu nutzen. Darauf setzen als Homecarrier nicht nur die Austrian Airlines – und damit auch die Lufthansa-Gruppe – sondern auch NIKI/airberlin, die Wien als ihren vierten Hub neben Palma, Berlin und Düsseldorf betreibt.

Ein wichtiger Schritt zur Modernisierung der Infrastruktur war die Eröffnung der Terminalerweiterung Check-in 3 im Juni 2012. Der neue Komplex verfügt über 17 gebäude-nahe Flugzeugabstellpositionen, zusätzliche Check-in-Schalter, eine zentrale Sicherheitskontrolle, eine moderne Gepäcksortieranlage sowie einladende Shopping- und Gastronomieflächen. So wird auch bei weiter steigenden Passagierzahlen eine qualitativ hochwertige und rasche Passagierabfertigung gewährleistet.

Neben der Bereitstellung von Terminalflächen, Parkpositionen für Flugzeuge und verbesserten Rollwegen ist auch die Kapazität der Start- und Landebahnen ein wichtiges Kriterium, um in Zukunft vom erwarteten Wachstum des Luftverkehrs profitieren zu können.

Das bestehende Pistensystem aus zwei sich kreuzenden Start- und Landebahnen ermöglicht derzeit maximal 74 Flugbewegungen pro Stunde. Bei Realisierung des erwarteten Wachstums in den kommenden Jahren ist nach 2020 mit dem Erreichen der Kapazitätsgrenze des bestehenden Pistensystems zu rechnen. Im März 2007 wurde daher bei der Niederösterreichischen Landesregierung ein Antrag zur Verwirklichung des Projekts Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) eingereicht. Der positive erstinstanzliche Bescheid wurde der FWAG im Juli 2012 zugestellt. Aufgrund der eingebrachten Berufungen gegen den vorliegenden Bescheid wird eine rechtskräftige Errichtungsgenehmigung frühestens Ende 2013 erwartet. Mit Bauarbeiten kann frühestens 2016 gestartet werden, die Parallelpiste kann daher frühestens 2020 bzw. 2021 verfügbar sein. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids wird die Flughafen Wien AG auf Basis der erwarteten Passagier- und Flug-

bewegungsentwicklung sowie einer Wirtschaftlichkeitsrechnung die Entscheidung über die Realisierung treffen.

› Eckdaten des Flughafens Wien

Passagiere 2012	22.165.794
Gelände­fläche Flughafen (in km ²)	10 km ²
Airlines ¹	71
Destinationen ¹	179
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe ²	4.475
Erwerbstätige am Standort Flughafen insgesamt	rund 20.000
Gepäckstück-Handling in Mio.	18,0
Check-in-Schalter	128
Abstellpositionen in max. Belegung	96
davon Andockpositionen	37
Vermietbare Gesamtfläche (Büro und Fracht) 2012	rund 139.600 m ²
davon vermietbare Frachtfläche (in m ²)	rund 31.000 m ²
davon vermietbare Bürofläche (in m ²)	rund 100.000 m ²
Verkaufsfläche Geschäfte (in m ²)	11.520
Verkaufsfläche Gastronomie (in m ²)	8.208
Retailflächen gesamt (in m ²)	19.728
Verhältnis zwischen Airside- und Landsideflächen	63 % : 37 %
Parkplätze indoor ¹	11.064
Parkplätze outdoor ¹	12.270

1) per 31. 12. 2012

2) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

Die Flughafen Wien AG

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) gewährleistet mit ihrem diversifizierten Leistungsportfolio den reibungslosen Betrieb des Flughafen Wien. Das Unternehmen wurde im Jahr 1992 teilprivatisiert, die Aktien sind seitdem an der Wiener Börse gelistet. Damit ist die FWAG einer der wenigen börsennotierten Airports Europas.

Als Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber leitet die FWAG den operativen Flughafenbetrieb. Zudem fungiert sie als umfassende Infrastrukturanbieterin. Das Unternehmen und seine Tochter- und Enkelgesellschaften steuern nahezu alle Aktivitäten am Standort Flughafen Wien. Von der Weiterentwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur, der Bodenabfertigung, den Sicherheitsdienstleistungen über vielfältige Tätigkeiten rund um Retail, Gastronomie und Parkraumbewirtschaftung bis hin zur Immobilienvermarktung wird beinahe der gesamte Wertschöpfungsprozess am Standort durch die Flughafen-Wien-Gruppe abgedeckt.

Die Geschäftstätigkeit der Flughafen-Wien-Gruppe ist in die vier Segmente Airport, Handling, Retail & Properties und den Bereich Sonstige Segmente aufgeteilt:

› Segment Airport

Das Segment Airport ist für den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck verantwortlich.

Das Segment Airport treibt mit gezielten Marketingstrategien die Akquisition neuer Airlines im Point-to-Point-Verkehr sowie im Transferverkehr voran. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Erweiterung des Destinationsangebots und der Erhöhung der Flugfrequenzen. Eine attraktive Entgelte- und Incentivegestaltung unterstützt diese Bemühungen.

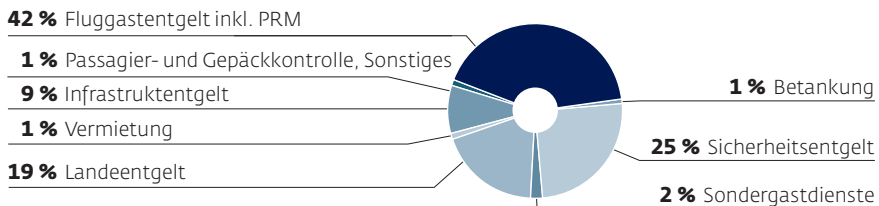
Zu den Tätigkeiten des Segments Airport zählen:

- › Flugplatzbetrieb
- › Gewährleistung der Sicherheit
- › Zutrittskontrollen
- › Durchführung von Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck
- › Betrieb und Betreuung aller Bewegungsflächen
- › Betrieb und Betreuung der Terminals sowie der Anlagen und der Einrichtungen zur Flugzeugabfertigung
- › Vermietung von Einrichtungen an Fluglinien
- › Betreuung bestehender sowie Akquisition neuer Airlines
- › Entgelte- und Incentivegestaltung
- › Behebung von Notfällen und Störungen
- › Feuerwehr
- › Ambulanz
- › Winterdienst
- › Betrieb des VIP- & Business-Centers und der Lounges
- › Betrieb des Standorts Vöslau

Das Segment Airport war 2012 vor allem durch die Inbetriebnahme des Check-in 3 geprägt. Der Probetrieb und die reibungslose Eröffnung standen im Mittelpunkt der Aktivitäten in diesem Segment. Durch die Einführung einer zentralen Sicherheitskontrolle konnten bedeutende Effizienzsteigerungen erzielt werden. Nach 6-monatiger Umbauzeit konnte zum Jahreswechsel der sanierte Check-in 1 wieder in Betrieb genommen werden.

Das Segment trägt mit einem Umsatz von € 317,8 Mio. im Jahr 2012 zu 52,3 % zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Anhang auf Seite 141 detailliert beschrieben.

Umsatz Airport



› Segment Handling

Das Segment Handling erbringt als Ground- und Fracht-Handling-Agent Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien-, Charter- und General-Aviation-Verkehrs. Die General Aviation umfasst Flüge der zivilen Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs. In ihr enthalten sind sowohl private als auch gewerbliche Flüge, wie zum Beispiel von Bedarfsfluggesellschaften, privaten Personen, Firmenjets oder von Rettungsfluggesellschaften.

Zu den Tätigkeiten des Segments Handling zählen:

- › Be- und Entladen der Luftfahrzeuge
- › Passagier- bzw. Crewtransport
- › Cateringtransport
- › Kabinenreinigung
- › Sanitärservice
- › Push-back und Schleppen von Luftfahrzeugen
- › Enteisung der Luftfahrzeuge
- › Abfertigung von Gepäck und Post
- › Erstellung von Flugzeugdokumenten inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen
- › Abfertigung von Luftfracht und Trucking
- › Führung des Import- und Exportlagers

Das Segment Handling trägt den Trends in der Luftfahrtbranche und dem anhaltenden Preisdruck Rechnung und reagiert auf die Anforderungen von Airlines, wie dem Wunsch nach kürzeren Bodenzeiten oder nach reduzierten Leistungspaketen. Durch die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten, hoher Pünktlichkeit und maßgeschneiderter Angebote >

kann sich der Geschäftsbereich Groundhandling im Wettbewerb gut behaupten. So hatte das Handling im Berichtsjahr trotz des Mitbewerbers Celebi Ground Handling Austria GmbH einen stabilen Marktanteil von 89,3 % (2011: 89,2 %). Zudem gelang es, mit drei großen Kunden – Austrian, airberlin und NIKI – langfristige Verträge abzuschließen.

Qualitätsvereinbarungen zur Bodenabfertigung wurden in Form von Service-Level-Agreements mit allen großen Kunden (unter anderem mit Austrian, Lufthansa, Swiss, Aeroflot und Korean Air) abgeschlossen.

Das Handling konnte auch 2012 seine Kompetenz, Verlässlichkeit und Qualität eindrucksvoll unter Beweis stellen – es wurde eine Pünktlichkeitsrate von deutlich über 95 % erreicht.

Auch für das Segment Handling war die im Juni 2012 erfolgte Eröffnung der Terminalerweiterung Check-in 3 ein Meilenstein. Mit der Eröffnung wurde die neue Gepäcksortieranlage in Betrieb genommen, die bei stärkerem Passagier- bzw. Gepäckaufkommen auch zukünftig eine ausgezeichnete Servicequalität gewährleisten wird. 2012 wurden rund 18 Mio. Gepäckstücke abgefertigt. Im europäischen Vergleich liegt der Flughafen damit im obersten Quartil.

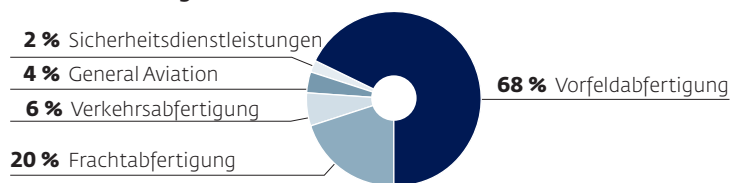
Um auch im Bereich Enteisung auf die Anforderungen der Kunden reagieren zu können, wurden im April 2012 die ersten von zehn neuen, hochwertigen Enteisungsfahrzeugen angeliefert. Die neuen Geräte zeichnen sich durch einen um rund 25 % geringeren Verbrauch an Enteisungsmitteln aus.

Im Jahr 2012 konnte sich der Frachtbereich mit einem Marktanteil von 94,0 % gegenüber dem zweiten Cargo-Handling-Anbieter (Swissport) in einem schwierigen wirtschaftlichen Gesamtumfeld behaupten. Das von der FWAG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 237.176 Tonnen.

Insgesamt wurden am Flughafen Wien 252.276 Tonnen Fracht umgeschlagen, was einem Minus von 9,2 % gegenüber 2011 entspricht. Im Vergleich zum Vorjahr sank die Luftfracht am Flughafen Wien um 10,9 % auf 178.054 Tonnen, das Trucking-Aufkommen reduzierte sich um 4,8 % auf 74.222 Tonnen. Der Rückgang des Frachtaufkommens spiegelt die andauernde schwache Konjunkturlage wider.

Das Segment trägt mit einem Umsatz von € 153,8 Mio. im Jahr 2012 zu 25,3 % zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Anhang auf Seite 141 detailliert beschrieben.

Umsatz Handling



› Segment Retail & Properties

Neben den flughafentypischen Aktivitäten der Segmente Handling und Airport gewinnen andere Umsatzquellen für den Flughafen Wien immer mehr an Bedeutung. Vor allem die Potenziale als Immobilienentwickler – Stichwort Airport-City – und als Shopping-Center stehen dabei im Mittelpunkt. Zusätzlich zur klassischen Rolle als Passagier wird der Fluggast immer mehr auch Konsument von Retail, Dienstleistung und Gastronomie. Passagiere, Parkkunden, Hotelgäste, Konferenzteilnehmer Mitarbeiter und Abholende als „Meeters & Greeters“ sind im Segment Retail & Properties wichtige Zielgruppen. Die dort erzielten Erträge sind für die wirtschaftliche Zukunft des Flughafens von großer Bedeutung. Wesentliche Ergebnisbeiträge liefern auch Werbeerlöse, das Parken sowie die Mieter von Büro- und Cargoflächen.

Zu den Tätigkeiten des Segments Retail & Properties zählen:

- › Retail und Gastronomie
- › Werbeflächenvermarktung
- › Immobilienentwicklung und Immobilienvermarktung
- › Vermietung von Büro- und Cargoflächen
- › Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsanbindung

Das Gastronomie- und Shoppingangebot wurde mit der Eröffnung des Check-in 3 unter anderem um Dolce&Gabbana, Thomas Sabo, Heinemann Duty-Free, einen Business- and Fashion-Store, Watch & Jewelry, International Bookstore, K.u.K. Hofzuckerbäcker Demel, Henry, Vienna Tea & Coffee House, Meinel Foodcourt, DeCanto, Panopolis, Kulinarität, Airbrew und eine Heineken-Bar erweitert. Gerade im Check-in 3 kann das Walk-through-Verkaufsflächen-Konzept unmittelbar nach der zentralen Sicherheitskontrolle auf 2 Ebenen (F- & G-Gates) bei den Passagieren stark punkten.

Durch die Inbetriebnahme der zusätzlichen Flächen im Check-in 3 konnte der Umsatz im Bereich Shopping- und Gastronomie im Vergleich zu 2011 deutlich gesteigert werden, und das trotz des Konkurses eines großen Shop- und Gastronomiebetreibers. Insgesamt waren 31 Verkaufsstandorte am Flughafen Wien vom Konkurs betroffen (14 im Check-in 3 und 17 im Altbestand). Sämtliche dieser Flächen befinden sich wieder im Besitz der FWAG. Bei Redaktionsschluss waren die meisten leerstehenden Flächen bereits an bestehende bzw. neue Betreiber vergeben. Bis Jahresmitte 2013 sollen sämtliche Verkaufs- und Gastrof lächen in Betrieb sein.

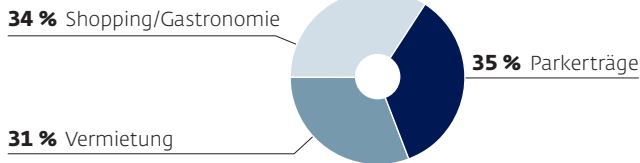
Das Parkgeschäft konnte einen starken Umsatzzuwachs verbuchen. Nach entsprechenden Adaptierungen der Wege und der Wiedereröffnung des Check-in 1 ist nun auch das Parkhaus 3 wieder leicht erreichbar. Gleichzeitig wird der Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorangetrieben. Nach der Errichtung des Bahnhofs „Wien-Flughafen“ wird ab Ende 2014 die Durchleitung der Intercity-Züge aus dem Westen realisiert.

Mit mehr als 30 Millionen Kontakten ist der Flughafen Wien eine der frequentiertesten Top-Standorte für Werbung und Marktkommunikation. Die Werbeerlöse konnten 2012 überproportional gesteigert werden. Die Inbetriebnahme des Check-in 3 und des neuen Ankunftsbereiches erweiterte das Werbeflächenportfolio um zusätzliche hochwertige und exklusive Standorte. Durch neue Angebote wurde die Außenwerbung attraktiver.

Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt ist die Vermarktung und Vermietung von Büro- und Frachtimmobilien.

Das Segment trägt mit einem Umsatz von € 119,5 Mio. im Jahr 2012 zu 19,7 % zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Anhang auf Seite 141 detailliert beschrieben.

Umsatz Retail & Properties



› Segment Sonstige Segmente

Das 2009 geschaffene Segment Sonstige Segmente umfasst verschiedene Dienstleistungen, die sowohl an andere Segmente als auch an externe Kunden erbracht werden.

Zu den Tätigkeiten des Segments Sonstige Segmente zählen:

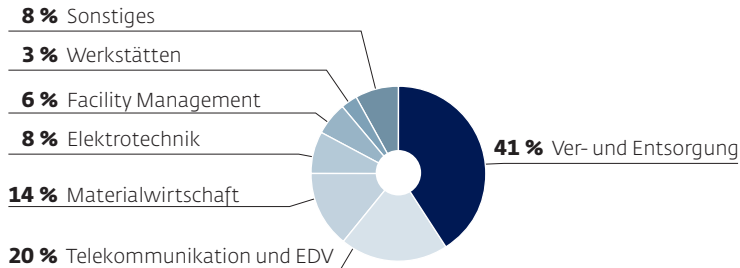
- › Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen
- › Wartung von Infrastruktureinrichtungen
- › Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung
- › Leistungen im Bereich der Telekommunikation sowie der Informatik
- › Technische Dienstleistungen im Bereich Elektromechanik sowie Haustechnik
- › Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen
- › Baumanagement
- › Beratungsleistungen
- › Ausländische Tochtergesellschaften
- › Besucherzentrum VISITAIR

Diesem Segment werden jene Tochtergesellschaften zugeordnet, die Anteile an assoziierten Unternehmen und an Gemeinschaftsunternehmen im Ausland halten und ansonsten keine operative Tätigkeit ausüben.

Im Geschäftsjahr 2012 erzielte das Segment Sonstige Segmente Umsatzerlöse in der Höhe von € 16,1 Mio., was einem Anteil von 2,7 % am Konzernumsatz gleichkommt. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Anhang auf Seite 141 detailliert beschrieben.

Details zur Geschäftsentwicklung der einzelnen Segmente finden Sie im Lagebericht ab Seite 79.

Umsatz Sonstige Segmente



› Besseres Ergebnis der Auslandsbeteiligungen

Die FWAG ist an drei weiteren internationalen Flughäfen beteiligt:

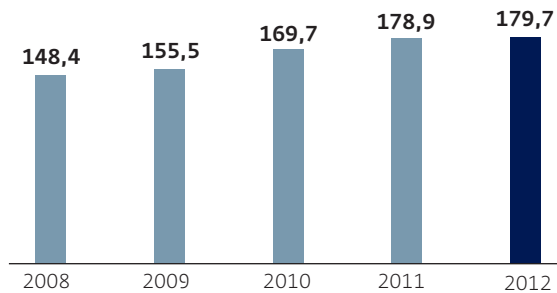
- › Die FWAG hält am Flughafen Malta durchgerechnet einen Anteil von rd. 33 % der Aktien. 40 % der Aktien besitzt eine Konsortialgesellschaft, an der die FWAG einen Anteil von 57,1 % hält, 10,1 % besitzt die FWAG direkt. Weitere 20 % hält die maltesische Regierung, die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet. Der Flughafen Malta hat im Berichtsjahr mit 3.649.979 Passagieren ein Plus von 4,1 % gegenüber 2011 erzielt. Das ist ein neuer Rekordwert, der sich auch im Ergebnisbeitrag positiv niederschlägt: Mit € 4,2 Mio., einem Plus von 9,6 % gegenüber 2011, leistet diese Beteiligung den bislang höchsten Beitrag zum Konzernergebnis der FWAG.
- › Am Flughafen Košice ist die FWAG indirekt über eine Holding mit 66 % beteiligt. 2012 musste ein Passagerrückgang von 11,4 % auf 235.754 Passagiere hingenommen werden. Dennoch konnte 2012 eine Verbesserung des Beteiligungsergebnisses gegenüber dem Vorjahr erzielt werden: € 0,9 Mio. (2011 aufgrund von Sonderabschreibungen: € -13,1 Mio.)
- › Weiters hält die FWAG 25,15 % an der Flughafen Friedrichshafen GmbH. Die Beteiligung wurde 2011 zur Gänze abgeschrieben, was in einem Buchwertabgang von -5,7 Mio. resultierte. Der Flughafen Friedrichshafen verzeichnete 2012 einen Passagerrückgang von 4,7 % auf 545.121 Passagiere.

Trotz der leicht niedrigeren Verkehrszahlen in Friedrichshafen und Košice konnte aus diesen Beteiligungen insgesamt ein Ergebnisbeitrag von € 5,1 Mio. erzielt werden, eine deutliche Verbesserung gegenüber 2011 (€ -15,3 Mio.), das mit außerordentlichen Wertberichtigungen belastet war.

› Unternehmenssteuerung und Finanzmanagement

Das Finanzmanagement der Flughafen-Wien-Gruppe verfolgt als strategische Ziele die Sicherstellung der Liquidität, die Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken und die Erhöhung der Rentabilität. Die Finanzierung der kapitalintensiven Infrastrukturinvestitionen wird überwiegend über den operativen Cashflow oder über Fremdfinanzierungen auf Basis einer soliden Eigenkapitalausstattung sichergestellt. Im Jahr 2012 erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe einen operativen Cashflow in Höhe von € 179,7 Mio.

Operativer Cashflow - Angaben in € Mio.



Die ergriffenen unternehmensweiten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kostenkontrolle verbessern die Ertragslage nachhaltig, erhöhen die EBITDA-Marge und stärken die Innenfinanzierungskraft des Unternehmens. Durch Produktivitätssteigerungen im Personalbereich, Einsparungen bei sonstigen operativen Aufwendungen und Kürzungen bei den Investitionsausgaben konnte die Nettoverschuldung deutlich reduziert werden.

Zum Jahresende 2012 betrug die Nettoverschuldung € 719,6 Mio. (2011: € 751,7 Mio.), damit verbesserte sich das Gearing auf 84,5 % (2011: 92,6 %). Das Eigenkapital erreichte € 851,6 Mio. (2011: € 811,4 Mio.). Das Unternehmen verfügt daher über eine hohe Bonität. Gemeinsam mit der steigenden Ertragskraft und den guten Wachstumsaussichten ergäbe das im Quervergleich Ratings von A- oder BBB+.

Der Umgang mit finanzwirtschaftlichen Risiken wie Liquiditäts- oder Zinsrisiken ist konzernweit durch Treasury-Richtlinien geregelt und obliegt der Treasury-Abteilung gemeinsam mit den einzelnen Konzernbereichen.

Um das mittelfristige Ziel einer Reduktion der Nettoverschuldung auf das 2,5fache EBITDA zu unterstützen, verfolgt das Unternehmen weiterhin eine nachhaltige Dividendenpolitik. Für 2012 wird der Hauptversammlung eine Dividende von € 1,05 pro Aktie vorgeschlagen. Die Dividendenrendite bezogen auf den Kurs zum Jahresultimo 2012 von € 42,99 beträgt 2,4 % (2011: 3,4 %).

Das Management verfolgt das Ziel, die Aktionäre am Erfolg des Unternehmens zu beteiligen, und strebt im mehrjährigen Durchschnitt eine Ausschüttungsquote von rund 40 % an. 2012 liegt die Ausschüttungsquote (Pay-Out-Ratio/POR) der Flughafen Wien AG bezogen auf das Konzernergebnis für das Jahr 2012 bei 30,5 % – im Vergleich zur ungewöhnlich hohen POR in 2011 von 66,5 %, da in 2011 das zugrunde liegende Ergebnis durch Einmaleffekte belastet war.

› Einflussgrößen und Geschäftsmodell

Das Reiseverhalten am Flughafen Wien wird von der guten Wirtschaftslage in Österreich positiv beeinflusst. Die international gedämpfte wirtschaftliche Lage wirkt aber eher negativ. Die geopolitische Lage nach der Ostöffnung und das dadurch erweiterte Einzugsgebiet begünstigen die Wachstumschancen des Flughafens Wien-Schwechat. Das vom International Monetary Fund prognostizierte Bruttoinlandsprodukt (BIP) zwischen 2012 und 2017 weist für die Länder der EU ein durchschnittliches Wachstum von rund 1,9 % aus, während der Zuwachs für die USA mit 2,9 % höher ausfällt. Die Länder Osteuropas allein betrachtet liegen mit einem Plus von 2,7 % ähnlich gut. Darin liegt eine große Chance für den Flughafen Wien. Er kann von der stärkeren wirtschaftlichen Entwicklung der CEE-Region und dem Aufholbedarf bei Flugreisen profitieren. Die richtigen Maßnahmen vorausgesetzt, hat der Flughafen Wien über einen längeren Zeitraum das Potenzial, über dem europäischen Durchschnitt zu wachsen. Das Verkehrsergebnis des Jahres 2012 zeigt, dass die FWAG mit ihrer Strategie auf dem richtigen Weg ist. Das Unternehmen konnte im Jahr 2012 mit insgesamt 22.165.794 Fluggästen einen neuen Passagierrekord verzeichnen. Der Zuwachs von 5,0 % im Vergleich zum Vorjahr liegt deutlich über dem europäischen Durchschnitt von 1,8 % (2012 lt. ACI). Insbesondere osteuropäische Destinationen boomten mit einem Passagierzuwachs von 12,1 %.

Für 2013 wird für den Flughafen Wien ein Passagierwachstum von 1 % bis 2 % erwartet. Bei den Flugbewegungen wird ein Rückgang von -1,5 % bis -2,5 % prognostiziert, während das Höchstabfluggewicht (MTOW) unverändert bleiben sollte.

Für den Zeitraum von 2012 bis 2020 wird für den Flughafen Wien ein durchschnittliches Passagierwachstum von 3,6 % jährlich prognostiziert. Somit werden gegen das Jahr 2020 rund 30 Mio. Passagiere am Vienna International Airport erwartet.

› Frachtaufkommen am Flughafen Wien

Das Frachtaufkommen ist ein Indikator für die gesamtwirtschaftliche Lage. Das Frachtvolumen (inkl. Trucking) ist am Flughafen Wien im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr um 9,2 % auf 252.276 Tonnen zurückgegangen. Die Importe aus dem asiatischen Raum unterlagen im Jahresverlauf starken Schwankungen. Nach einem guten 1. Quartal ging die Menge im 2. und 3. Quartal deutlich zurück. Im 4. Quartal blieb der Import aus dieser Region auf niedrigem Niveau. Eine positive Entwicklung konnte beim Frachtvolumen der Airlines Saudi Arab Cargo, Royal Jordanian, Emirates und Asiana festgestellt werden. Ab Sommer 2013 wird mit einer Stabilisierung des Frachtaufkommens gerechnet.

	2012	Veränderung in %	2011
Cargo an+ab	252.276	-9,2	277.784
an	136.501	-9,0	150.064
ab	115.775	-9,4	127.720
Luftfracht an+ab	178.054	-10,9	199.809
an	99.717	-12,6	114.100
ab	78.337	-8,6	85.709
Trucking an+ab	74.222	-4,8	77.976
an	36.785	2,3	35.964
ab	37.438	-10,9	42.011

› Entgelte und Incentives

Die Entwicklung des Passagieraufkommens, das Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht, MTOW) sowie die Anzahl der Flugbewegungen sind die wichtigsten Indikatoren für den Erfolg des Flughafen-Kerngeschäfts. Die FWAG hebt unterschiedliche Entgelte ein. Die meisten davon sind auf den Passagier oder auf die Flugbewegungen bzw. das MTOW bezogen. Für jeden abfliegenden Passagier wird von der Fluggesellschaft für den Flughafen ein vorgegebenes Fluggastentgelt und ein Entgelt für die erbrachten Sicherheitsdienstleistungen eingehoben. Das MTOW wird für jeden Flugzeugtyp vom Hersteller definiert und in der Berechnung des Landeentgelts berücksichtigt. Die für den Flughafen Wien optimale Kombination sind ein hohes Wachstum des MTOW und der Passagieranzahl bei einem unterproportionalen Anstieg der Flugbewegungen und der damit einhergehenden effizienten Auslastung der Pistenkapazität.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr günstiges Entgelte- und Incentivesystem an, um Wien als Transferhub für Airlines attraktiv zu machen.

Die Entgelte und deren jährliche Anpassungen, die zwischen Fluglinien, Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, BMVIT) und FWAG vereinbart wurden, erfolgen aufgrund der sogenannten Priccap-Formel. Die Formel lautet: Inflation minus 0,35 x Passagierwachstum im Durchschnitt der letzten 3 Jahre.

Mit dem am 1. Juli 2012 in Kraft getretenen Flughafenentgeltgesetz (FEG) wurde dieses Procedere der Entgeltanpassungen im Gesetz verankert. Dadurch wird zusätzliche Stabilität geschaffen, da auch die Priccap-Formel praktisch unverändert in das Gesetz übernommen wurde. Details zu der jährlichen Anpassung der Entgelte sind im Lagebericht auf Seite 78 ersichtlich.

Um Wien als Umsteige-Flughafen zu forcieren, hat die FWAG beschlossen, Transferincentives weiterhin zu gewähren. Diese Refundierung unterstützt jene Fluglinien, welche die Hubfunktion des Flughafen Wien auszubauen helfen. Um die Rolle des Flughafen Wien als Drehscheibe zwischen West und Ost nachhaltig abzusichern, wurde das Wachstumsincentiveprogramm 2012 fortgesetzt. (Details – siehe Lagebericht Seite 78.)

› Aviation Marketing

Die Flughafen-Wien-Gruppe arbeitet sehr eng mit ihren Partnern und Kunden zusammen. Bei der Akquisition neuer Airlines spielen die Analyse des Marktes sowie der regelmäßige Kundenkontakt eine wichtige Rolle. Im Rahmen der Marktanalyse werden das Marktpotenzial sowie Zahlen und Fakten der Fluglinien, rechtliche Rahmenbedingungen (Verkehrsrechte) und der bestehende Wettbewerb betrachtet. Genauso wichtig ist die Pflege des Kundenkontakts in Form von regelmäßigen Gesprächen und Präsentationen (Konferenzen, Messen, Meetings). Neue Airlines werden beim Eintritt in den Markt begleitet (z. B. Erstflugveranstaltungen, Roadshows etc.).

Wien ist weltweit als Tourismus- und Kongressdestination bekannt. 2012 wählte Mercer Wien zum vierten Mal in Folge zur Stadt mit der höchsten Lebensqualität. Wien führte auch 2011 zum siebenten Mal in Folge die Weltrangliste der Städte mit den meisten Kongressen an (ICCA). Die Rekorde der Nächtigungszahlen der letzten Jahre unterstreichen das Potenzial des Standorts als ideale Tourismusdestination.

› Die Verkehrsentwicklung 2012 im Detail

Ein starker Flughafen braucht auch einen starken Homecarrier. Für die Fluglinien Austrian und NIKI ist der Flughafen Wien Heimatflughafen. Im Ranking der Airlines gemessen am Passagieranteil führt die Austrian mit 49,5 % vor NIKI mit 12,0 %, airberlin mit 6,3 % und Lufthansa mit 5,5 %. In diesem Ranking verzeichneten Turkish Airlines, Emirates und Lufthansa die stärksten Zuwächse beim Passagieraufkommen. Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) stieg von 69,6 % im Jahr 2011 auf 73,0 %.

2012 wurde der Flughafen Wien von 71 Fluglinien regelmäßig angefliegen, die 179 Destinationen in 67 Ländern bedienten.

› Passagieraufkommen nach Airlines

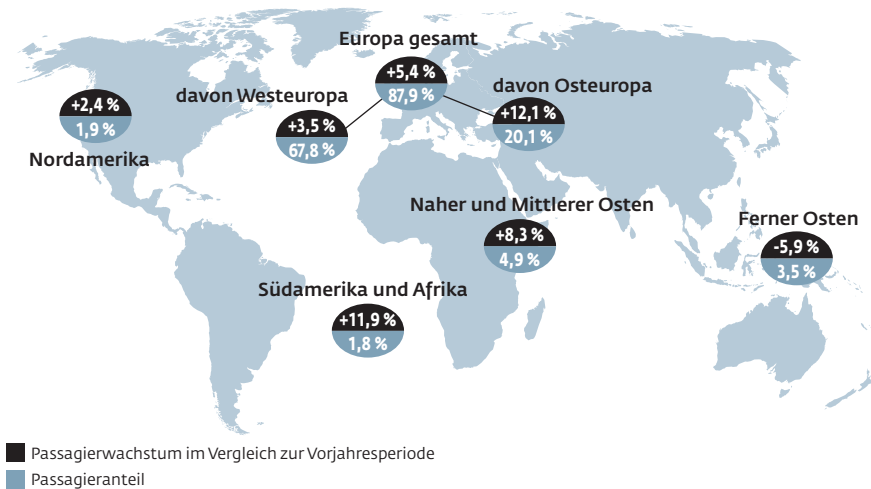
Fluglinie	2012	Veränderung in %	Anteil in %		
			2011	2012	2011
1. Austrian	10.973.263	4,0	10.550.468	49,5	50,0
2. NIKI	2.670.706	9,2	2.444.730	12,0	11,6
3. airberlin	1.387.728	1,6	1.365.640	6,3	6,5
4. Lufthansa	1.222.283	12,2	1.089.355	5,5	5,2
5. Germanwings	495.263	2,2	484.500	2,2	2,3
6. British Airways	374.392	11,9	334.540	1,7	1,6
7. Turkish Airlines	367.082	34,5	272.883	1,7	1,3
8. Swiss Intl.	338.546	0,9	335.661	1,5	1,6
9. Air France	335.148	9,4	306.233	1,5	1,5
10. Emirates	331.899	19,2	278.376	1,5	1,3
Sonstige	3.669.484	0,7	3.643.906	16,6	17,3
Passagiere	22.165.794	5,0	21.106.292	100,0	100,0

› Passagierentwicklung und Passagieranteil nach Regionen

Bei der Entwicklung der Passagiere nach Regionen lässt sich das überproportionale Wachstumspotenzial in den Ländern Osteuropas und des Nahen und Mittleren Ostens deutlich ablesen. Betrachtet man den Anteil der Regionen an der Anzahl der abgeflogenen Passagiere, so wird deutlich, dass Osteuropa mit einem Anteil von 20,1% sehr stark an der Passagierentwicklung beteiligt ist. Die Strategie der Drehscheibenfunktion des Flughafens Wien für Flüge von und nach Osteuropa – vor allem von und nach dem Nahen und Mittleren Osten – wird in der folgenden Grafik untermauert.

Abfliegende Passagiere

Passagierwachstum und Passagieranteil nach Regionen



Destinationsangebot

Der Flughafen Wien positioniert sich als idealer Transferhub für Flüge von und nach Osteuropa und bietet auch die meisten Destinationen in diese Region an. Über das ganze Jahr betrachtet wurden 45 Destinationen in dieser Region angefliegen. Die Tabelle zeigt den Stand in der Kalenderwoche 46.

› Anzahl der Osteuropadestinationen¹

	2012	2011	2010
Wien (VIE)	38	40	40
München (MUC)	35	33	33
Frankfurt (FRA)	34	35	36
Prag (PRG)	23	31	29
Zürich (ZRH)	19	19	20
Budapest (BUD)	10	18	18

1) OAG Max Historical, jeweils KW 46

› Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens in den zentral- und osteuropäischen Raum

	Destination	2012	Veränd. in %	2011
1.	Moskau	320.640	12,4	285.170
2.	Bukarest	245.454	23,8	198.299
3.	Sofia	224.825	36,2	165.022
4.	Belgrad	132.497	15,0	115.224
5.	Warschau	102.739	4,6	98.207
6.	Kiew	89.965	10,6	81.346
7.	Zagreb	77.951	-3,2	80.561
8.	Prag	73.702	12,2	65.666
9.	Tirana	69.357	24,3	55.797
10.	Sarajewo	59.485	-0,8	59.977
	Sonstige	829.873	6,2	781.412
Abfliegende Passagiere		2.226.488	12,1	1.986.681

› Entwicklung des Linien- Passagieraufkommens in den Nahen und Mittleren Osten

	Destination	2012	Veränd. in %	2011
1.	Dubai	225.795	9,3	206.579
2.	Tel Aviv	165.803	24,5	133.149
3.	Doha	43.270	11,0	38.965
4.	Amman	40.643	2,7	39.562
5.	Erbil	27.034	34,7	20.070
6.	Teheran	20.216	-28,2	28.165
7.	Baghdad	12.850	107,8	6.183
8.	Ras Al Khaymah	4.764	69,4	2.813
9.	Muskat	837	-11,1	941
10.	Damaskus	351	-98,3	21.219
	Sonstige	104	-95,8	2.493
Abfliegende Passagiere		541.667	8,3	500.139

› Entwicklung des Linien- Passagieraufkommens - Langstrecke

	Destination	2012	Veränd. in %	2011
1.	Bangkok	111.265	7,6	103.359
2.	New York	87.103	3,3	84.325
3.	Tokio	77.390	7,2	72.222
4.	Washington	64.331	9,1	58.992
5.	Toronto	61.054	2,6	59.485
6.	Delhi	55.385	5,7	52.397
7.	Taipei	50.790	-1,3	51.484
8.	Peking	45.005	-19,8	56.089
9.	Seoul ¹⁾	14.831	-10,8	16.627
10.	Astana	14.617	16,8	12.511
	Sonstige	23.473	-54,2	51.305
Abfliegende Passagiere		605.244	-2,2	618.796

1) Flug via Zürich

› Sicherheit geht vor

Am Flughafen Wien wird einem sicheren und reibungslosen Betrieb höchste Priorität beimessen.

Mit dem am Flughafen Wien implementierten Safety-Management-System werden Maßnahmen zur Steigerung der flugplatzbetrieblichen Sicherheit vernetzt.

Durch proaktives Gefahrenmanagement werden mögliche Bedrohungssituationen schon vorab identifiziert. Dadurch können frühzeitig entsprechende Gegenmaßnahmen gesetzt werden. Unfälle – und die damit verbundenen Kosten – werden dadurch auf ein Minimum reduziert.

Die Anzahl der meldepflichtigen Unfälle im Geschäftsjahr 2012 lag mit 145 Unfällen deutlich unter dem Schnitt der letzten zehn Jahre.

Seit 2010 ist der Flughafen Wien nach den Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zertifiziert. Durch externe Kontrollen unterzieht sich der Flughafen einer genauen regelmäßigen Prüfung, die letztendlich zu einer steten Verbesserung der Sicherheitsstandards führt. Im Geschäftsjahr 2012 erfolgten drei Audits durch das BMVIT, die nur geringfügige Mängel in Bezug auf die anwendbaren Vorschriften feststellten. Die beanstandeten Abweichungen wurden umgehend vom Flughafen behoben.

Im Zuge der Inbetriebnahme der Terminalerweiterung Check-in 3 wurden die Verfahren für das Lotsen und Positionieren von Luftfahrzeugen überarbeitet und nach einem umfangreichen Safety-Assessment erfolgreich umgesetzt. Die neuen Abläufe garantieren bei Einhaltung höchstmöglicher Sicherheit größere Wirtschaftlichkeit und Kapazität.

Die Inbetriebnahme des Check-in 3 stellte zusätzliche Aufgaben an die Sicherheit. Durch die Zentralisierung der Sicherheitskontrolle und die damit einhergehende Effizienzsteigerung konnte die Personalproduktivität deutlich verbessert werden. Insgesamt standen 120 Geräte für die Reisegepäck- und Handgepäckskontrolle zur Verfügung. Die Inbetriebnahme des Check-in 3 führte aber auch zu neuen Möglichkeiten der Effizienzsteigerung. Die zentralisierten Sicherheitskontrollen im Check-in 3 und bei den Busgates konnten zum Beispiel die Wartezeiten bei der Passagierkontrolle auf 4 bis 6 Minuten deutlich verkürzen.

› Check-in 3

Mit der erfolgreichen Inbetriebnahme des Check-in 3 werden die bisherigen Terminalflächen verdoppelt. Die Terminalerweiterung ermöglicht dem Flughafen, künftig flexibel auf die tatsächliche Verkehrsentwicklung und unterschiedliche Verkehrsspitzen zu reagieren.

Mit den zusätzlichen Kapazitäten wird dafür gesorgt, dass auch bei wachsendem Flugverkehr eine qualitativ hochwertige und rasche Passagierabfertigung gewährleistet wird.

Offenheit und Transparenz sind wesentliche Merkmale des neuen Check-in 3. Durchgängige Glasfassaden ermöglichen den Ausblick auf das Vorfeld und die Landebahnen. Durch die integrierte getönte Glasfläche bietet die Fassade zusätzlich zur klaren Sicht auch Schutz vor Wärme und Blendung.

In technischer Hinsicht ist eines der Herzstücke des neuen Terminals die neue Gepäckförderanlage, die bereits frühzeitig fertiggestellt und im Vorfeld intensiv durchgetestet wurde. Die hochmoderne Anlage kann bis zu 6.330 Gepäckstücke pro Stunde sortieren und mit 1.500 elektrischen Motoren über 7,5 km Förderbänder präzise an den Bestimmungsort befördern.

Am 5. Juni 2012 öffnete der Check-in 3 offiziell seine Pforten und ist seitdem weitgehend störungsfrei in Betrieb. Zwischen 30.000 und 40.000 Passagiere werden hier pro Tag abgefertigt. Der Realbetrieb zeigte aber auch weitere Verbesserungspotenziale, die nunmehr Schritt für Schritt umgesetzt werden.

Dimensionen Terminal	
Länge	270 m
Breite	55 m
Höhe	20 m
Dimensionen Pier	
Länge	450 m
Breite	33 m
Höhe	20 m
Bruttogeschoßfläche Terminal	76.000 m ²
Bruttogeschoßfläche Pier	71.000 m ²
Infrastruktur	
Check-in-Schalter	64
Gepäckausgabebänder	10
Pierpositionen	17
Shoppingfläche	5.900 m ²
Gastronomiefläche	3.700 m ²



Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Verantwortungsvolle Unternehmensführung umfasst nicht nur wirtschaftliche Aspekte, sondern auch den sorgsamsten Umgang mit Umwelt und Gesellschaft. Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) hat über den Flugbetrieb hinaus eine besondere gesellschaftliche Rolle und Verantwortung gegenüber Stakeholdern und Interessengruppen, vor allen aber gegenüber der betroffenen Bevölkerung. Neben jährlich mehr als 22 Mio. Passagieren, die von weiteren rund zehn Millionen Menschen begleitet oder abgeholt werden, gilt das vor allem für alle Anrainer und Mitarbeiter.

In der Nachbarschaft leben viele Menschen mit dem Flughafen und damit auch mit den vorteilhaften und belastenden Auswirkungen des Flugbetriebs. Häufig ist es aber auch eine Wechselbeziehung, denn viele haben ihren Arbeitsplatz direkt am Airport; der Standort zählt zu den größten Arbeitgebern Österreichs. Von den rund 20.000 am Standort Flughafen Beschäftigten kommt etwa ein Drittel aus der näheren Umgebung, der überwiegende Rest aus einem Umkreis von rund 50 km. Weitere 52.500 Arbeitsplätze in ganz Österreich hängen indirekt vom Betrieb des Flughafens Wien-Schwechat ab.

Auch angebotsseitig ist der Flughafen ein wesentlicher Jobmotor für Wirtschaft und Tourismus. Vor allem die mehr als 300 Headquarters, die in Ostösterreich als Zwischenholdings für Geschäfte in Osteuropa angesiedelt sind, brauchen leistungsfähige Tagesrandverbindungen nach Osteuropa und eine gute Anbindung an die internationale Wirtschaft. Die Airlines, die Flüge von Wien aus anbieten, finden hier hohe Servicequalität und günstige Entgelte. Nur so sind sie auch künftig wettbewerbsfähig und können ihr Angebot bedarfsgerecht weiter ausbauen.

Gute Nachbarschaft und ein intensiver Dialog mit allen Stakeholdern haben für den Flughafen Wien oberste Priorität in seiner Nachhaltigkeitsstrategie. Dazu zählen etwa der schonende Umgang mit der Umwelt, die Reduktion des Ressourcenverbrauchs und die nachhaltige Sicherung der Lebensqualität in der Region, trotz des auch 2012 gestiegenen Passagieraufkommens. Die Flughafen Wien AG verpflichtet sich im Rahmen ihrer Corporate-Social-Responsibility- (CSR-)Strategie zu einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts bei gleichzeitiger Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Daher setzt das Unternehmen eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen durch den Flugverkehr.

› **CSR als wichtiger Erfolgsfaktor für die unternehmerische Zukunft**

Als Dienstleistungsunternehmen für eine ganze Wirtschafts- und Tourismusregion ist die hohe Akzeptanz der Kunden, Mitarbeiter und der Bevölkerung in der näheren Umgebung für den Flughafen Wien von größter Bedeutung. Die ausufernden Konflikte rund um andere Flughafen-Infrastrukturprojekte in anderen Ländern zeigen klar, wie wichtig die gesellschaftliche Akzeptanz für eine nachhaltig erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens und des gesamten Standortes ist. Daher muss sich die FWAG auch weiterhin intensiv auf die Umsetzung und Weiterentwicklung seiner CSR-Aktivitäten konzentrieren.

› **Sponsoring und Spenden**

In Hinblick auf die große Zahl von betroffenen Menschen und Stakeholdern und die Eingriffe in Umwelt und Lebensqualität, die durch den Flugbetrieb und seine Begleit- >

erscheinungen ausgelöst werden, hat die FWAG eine besondere Verpflichtung, auch ihrerseits durch Sponsoringaktivitäten und Spenden einen positiven Beitrag für die Gesellschaft zu leisten. Daher fördert die FWAG Veranstaltungen und andere Aktivitäten mit gesellschaftlichen, sportlichen, wirtschaftlichen, politischen, sozialen, kulturellen, umweltbezogenen und anderen vergleichbaren Inhalten. Entscheidungsprozess und Zuständigkeiten sind in einer vom Vorstand beschlossenen und dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gebrachten Sponsoringrichtlinie detailliert festgelegt, um die Einhaltung der entsprechenden gesetzlichen Normen lückenlos sicherzustellen. Als Unternehmen mit einer bedeutenden Beteiligung der öffentlichen Hand unterliegt die FWAG dem Medientransparenzgesetz und den entsprechenden Bestimmungen des Antikorruptionsgesetzes. Spenden dürfen nicht an politische Parteien und nahestehende Organisationen (§ 2 Z 1–3 ParteienG 2012), parlamentarische Klubs gemäß § 1 des Klubfinanzierungsgesetzes 1985, Rechtsträger nach § 1 des Publizistikförderungsgesetzes 1984, Behörden und ihre Rechtsträger erfolgen.

› Stakeholder-Dialog

Die Flughafen Wien AG hat bereits im Jahre 1989 einen Nachbarschaftsbeirat für den Dialog mit den Umlandgemeinden gegründet. In diesem Gremium behandelt der Vorstand der FWAG mit den Bürgermeister*innen der Anrainergemeinden Schwechat, Fischamend, Kleinneusiedl, Enzersdorf a. d. Fischa, Schwadorf, Großenzersdorf, Rauchenwarth, Zwölfaxing und Himberg sowie den Bezirksvorstehern der Wiener Bezirke Donaustadt und Simmering Themen von gemeinsamem Interesse.

Im Rahmen des von 2001 bis 2005 durchgeführten Mediationsverfahrens wurde der Kreis für den Stakeholder-Dialog ausgedehnt: Es kamen weitere Gemeinden und Wiener Bezirke hinzu sowie eine Vielzahl wesentlicher Bürgerinitiativen aus den betroffenen Regionen.

› Dialogforum

Als Ergebnis der positiven und konstruktiven Zusammenarbeit mit Anrainergemeinden und Bürgerinitiativen während des Mediationsverfahrens im Jahr 2005 wurde gemeinsam mit den Stakeholdern aus dem Nachbarschaftsbeirat und dem Mediationsverfahren die dauerhafte Einrichtung des Dialogforum Flughafen Wien-Schwchat gegründet. Es sind nunmehr auch Austro Control und Austrian, alle Gemeinden des erweiterten Umlandes des Flughafens, 16 Bürgerinitiativen aus diesen Regionen, die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, Umweltschutz Wien und Niederösterreich sowie über die sogenannten Bezirkskonferenzen auch die Gemeinden aus der Region Gänserndorf, Bruck a. d. L., Baden, Mödling, Wien-Umgebung sowie über die Stadtkonferenz Wien auch die Wiener Bezirke in die Kommunikation eingebunden.

Das Dialogforum behandelt jene Themen, die auf Basis der Mediationsverträge umzusetzen sind, im Verfahren nicht abgeschlossen werden konnten bzw. die aufgrund aktueller Entwicklungen neu entstehen. Die gemeinsame Arbeit aller Betroffenen im Dialogforum ist auch international anerkannt und dient vielen Airports als Grundlage für die eigene Umlandarbeit. Das im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm für die Anrainergemeinden wurde auch 2012 von der Flughafen Wien AG gemeinsam mit dem Dialogforum und dem Umweltfonds erfolgreich vorangetrieben. Das erklärte Ziel

des Lärmschutzprogramms ist eine Erhöhung der Lebensqualität der Menschen in den rund 12.000 anspruchsberechtigten Haushalten. Bis zum Ende des Jahres 2012 wurden nahezu alle vom Fluglärm betroffenen und an einer Umsetzung des Programms interessierten Haushalte begutachtet und deren Lärmschutz durch Umbauarbeiten verbessert. Voraussichtlich kann daher bis Mitte 2013 die Intensivphase des Programms abgeschlossen werden. Das Dialogforum Flughafen Wien überprüft den Erfolg der für den Flugverkehr vereinbarten Maßnahmen jährlich und dokumentiert die Ergebnisse in einem Evaluierungsbericht, der auch auf der Website <http://www.dialogforum.at> veröffentlicht wird. Schwerpunkt bilden dabei die Entwicklung der Lärmzonen, die Einhaltung der für den Flugverkehr vereinbarten Korridore, Verteilungsquoten und Nachtflugregelungen sowie der Erfolg des Lärmgebührenmodells.

› UVP 3. Piste

Im Sommer 2012 wurde von der verfahrensführenden Behörde, dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, die Umweltverträglichkeit des Projekts 3. Piste bescheidsmäßig bestätigt. Dem erlassenen Bescheid ging eines der aufwendigsten UVP-Verfahren in Österreich voraus. Mit fünf Jahren Verfahrensdauer und 35 bestellten Gutachtern für 38 Sachgebiete ist die Prüfung besonders umfassend und genau ausgefallen. Insgesamt wurden 1.331 Einwendungen behandelt. Diese geringe Anzahl an Einwendungen (zum Vergleich: Der Flughafen München hatte 60.000 Einwendungen gegen dessen 3. Piste) ist vor dem Hintergrund des europaweit einzigartigen Mediationsverfahrens zwischen Flughafen, betroffenen Bürgern, Bürgerinitiativen, Gemeinden und Bundesländern zu sehen. Im Rahmen dieser von 2000 bis 2005 dauernden Verhandlungen wurden zivilrechtlich verbindliche Vereinbarungen getroffen, die weit über die gesetzlichen Erfordernisse hinausgehen. Im Einvernehmen mit der Austro Control wurden schonende Flugrouten festgelegt und viele andere Ausgleichsmaßnahmen für die betroffenen Bürger und Gemeinden vereinbart. Die im Mediationsvertrag getroffenen Regelungen für den Bau einer 3. Piste werden bereits jetzt umgesetzt.

Die nach Ablauf der Berufungsfrist beim Umweltsenat als zweite Instanz eingebrachten Rechtsmittel gegen den erstinstanzlichen Bescheid werden nun im zweitinstanzlichen Verfahren behandelt. Da die Flughafen Wien AG bei der Einreichung des Projektes die Vereinbarungen des Mediationsvertrages eingehalten hat und aufgrund des Vertrauens in die weitere konstruktive Zusammenarbeit mit der FWAG im Dialogforum, hat keine der niederösterreichischen Anrainergemeinden und keine der 16 Bürgerinitiativen des Dialogforum gegen den positiven Bescheid Berufung eingelegt. Die Stadt Wien hat in einem Rechtsmittel ergänzende Forderungen für die vor Betriebsbeginn der 3. Piste erforderliche Gestaltung der Flugrouten gestellt.

› Flugspuren.at

Am Flugverkehr interessierten Personen steht seit einigen Jahren eine Seite im Internet zur Verfügung, die von der Flughafen Wien AG gemeinsam mit Austro Control betreut wird. Auf dieser Website sind Informationen über die Flugbewegungen der letzten 14 Tage getrennt nach Starts und Landungen abrufbar. Für jeden einzelnen Flug sind die Flughöhe, der Zeitpunkt sowie die Antriebsart (Propeller oder Jet) ersichtlich. Einzigartig in Europa ist die zusätzliche Angabe der Anzahl von Flugbewegungen innerhalb eines >

wählbaren Zeitraumes auf einer bestimmten An- oder Abflugstrecke. Aus Datenschutzgründen sind die Informationen um mindestens 24 Stunden zeitversetzt einsehbar. Mit der Darstellung der Flugspuren im Internet werden auch die im Rahmen der im Dialogforum diskutierten und umgesetzten Maßnahmen für die Bevölkerung nachvollziehbar und transparent. Im Jahr 2012 haben sich insgesamt 14.392 Besucher (2011: 11.251) registriert, die diese Website 24.885-mal (2011: 23.575-mal) aufgerufen haben. Pro Tag entspricht das rund 68 Zugriffen (2011: 65).

› **Nachtflugbewegungen 2012**

Der Anteil der Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr verringerte sich im Berichtsjahr von 7,3 % auf 6,8 %. Das entspricht einem Absolutwert von 48 (2011: 49) Starts und Landungen pro Nacht. Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren sollte die Anzahl der Flugbewegungen in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden, was im Berichtsjahr auch gelungen ist. Für das Jahr 2012 wurde somit der Zielwert laut Mediation von 4.700 Bewegungen um 496 unterschritten. Langfristig betrachtet – über den Zeitraum 2007 bis Ende 2012 – wurden bei einem kumulierten Nachtflug-Zielwert laut Mediation von 29.898 Bewegungen tatsächlich 29.754 Bewegungen durchgeführt. Der Zielwert wurde daher um 144 Bewegungen oder um rund 0,5 % unterschritten. Eine weitere schrittweise Reduktion auf 3.000 Bewegungen pro anno ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der dritten Piste vorgesehen. Details zur Nachtflugsituation können aus dem Evaluierungsbericht, der vom Verein Dialogforum Flughafen Wien ca. in der Mitte des Jahres veröffentlicht wird, entnommen werden.

› **Vie-umwelt.at**

Als weiteres Kommunikationsmittel steht eine eigene Website zur Verfügung, auf der sämtliche den Flughafen Wien betreffende Umweltdaten zu finden sind. Im Besonderen sind die aktuellen Messwerte der 15 fixen Messstellen sowie der drei mobilen Fluglärm-messungen abrufbar. Der Messplan für das laufende Jahr gibt Aufschluss darüber, wo und wie lange die mobilen Messeinrichtungen zum Einsatz kommen. Zusätzlich wird über aktuelle Vorkommnisse, die den normalen Flugbetrieb beeinträchtigen können (wie z. B. Pistensperren), informiert. Ein zusätzlicher Service mittels RSS-Feed sorgt für stete Aktualisierung.

› **Ein Blick hinter die Kulissen: Das Besucherzentrum am Flughafen Wien**

Ebenfalls ein Ergebnis des Mediationsvertrages ist der Betrieb des Besucherzentrums am Flughafen Wien. Rund 60.000 Menschen besuchen pro Jahr die Ausstellung, die über den Flughafen informiert. Großer Beliebtheit erfreuen sich die Rundfahrten über das Vorfeld, bei denen die Gäste die hektische Betriebsamkeit am Airport live und aus nächster Nähe erleben können. Im Berichtsjahr wurde zudem die Besucherterrasse im Check-in 3 eröffnet. Mit 250 Meter Länge und circa 1.350 m² Fläche direkt auf dem Dach des Check-in 3 gelegen, eröffnet sich den Gästen ein ungehinderter Ausblick auf das Flughafen-Vorfeld, auf Starts und Landungen sowie den regen Flughafenbetrieb. Schautafeln informieren über flug-

hafenspezifische Berufe, Details zu den häufigsten Flugzeugtypen und allgemeine Daten zur Fliegerei. Die neue Besucherterrasse ist vom 15. März bis 15. November geöffnet.

› Projekt Energieeffizienzsteigerung

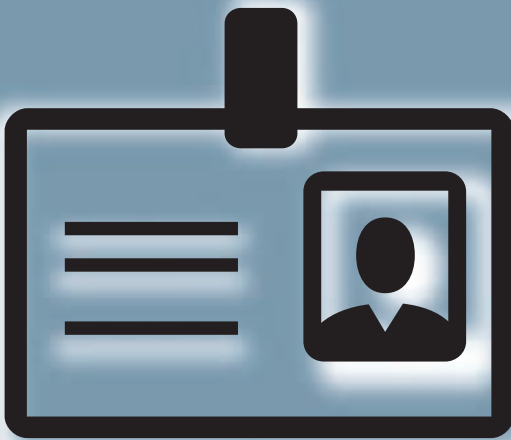
Im Februar 2012 wurde ein Projekt zur Energieeffizienzsteigerung ins Leben gerufen. Insgesamt sechs Arbeitsgruppen, die die verschiedensten Bereiche vom Vorfeld bis zum Terminalverbund abdeckten, suchen nach Möglichkeiten zur Energieeinsparung bzw. -effizienzsteigerung. Aus den intensiven Diskussionen ergaben sich zahlreiche Vorschläge, von denen 44 bereits umgesetzt werden konnten. 14 befinden sich derzeit in Bearbeitung. Eine weitere Initiative hat das Ziel, das Bewusstsein in puncto Umweltschutz und Energiesparen am Arbeitsplatz zu schärfen. Ein wichtiger Schritt in Richtung Effizienz war die Einführung und praktische Umsetzung des CDM-Systems (Collective Decision Making). Das ist ein IT-gestütztes System, durch das Flughafen, Airlines und Austro Control besser miteinander kommunizieren und Vorgänge auf dem Rollfeld rationaler koordinieren können. Das bringt nicht nur organisatorische Vorteile, sondern über Einsparungen an Roll- und Wartezeiten auch wesentliche ökologische Verbesserungen.

› CO₂-Emissionsbilanz und ACAS

Auch 2012 wurde für das abgelaufene Jahr – also 2011 – eine CO₂-Emissionsbilanz erstellt. Das Ergebnis für den gesamten Standort inklusive Flugverkehr, Vorfeld, Abfertigung, Energieverbrauch und Zubringerverkehr zeigt eine geringfügige Zunahme der Emissionen um 0,3 % auf rund 332.000 t CO₂. Darin inkludiert ist bereits der Betrieb des neuen Terminals Check-in 3. Von diesen Emissionen sind lediglich 16 % vom Flughafen direkt beeinflussbar. Bezieht man nun diese beeinflussbare CO₂-Emission auf die Verkehrseinheiten, so ergibt sich eine Verringerung der CO₂-Emissionen (kg/VE) gegenüber 2010 von 5,6 %. Mit einem Wert von 2,26 kg/VE liegt der Flughafen Wien im Bereich des Flughafens München und unter den Werten von Frankfurt und Düsseldorf. Um in dieser Hinsicht führend zu bleiben, beteiligt sich die FWAG an dem von der ACI Europe geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System). Nähere Informationen zu dem Programm finden Sie unter <http://www.airportcarbonaccreditation.org>.

› Lärmschutz

Das freiwillig auferlegte Lärmschutzprogramm gilt in Europa als Best-Practice-Modell. Das Ziel ist der Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe dem Flughafen leben. Mit dem im Mediationsverfahren vereinbarten Programm geht der Flughafen Wien dabei weit über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus. Im Lärmschutzprogramm Flughafen Wien werden bereits ab einem Dauerschallpegel von 45 dB(A) in der Nacht und 54 dB(A) am Tag konkrete Maßnahmen gesetzt: Im Inneren der zu schützenden Räume soll bei geschlossenen Fenstern ein Dauerschallpegel von 30 dB(A) nicht überschritten werden. Insgesamt umfasst dieses Programm ca. 12.000 Haushalte. Bis Ende 2012 wurden rund 2.600 Objekte saniert, für über 6.000 Objekte wurde ein bauphysikalisches Gutachten erstellt. Für die Lärmzonen des 3-Pisten-Systems sind insgesamt € 37,0 Mio. vorgesehen. Für die Erweiterung des Lärmschutzprogramms wurden zusätzliche Mittel in Höhe von € 14,5 Mio. bereitgestellt. >



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

› Strategie und Management

Die konzernweiten Kernaufgaben des Bereichs Personal liegen im Recruiting, in der Aus- und Weiterbildung, der strategischen Personalentwicklung und der Lohn- und Gehaltspolitik. 2012 lag ein besonderer Schwerpunkt in der Umsetzung der Zentralisierung der Personalfunktionen für die gesamte Flughafen-Wien-Gruppe. Im Jahr 2012 waren im Durchschnitt 4.475 Arbeitnehmer bei der Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt (Details finden Sie im Lagebericht auf Seite 103).

Eine wesentliche Herausforderung für den Personalbereich liegt in der Begleitung des permanenten Veränderungsprozesses im Unternehmen. Der notwendige Wandel in der Unternehmenskultur muss durch einen umfassenden Visionsprozess und offensive Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen unterstützt werden.

Ein Unternehmen kann langfristig nur erfolgreich sein, wenn sich die Mitarbeiter mit seinen Werten und Zielen identifizieren können. 2012 wurde daher ein Diskussionsprozess zur Unternehmensvision in Gang gesetzt. Knapp 100 Führungskräfte haben begonnen, das Leitbild zu überarbeiten und den heutigen Gegebenheiten anzupassen, um jene Werte zu reflektieren und zu definieren, die in der beruflichen Tätigkeit und im täglichen Miteinander zum Erfolg des Unternehmens beitragen.

Um die gemeinsam definierte Vision auch zu leben, werden von der Personalabteilung zahlreiche Maßnahmen gesetzt, täglich gelebtes Verhalten bewusst zu machen und neue priorisierte Werte in bestehende zu integrieren. Dies ist in allererster Linie Aufgabe der Führungskräfte. Die unternehmensweite Durchführung eines neuen strukturierten Mitarbeitergesprächs unterstützt die Führungskräfte dabei, das aktuelle Leitbild weiterzugeben und bei ihren Mitarbeitern zu verankern.

Seit Herbst 2012 ist die Personalabteilung neu strukturiert. Zusätzlich zu den Abteilungen der Personaladministration sowie der Personalstrategie und -entwicklung unterstützen drei Personalreferenten den Bereichsleiter Personal. Aufgabe der Referenten ist es, die Zusammenarbeit mit anderen Bereichen zu intensivieren, als kommunikative Schnittstelle zu fungieren und den Transfer der Human-Resources- (HR-)Strategie zu gewährleisten.

› Aus- und Weiterbildung

Wir unterscheiden zwischen offener und fachlicher Aus- und Weiterbildung. Die fachliche Weiterbildung wird von den Führungskräften im Rahmen der Bildungsbedarfsanalyse festgelegt. Der umfassende Aus- und Weiterbildungskalender steht allen Mitarbeitern nach Rücksprache mit dem Vorgesetzten zur Verfügung. Die Themen reichen von persönlichkeitsbildenden Seminaren über Fremdsprachen bis hin zu EDV- und Projektmanagement. Im Jahr 2012 betrug der Aufwand für Aus- und Weiterbildung rund € 730.000. Das entspricht je Mitarbeiter der Flughafen Wien AG einem Betrag in Höhe von € 223 für >

externe Weiterbildungsmaßnahmen. Zusätzlich finden in einzelnen Bereichen interne Schulungsaktivitäten statt. Die Reduktion der Kosten ist auf eine unternehmensweite Zentralisierung des Budgets für Weiterbildung sowie die Nutzung von Synergieeffekten zurückzuführen.

Einen wertvollen Beitrag zum Wissensaustausch auch über die Landesgrenzen hinaus leistet das „AMTP“ – Airport Management Training Programm. Derzeit absolviert bereits die fünfte Gruppe mit Flughafenmitarbeitern aus Košice, Malta und Wien die einjährige Ausbildung. In sechs Modulen haben die Teilnehmer die Möglichkeit, fachliches Know-how und akademisches Wissen zu vertiefen und die persönlichen Beziehungen innerhalb der Unternehmensgruppe zu stärken und zu erweitern. Eine tolle Möglichkeit, sich flughafenspezifisches Wissen anzueignen, bietet auch die Veranstaltung „Airport Know-how“. Bei dieser von Mitarbeitern für Mitarbeiter organisierten Veranstaltung werden besonders interessante Bereiche und Arbeitsplätze am Flughafen Wien vorgestellt.

In der Führungskräfteausbildung legen wir einen Schwerpunkt auf die individuelle Weiterentwicklung. Auf Basis einer umfassenden Grundlagenausbildung forcieren wir hier Einzelcoachings mit dem Ziel, nicht nur fachlich top ausgebildete Mitarbeiter, sondern auch Persönlichkeiten an der Spitze zu haben, die ihr eigenes Führungsverhalten kennen und zielgruppenspezifisch einsetzen können.

Die Lehrlingsausbildung nimmt in der Flughafen Wien AG eine besondere Rolle ein. Auf Basis der theoretischen Ausbildung in der Berufsschule und des praktischen Einsatzes im Unternehmen werden die Lehrlinge durch zahlreiche Seminare zusätzlich gefördert. Englischkurse, EDV-Schulungen, Gruppen- und Einzelcoachings sind wertvolle Bestandteile unserer Ausbildung. Wir sind davon überzeugt, dass Persönlichkeitsbildung ein lebenslanger Prozess ist, deswegen unterstützen wir diesen von Anfang an. Zur Erweiterung der sozialen Kompetenz fand heuer wieder ein einwöchiges Lehrlingsseminar zu den Themen „Suchtprävention und Erlebnispädagogik“ statt. Im Rahmen des dreiwöchigen „Leonardo da Vinci“-Austausches mit dem Flughafen München, bei einem Austauschprogramm mit Betrieben in Schleswig-Holstein und bei einem regionalen Lehrlingsaustausch mit dem Hafen Wien wird den Lehrlingen die Möglichkeit geboten, das Arbeitsleben auch in anderen Betrieben kennenzulernen.

› **Erfolgsabhängige Entlohnung für Führungskräfte**

Das Gehalt der Vorstandsmitglieder und der Mitarbeiter der ersten und zweiten Managementebene beinhaltet eine erfolgsabhängige Gehaltskomponente. Die Höhe dieser variablen Vergütungen wird durch qualitative und quantitative Ziele bestimmt.

› **Mitarbeiterstiftung**

Bereits vor über zehn Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10 % der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt analog zur Dividendenausschüttung den Ertrag aus dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Nach Ausschüttung der jährlichen Dividende an die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung wird den Mitarbeitern der Ertrag aus dieser

Beteiligung ausbezahlt. Im Jahr 2012 wurden rückwirkend für das Geschäftsjahr 2011 rd. € 2,1 Mio. ausgeschüttet. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter 26,9 % des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts. Die Aufteilung erfolgt entsprechend der jährlichen Bruttobasisbezüge.

› **Arbeitsstiftung**

Die 1993 gegründete Arbeitsstiftung Steyr kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ihren Arbeitsplatz verloren haben. Da das Unternehmen als Arbeitgeber auch für ehemals Beschäftigte Verantwortung übernimmt, ist es seit beinahe vier Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2012 wurde insgesamt 45 Mitarbeitern eine Ausbildung im Rahmen der offenen Arbeitsstiftung Steyr ermöglicht.

› **Vorsorgemaßnahmen – betriebliche Pensionskasse**

Als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersversorgung werden vom Unternehmen 2,5 % eines Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Zudem wird jedem Mitarbeiter die Möglichkeit geboten, mit einem Betrag in gleicher Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Bei einem Abschluss von zusätzlichen Unfall- und Krankenversicherungen bzw. Pensionsvorsorgen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt.

› **Freiwillige Sozialleistungen**

Mit freiwilligen Sozialleistungen steigert die Flughafen Wien AG die Motivation und Unternehmensidentifikation ihrer Mitarbeiter. Beispielsweise wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden angeboten. Insgesamt hat die Flughafen Wien AG im Jahr 2012 dafür rd. € 667.000 investiert. Zudem erhalten alle Mitarbeiter pro Arbeitstag einen Essenszuschuss von einem Euro (gesamt 2012: € 534.000).

› **Flexible Arbeitszeitmodelle**

Mit flexiblen und individuellen Arbeitszeitmodellen werden die Bedürfnisse der Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. Vor allem in den kaufmännischen Bereichen kommen verstärkt Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Zudem besteht in vielen Bereichen die Möglichkeit der Teilzeitarbeit. Im verkehrsabhängigen Bereich muss der einwandfreie Betrieb rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche sichergestellt sein. Hier kommen unterschiedliche Schichtmodelle zum Einsatz.

› **Kindergarten**

Die Familienfreundlichkeit des Unternehmens ist für eine ausgewogene Work-Life-Balance von entscheidender Bedeutung. Den Kindern aller Mitarbeiter am Standort ansässiger Unternehmen steht ein Kindergarten auf dem Gelände des Flughafen Wien zur Verfügung. Die großzügigen Öffnungszeiten ermöglichen auch Mitarbeitern im Schichtdienst >

eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder. Der Kindergarten wurde bereits mehrmals für das hervorragende Angebot und die hohen pädagogischen Leistungen ausgezeichnet.

› **Wiedereinstieg nach der Karenz**

Um den Wiedereinstieg nach der Karenzzeit zu erleichtern, werden die Mitarbeiter auch während der Karenzzeit über aktuelle Ergebnisse im Unternehmen informiert. Auch immer mehr Männer übernehmen die Kinderbetreuung. So waren bei der Flughafen Wien AG im Jahr 2012 acht Männer in Karenz.

› **„Papamonat“**

Seit 2012 gewährt der Flughafen Wien seinen Mitarbeitern einen sogenannten „Papamonat“. Der Mitarbeiter hat das Recht, innerhalb der ersten drei Lebensmonate seines im gemeinsamen Haushalt mit ihm und der Mutter lebenden Kindes für maximal 28 aufeinanderfolgende Kalendertage dienstfrei gestellt zu werden. Dies soll dem Vater ermöglichen, sich intensiv um die Betreuung seines Neugeborenen und der Mutter zu kümmern und die Beziehung zum Kind zu vertiefen. Während der Dauer des „Papamonats“ erhält der Mitarbeiter grundsätzlich 50 % seines monatlichen Bezugs vor Beginn des „Papamonats“.

› **Frauenförderung**

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen Wien AG beläuft sich auf 12,4 %. Zurückzuführen ist dieser relativ geringe Frauenanteil auf die speziellen Tätigkeiten am Flughafen Wien. 70 % der Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Nichtsdestotrotz ist es das Ziel des Unternehmens, den Frauenanteil insgesamt – insbesondere auch in Führungspositionen – zu erhöhen. Durch die jährliche Teilnahme der Flughafen Wien AG am „Wiener Töchertag“ wird auch Mädchen verstärkt Einblick in technische Berufe gegeben – die Zahl der weiblichen Lehrlinge betrug im Jahr 2012 sechs.

› **Gesundheit und Arbeitssicherheit**

Die Aufgabenerfüllung eines Dienstleistungsbetriebes ist wesentlich vom Faktor Mensch beeinflusst. Die sichere Arbeitsdurchführung und die damit verbundenen unfallfreien Betriebsabläufe sind ein Beitrag zur Kundenzufriedenheit. Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeiter sind daher wichtige Faktoren für den Erfolg des Unternehmens.

Wichtiger Beitrag dazu ist eine umfassende allgemeine und fachspezifische Einführung neuer Mitarbeiter vor Aufnahme der Tätigkeiten sowie wiederkehrende bereichsspezifische Schulungen. Durch regelmäßige Begehungen und Unfallanalysen können immer wieder Ansatzpunkte für Verbesserungen und Präventivmaßnahmen gefunden werden. So hat sich etwa die Zahl der Kopfverletzungen durch die Verwendung von Anstoßkappen deutlich reduziert. Auch die stationäre Versorgung mit kohlenstofffreien „Worker-Drinks“ wird den Vorfeldmitarbeitern nun rund um die Uhr angeboten. Sie ergänzt den Flüssigkeits- sowie Mineralstoffbedarf und liefert dadurch ebenfalls einen Beitrag zur Unfallprävention.

Für den Fall der Fälle werden 16-stündige Erste-Hilfe-Kurse und Auffrischkurse angeboten. Die Verfügbarkeit von Ersthelfern, ergänzend zur permanent verfügbaren Flug-

hafenambulanz, ist stets gewährleistet. Die monatlichen Schwerpunkte des Gesundheitskalenders, das Angebot an Vorsorgeuntersuchungen, Ernährungsberatung und persönlicher Leistungsdiagnostik motiviert und unterstützt die Mitarbeiter bei der Gesundheitsvorsorge. Der vom Unternehmen geförderte Kultur- und Sportverein bietet den Mitarbeitern vor und nach der Arbeitszeit ein umfangreiches Freizeit- und Sportangebot.

› Mitarbeiterkennzahlen¹

	2012	Veränd. in %	2011	2010	2009	2008
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	145	+1,4	143	165	123	149
1.000 MA-Quote	44,8	+3,0	43,5	49,6	37,5	44,9

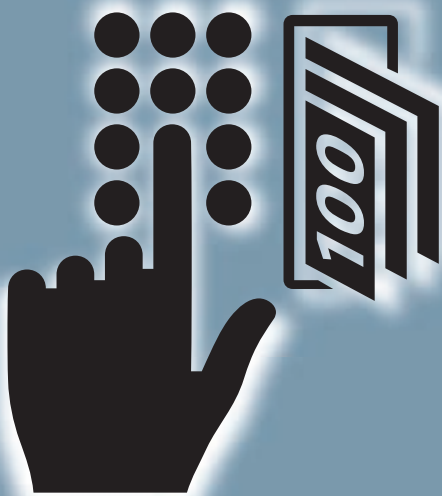
1) Bezogen auf die Flughäfen Wien AG

Vorrangiges Ziel der Arbeitsmedizin war auch im Jahr 2012, die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter zu erhalten und zu fördern, gesundheits- und leistungsrelevante Faktoren im betrieblichen Geschehen zu erkennen, in ihrer Auswirkung auf den Menschen und den betrieblichen Ablauf zu bewerten und bei Bedarf Verbesserungsmaßnahmen zu veranlassen. Auch Führungskräfte werden zu arbeitsmedizinisch relevanten Themen, wie etwa Mutterschutzgesetz, Einsatzfähigkeit von Mitarbeitern mit Erkrankungen/Verletzungen, Ersthelferausbildung, psychischen Belastungen am Arbeitsplatz, ausführlich beraten.

Das Angebot der monatlichen Gesundheitsschwerpunkte im Rahmen des Gesundheitskalenders 2012 wurde vor allem in der ersten Jahreshälfte deutlich mehr in Anspruch genommen: Die Themenschwerpunkte „Gesunder Rücken“ (MediMouse Wirbelsäulenvermessung) und „Körperfettmessung“ fanden dabei den größten Zuspruch. Die Möglichkeit, die jährliche Vorsorgeuntersuchung in der arbeitsmedizinischen Ambulanz durchführen zu können, wird ebenso wie die Zeckenimpf- und die für alle Mitarbeiter kostenlose Grippeimpfaktion gerne genutzt.

Die Teilnehmerzahlen der Erste-Hilfe-Kurse sind gegenüber 2011 wieder gestiegen. Eine Kontrolle der Erste-Hilfe-Kästen fand im Zuge der Arbeitsplatzbegehungen gemeinsam mit der Arbeitssicherheit statt. Auch die Ambulanz als Anlaufstelle für akut auftretende medizinische Probleme wurde von Mitarbeitern genutzt. Die räumliche Nähe, die 24-stündige Verfügbarkeit eines Arztes und das kompetente medizinische Personal verringern die Ausfallzeiten für Arztbesuche, und oft kann durch eine prompte Behandlung der Krankenstand verkürzt werden.

Gesetzlich vorgeschriebene Eignungs- und Folgeuntersuchungen lt. ArbeitnehmerInnenschutzgesetz wurden wie bisher laufend durchgeführt – im speziellen Atemschutztauglichkeit-, Schweißrauch- und Lärmuntersuchungen für betroffene Mitarbeiter. Nach den im November 2012 durch die AUVA durchgeführten Lärmmessungen an Arbeitsplätzen zur Beurteilung der Lärmexposition nach VOLV (Verordnung Lärm und Vibrationen 2006) hat sich der Anteil der Mitarbeiter, die an einem Lärmarbeitsplatz tätig sind (Lärmexpositionspegel >85dB) um 288 Personen von 601 (lt. Messung 2006) auf 889 Personen deutlich erhöht. Um dem daraus folgenden verstärkten Bedarf an gesetzlich vorgeschriebenen Audiometrien (Gehörtests) gerecht zu werden, wurden ab September die notwendigen Untersuchungen auch vor Ort (in den vorrangig betroffenen Bereichen der Gepäcklader und der Werkstätten) durchgeführt und nicht wie bisher nur in der Ambulanz. Den Mitarbeitern werden dadurch längere Wege und Ausfallzeiten erspart. >



Investor Relations

Aktive und transparente Kapitalmarktkommunikation ist das erklärte Ziel der Investor Relations der Flughafen Wien AG. Das Investor-Relations-Team steht als Schnittstelle zum Kapitalmarkt allen Interessengruppen für Fragen zum Unternehmen und im Besonderen zur Flughafen-Wien-Aktie jederzeit gerne zur Verfügung.

› Internationale Kapitalmarktentwicklung

Das Jahr 2012 war von einer kräftigen Aufwärtsentwicklung der Aktienkurse an den internationalen Börsen geprägt. Maßgeblich unterstützt wurde die Kursentwicklung durch die expansive Geldpolitik der Notenbanken, die zu historisch niedrigen Zinssätzen geführt und damit die Veranlagung in Aktien wieder attraktiver gemacht hat. An vielen Börsen, insbesondere in Europa, erfolgten die Kursgewinne aber vor dem Hintergrund eines relativ geringen Umsatzvolumens, sodass es der Erholung – trotz deutlich steigender Kurse – nach wie vor an Breite fehlt.

Der US-Börsenindex Dow Jones Industrial (DJI) verzeichnete 2012 einen Anstieg von 7,3%. Der Eurostoxx50 schnitt noch besser ab, ist aber trotz eines Plus von 13,8% noch weit vom historischen Höchststand entfernt. Gut entwickelt haben sich 2012 die Kurse an den Börsen der Emerging Markets: Der weltweite MSCI Emerging Markets Index ist um 15,1% angestiegen. In der für den Flughafen Wien wichtigen CEE-Region legten die Aktienkurse sogar noch wesentlich mehr zu: Der Osteuropaindex CECE stieg 2012 um 25,7%.

› Wiener Börse

Die Kursentwicklung an der Wiener Börse war von relativ starken Schwankungen geprägt: Nachdem der Leitindex ATX zu Jahresbeginn rasch die 2000er-Marke hatte überwinden können, führte die durch die Schuldenkrise neuerlich gestiegene Unsicherheit im ersten Halbjahr 2012 zu einem kräftigen Kursrückgang. Ab Juni 2012 setzte dann eine Aufwärtsbewegung ein, die sich – zunächst unter heftigen Kursschwankungen – bis Jahresende fortsetzte. Mit einem Indexstand von knapp über 2.400 Punkten per Ultimo 2012 verzeichnete der ATX einen Anstieg von 26,9%. Der breitere ATX-Prime-Index, in dem auch die FWAG-Aktie enthalten ist, vollzog die Entwicklung des ATX weitgehend nach und verzeichnete im Jahresverlauf 2012 ein Plus von 22,9%.

Die Kurszuwächse erfolgten – den internationalen Beispielen folgend – auch in Wien bei niedrigen Umsätzen. Der kumulierte Jahresumsatz der ATX-Prime-Aktien sank im Vergleich zu 2011 um 39,9% auf bescheidene € 35,7 Mrd.

› Performance der Flughafen-Wien-Aktie

Die Aktie der Flughafen Wien AG folgte im Jahr 2012 zwar weitgehend der Bewegung des ATX Prime, doch das stets mit einer positiven Tendenz. Zu Jahresende lag das Kursplus schließlich bei rund 47%. Ausgehend vom Kurs zum Jahresultimo 2011 von € 29,25 erreichte die Flughafen-Wien-Aktie im März 2012 einen Tiefststand von € 26,04 und notierte zum Jahresende nach starken drei Quartalen bei € 42,99. Bei einer vorgeschlagenen Dividende von € 1,05 pro Aktie errechnet sich auf Basis des Jahresschlusskurses eine >

Dividendenrendite von 2,4 % (2011: 3,4 %). Der Börsenumsatz der Flughafen-Wien-Aktie sank im Jahr 2012 deutlich um 39,9 % auf € 184,7 Mio. (2011: € 307,1 Mio.) und folgte damit exakt dem allgemeinen Trend des ATX-Prime-Index.

Das ATX-Komitee an der Wiener Börse hat im März 2011 die Flughafen Wien AG aufgrund rückläufigen Börsenumsatzes in den Index ATX Prime gestuft. Per Jahresende 2012 betrug die Gewichtung der Flughafen Wien AG im ATX Prime 1,09 %.

› Börsennotiz

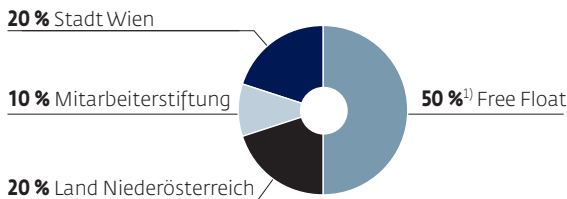
Seit 1992 notieren die Aktien der FWAG an der Wiener Börse. Das Unternehmen feierte somit im Jahr 2012 sein 20-jähriges Börsejubiläum. Das Grundkapital der Gesellschaft von € 152.670.000 unterteilt sich in 21.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien. Sie werden zu laufenden Kursen (Fließhandel) gehandelt. Die Flughafen-Wien-Aktie zählt zu den Basiswerten des ATX Prime und der ÖTOB.

Neben der Wiener Börse sind die Aktien der Flughafen Wien AG im Freiverkehr der Börsen Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt und Hamburg platziert. Seit Oktober 1994 werden sie auch außerbörslich in London über SEAQ international gehandelt. Ebenfalls 1994 wurde in den USA ein American-Depositary-Receipts- (ADR-)Programm eingerichtet. Hierbei entspricht eine Aktie der Flughafen Wien AG vier ADR.

› Aktionärsstruktur

Die Aktien der Flughafen Wien AG befinden sich zu 50 % in Streubesitz. Von den anderen 50 % halten je 20 % der Aktien die zwei Kernaktionäre Land Niederösterreich und Stadt Wien im Syndikat. (Die wichtigsten Regelungen des Syndikatsvertrags finden Sie im Lagebericht auf Seite 106.) Die verbleibenden 10 % werden von der Mitarbeiterstiftung gehalten.

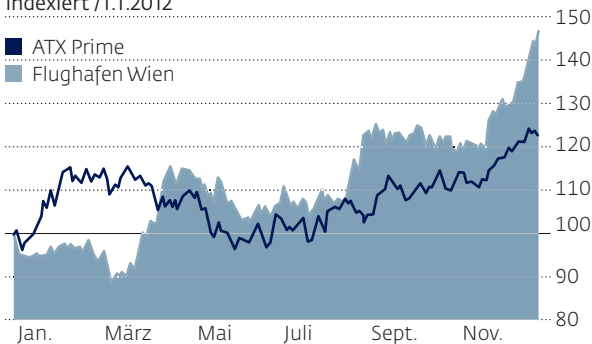
Aktionärsstruktur



1) Davon 10,07% Silchester International Investors LLP und 5,23% Lazard Asset Management LLC

Ordnungsgemäß werden Veränderungen der Aktionärsstruktur, sofern sie die im Börsegesetz normierten Schwellen übersteigen, veröffentlicht: Unterjährig meldeten Lazard Asset Management LLC und Silchester International Investors LLP („Silchester LLP“), London, Anteilsänderungen. Zum Jahresultimo lag Silchester International Investors LLP („Silchester LLP“), London, über der 10%-igen und Lazard Asset Management LLC über der 5%-igen Anteilsschwelle.

Kursentwicklung der Flughafen Wien Aktie indexiert /1.1.2012



› Stimmrechte

In § 13 der Satzung der Flughafen Wien AG sind die Ausübung der Stimmrechte sowie Wahlrechte derart geregelt, dass dem Prinzip „one share – one vote“ Rechnung getragen wird. Die Satzung ist auf der Website [http://ir.viennaairport.com/Corporate Governance/ Satzungen](http://ir.viennaairport.com/CorporateGovernance/Satzungen) abrufbar.

› Wertpapierkürzel

Reuters	VIEV.VI
Bloomberg	FLU:AV
Datastream	O:FLU
ISIN	AT000 0911805
ÖKB-WKN	91180
ÖTOB	FLU
ADR	VIAAY

› Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2012	2011	2010
Grundkapital in € Mio.	152,67	152,67	152,67
Anzahl der Stückaktien in Mio.	21	21	21
Kurs per 31. 12. in €	42,99	29,25	51,23
Jahreshöchstkurs in €	42,99	51,98	51,23
Jahrestiefstkurs in €	26,04	25,70	33,11
Marktkapitalisierung per 31. 12. in € Mio.	902,8	614,25	1.075,80
Gewinn je Aktie in €	3,42	1,50	3,61
KGV ¹	12,6	19,4	14,2
KCFV ¹	5,0	3,4	6,3
Dividende ²	1,05	1,0	2,0
Dividendenrendite in % ^{1,2}	2,4	3,4	3,9
Payout-Ratio in % ²	30,5	66,5	55,5

1) Für das Kurs-Gewinn-Verhältnis, Kurs-Cashflow-Verhältnis und die Dividendenrendite gilt der Kurs per Jahresende

2) Dividende 2012: Vorschlag an die Hauptversammlung

› Umtausch und Kraftloserklärung effektiv ausgegebener Aktienurkunden

Aufgrund des im Jahr 2011 in Kraft getretenen Gesellschaftsrechts-Änderungsgesetzes kam es auch zu Änderungen des Aktiengesetzes. Unter anderem wurden börsennotierte Unternehmen verpflichtet, alle Inhaberaktien in Sammelurkunden zu verbriefen und bei einer Wertpapiersammelbank zu hinterlegen. Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat daher im Jahr 2012, wie in der 24. Hauptversammlung mitgeteilt, ein Kraftloserklärungsverfahren eingeleitet und den Ersatz aller noch in Umlauf befindlichen Inhaber-Aktienurkunden durch eine Sammelurkunde dreimal in der Wiener Zeitung angekündigt. Nicht eingereichte Inhaber-Aktienurkunden wurden danach für kraftlos erklärt.

Zur Teilnahme an der Hauptversammlung sind zukünftig nur noch verbrieft Aktien zugelassen.

Nähere Details zum Kraftloserklärungsverfahren entnehmen Sie bitte dem Internet unter <http://ir.viennaairport.com> unter dem Menüpunkt „Flughafen Wien AG Aktie/ Kraftloserklärung effektiver Aktienurkunden“.

› Hauptversammlung

Die 24. ordentliche Hauptversammlung der Flughafen Wien AG fand am 24. April 2012 im Multiversum in Schwechat statt. Insgesamt nahmen 179 Aktionäre mit 15.744.237 Stimmrechten (Präsenz bei der Abstimmung über den Tagesordnungspunkt 2) daran teil. Neben der Präsentation des Jahresergebnisses standen Beschlussfassungen über die Verwendung des Bilanzgewinns, über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2011, über die Vergütung für den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2011, die Wahl des Abschlussprüfers und des Konzernabschlussprüfers für das Jahr 2012 sowie Satzungsänderungen (insbesondere zur Anpassung an das Gesellschaftsrechts-Änderungsgesetz 2011) auf der Tagesordnung. Nähere Informationen zur 24. ordentlichen Hauptversammlung der Flughafen Wien AG finden Sie im Internet unter <http://ir.viennaairport.com> unter dem Menüpunkt „Hauptversammlung/Hauptversammlungen – Archiv“.

Die 25. ordentliche Hauptversammlung der Flughafen Wien AG findet am 30. April 2013 statt. Weitere Informationen und Berichte zur aktuellen Hauptversammlung können auf der Website <http://ir.viennaairport.com> unter dem Menüpunkt „Hauptversammlung“ eingesehen werden.

› Finanzkalender 2013

25. Hauptversammlung	30. April 2013
Ex-Dividendentag	6. Mai 2013
Dividenden-Zahltag	8. Mai 2013
1. Quartal 2013	28. Mai 2013
Halbjahresergebnis 2013	21. August 2013
3. Quartal 2013	20. November 2013

› Verkehrsergebnisse 2013

Verkehrsergebnisse März 2013	15. April 2013
Verkehrsergebnisse April 2013	14. Mai 2013
Verkehrsergebnisse Mai 2013	13. Juni 2013
Verkehrsergebnisse Juni 2013	12. Juli 2013
Verkehrsergebnisse Juli 2013	14. August 2013
Verkehrsergebnisse August 2013	12. September 2013
Verkehrsergebnisse September 2013	15. Oktober 2013
Verkehrsergebnisse Oktober 2013	14. November 2013
Verkehrsergebnisse November 2013	12. Dezember 2013

› Transparente Kommunikation

Die aktive und klare Kapitalmarktkommunikation der Flughafen Wien AG ermöglicht allen Interessengruppen zeitgleich Zugang zu Informationen über aktuelle Entwicklungen des Unternehmens. Neben den Quartalsberichten werden monatliche Berichte zur Verkehrsentwicklung erstellt. Zudem erfolgen regelmäßig ausführliche Ergebnispräsentationen für Analysten und institutionelle Anleger.

Das Management präsentierte im Jahr 2012 die aktuellen Entwicklungen der FWAG im Rahmen von Investorenkonferenzen und Roadshows in Zürs, Paris, London, Zürich, München, Frankfurt und den USA (New York, Chicago) sowie bei Veranstaltungen in Wien. Das wachsende Interesse der Investoren spiegelte sich in zahlreichen One-on-One-Gesprächen mit dem Management wider. Zur persönlichen Information von Privataktionären war das Unternehmen auch im Jahr 2012 auf der Gewinn-Messe vertreten.

› Folgende Finanzinstitutionen erstellten im Berichtsjahr Analysen zur Flughafen-Wien-Aktie:

Barclays (London)	J.P. Morgan Cazenove (London)
Citigroup Global Markets (London)	Kepler Capital Markets (Frankfurt)
Cheuvreux (Frankfurt)	Morgan Stanley (London)
Commerzbank (Frankfurt)	Nomura (London)
Deutsche Bank (Frankfurt)	Raiffeisen Centrobank (Vienna)
ERSTE Group (Vienna)	Royal Bank of Canada (London)
Goldman Sachs (London)	Silvia Quandt Research GmbH (Frankfurt)
HSBC (London)	UBS (London)

› Weiterführende Informationen

Umfassende Informationen, Publikationen und aktuelle Aussendungen finden Sie im Internet unter dem Link <http://ir.viennaairport.com>.

Durch die Eintragung in den Aktionärservice der Flughafen Wien AG erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen.

Kontakt

Mag. Judit Helenyi
Tel.: +43/1/7007-231 26
E-Mail: j.helenyi@viennaairport.com

Mario Santi
Tel.: +43/1/7007-228 26
E-Mail: m.santi@viennaairport.com bzw. investor-relations@viennaairport.com

› Dividendenpolitik und Gewinnverteilungsvorschlag

Die Flughafen Wien AG verfolgt mit ihrer Dividendenpolitik das Ziel einer ausgewogenen Balance zwischen Wachstumsinvestitionen und Aktionärsvergütung.

Das Geschäftsjahr 2012 wurde mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 22.051.340,59 abgeschlossen. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt im Sinne der Dividendenpolitik vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2012 eine Dividende von € 1,05 je Aktie – das sind in Summe € 22.050.000 – ausgeschüttet und der Rest in Höhe von € 1.340,59 auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die vorgeschlagene Dividende stellt eine Ausschüttungsquote von 30,7% dar.

Schwechat, 26. Februar 2013

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Corporate- Governance-Bericht

(gemäß § 243b UGB)

Das oberste Ziel der Flughafen Wien AG ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Erreichung dieses Ziels setzt das Management auf eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und bekennt sich bereits seit 2003 zum Österreichischen Corporate Governance Kodex.

› **Bekanntnis zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung**

Die Flughafen Wien AG bekennt sich bereits seit 2003 zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) und hat dieses Bekenntnis zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex im Geschäftsjahr 2012 abermals erneuert. Der Kodex kann unter <http://www.corporate-governance.at> abgerufen werden.

Der Kodex enthält unter anderem sogenannte Comply-or-Explain-Regelungen, deren Nichteinhaltung entsprechend begründet werden muss. Die Flughafen Wien AG erfüllt alle Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex mit Ausnahme der Regel 16, erster Satz, und begründet dies wie folgt: Es wurde kein Vorstandsvorsitzender bestellt, um den Teamgeist in der Zusammenarbeit des Vorstandes zu fördern. >

› Das Management

Im Berichtsjahr 2012 gehörten Herr Mag. Julian Jäger und Herr Dr. Günther Ofner dem Vorstand der Flughafen Wien AG an.

› Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2012:

Vorstand Dr. Günther Ofner	Vorstand Mag. Julian Jäger
Immobilienmanagement DI Werner Hackenberg	Operations Mag. Nikolaus Gretzmacher
Planung, Bau und Bestandsmanagement DI Norbert Steiner	Abfertigungsdienste Mag. Wolfgang Fasching
Finanz- und Rechnungswesen Mag. Rita Heiss	Center Management Adil Raihani¹
Strategie, Controlling und Beteiligungen Mag. Andreas Schadenhofer	Technische Dienstleistungen Ing. Christoph Edlinger
Generalsekretariat Dr. Wolfgang Köberl	Revision Mag. Günter Grubmüller
Personal Mag. Christoph Lehr	Informationssysteme DI Susanne Ebm²
Kommunikation Stephan Klasmann³	Umweltmanagement Ing. Christian Röhler
Zentraler Einkauf Mag. Andreas Eder	

1) Bis 1. 5. 2012 Ing. Franz Svoboda (interim.)

2) Bis 9. 10. 2012 Dr. Andreas Singer

3) Bis 29. 2. 2012 Peter Kleemann (interim.)

› Gesamtprokuristen:

Mag. Andreas Eder

Mag. Wolfgang Fasching

Mag. Nikolaus Gretzmacher

DI Werner Hackenberg

Mag. Rita Heiss

MMag. Michael Höferer

Dr. Wolfgang Köberl

Mag. Christoph Lehr

Mag. Andreas Schadenhofer

DI Norbert Steiner

Vorstand

› **Vorstandsmitglied Mag. Julian Jäger**

Jahrgang 1971, hat das Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Wien absolviert und ist bereits 2002 als Mitarbeiter der Rechtsabteilung in die Flughafen Wien AG eingetreten. Von 2004 bis 2006 übernahm er die Leitung der Abteilung Business Development im Bereich Airline- und Terminaldienste, bevor er 2007 als Chief Commercial Officer zum Malta International Airport plc wechselte, den er ab 2008 als Chief Executive Officer leitete. Am 5.9.2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Die Funktionsperiode endet am 4.9.2016.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- › Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung

› **Vorstandsmitglied Dr. Günther Ofner**

Jahrgang 1956, studierte Rechtswissenschaften an der Universität Wien, promovierte 1983 zum Doktor der Rechtswissenschaften und war von 1986 bis 2000 auch als Universitätslektor und Lehrbeauftragter der Universität Wien tätig. Er war von 1981 bis 1992 Geschäftsführer des Friedrich Funder Instituts für Journalistenausbildung und Medienforschung, bevor er von 1992 bis 1994 stv. Abteilungsleiter des Auslandsbüros der Österreichischen Elektrizitätswirtschafts AG war. Von 1994 bis 2004 war er Mitglied des Vorstands der Burgenländischen Elektrizitätswirtschafts AG und von 1995 bis 1997 sowie 2005 bis 2011 auch Mitglied des Vorstandes sowie 2004 bis 2005 Mitglied des Aufsichtsrates der Burgenland Holding AG. Weitere Aufgaben übernahm er unter anderem als Vorsitzender des Vorstands in der UTA Telekom AG von 2004 bis 2005. Danach war er als Geschäftsführer in verschiedenen in- und ausländischen Tochterunternehmen der EVN AG von 2005 bis 2011 tätig. Am 5.9.2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Die Funktionsperiode endet am 4.9.2016.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- › Plaut Aktiengesellschaft
- › Wiener Städtische Wechselseitiger Versicherungsverein – Vermögensverwaltung – Vienna Insurance Group

› **Arbeitsweise des Vorstands**

Der Vorstand leitet die Geschäfte auf Basis der Gesetze, der Satzung und der Geschäftsordnung. In der Geschäftsordnung sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit im Vorstand geregelt. Weiters enthält sie die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands sowie einen Katalog der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen. Der Vorstand bespricht in regelmäßigen wöchentlichen Sitzungen den aktuellen Geschäftsverlauf und trifft im Rahmen dieser Sitzungen jene Entscheidungen, die der Genehmigung des Gesamtvorstands bedürfen. Weiters erfolgt zwischen den Mitgliedern des Vorstands ein regelmäßiger Informationsaustausch über relevante Aktivitäten und Geschehnisse.

>

› Vorstandsvergütung

Die Vergütung des Vorstands beinhaltet neben einem fixen auch einen erfolgsabhängigen Bestandteil sowie Sachbezüge. Die variable Vergütung hängt vom Erreichen bestimmter Zielvorgaben ab, die jährlich zwischen Vorstand und Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der Unternehmensziele neu vereinbart werden.

In Entsprechung der Regel 27 Österreichischer Corporate Governance Kodex wurden mit Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner zu 50 % Ziele im betreffenden Geschäftsjahr und zu 50 % nachhaltige, mehrjährige und langfristige Ziele vereinbart. Die Grundlage dafür sind die Verbesserung der Kundenzufriedenheit auf Basis eines Vergleiches mit der internationalen ASQ-Studie sowie EBITDA- und ROCE-Ziele. Die Zielvereinbarung und insbesondere die Kriterien für die Gewährung der Prämie werden vom Präsidial- und Personalausschuss des Aufsichtsrates jeweils für ein Geschäftsjahr vor dessen Beginn festgesetzt und im Beschluss begründet und gewichtet. Sollte sich nach Auszahlung der variablen Vergütung herausstellen, dass sie auf Grundlage von offenkundig falschen Daten ausbezahlt wurde, ist das Vorstandsmitglied verpflichtet, die daraus resultierende Prämie zur Gänze zurückzuzahlen. Die maximale variable Vergütung ist mit 100 % des Fixbezuges begrenzt.

Die individuelle Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder wird in nachstehender Tabelle sowie unter Punkt (40) im Anhang zum Konzernabschluss angeführt. Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15 % des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt.

Besondere Vereinbarungen für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots liegen nicht vor. Im Falle einer vorzeitigen Abberufung als Vorstand von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner ohne wichtigen Grund ist gemäß Regel 27a Österreichischer Corporate Governance Kodex eine Entgeltfortzahlung für die Dauer von maximal 24 Monaten vereinbart. Bei Beendigung des Vorstandsvertrages, aus welchem Grund auch immer, stehen weder Abfertigungs- noch Abfindungsansprüche zu. Es wurden keine Aktienoptionen erteilt. Es besteht eine D&O-Versicherung, die Kosten dafür trägt das Unternehmen.

› Einzelausweis der Vorstandsvergütung 2011 und 2012

	2012	2012	2012	2012	2012	2012	2012	2011
in T€	Fixe Bezüge	Anteil am Gesamtbezug	Erfolgsabhängige Bezüge 2011	Anteil am Gesamtbezug	Sachbezüge	Anteil am Gesamtbezug	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Mag. Julian Jäger	252,7	74,17 %	80,8	23,72 %	7,1	2,08 %	340,7	82,9
Dr. Günther Ofner	252,7	74,15 %	80,8	23,71 %	7,2	2,11 %	340,8	82,9

› Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich aus zehn Kapitalvertretern und fünf vom Betriebsrat entsandten Mitgliedern zusammen. Alle Kapitalvertreter sind von der Hauptversammlung gewählt und bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2012 beschließt, bestellt. In der 155. Aufsichtsratssitzung am 31. 8. 2011 wurde Herr Mag. Erwin Hameseder zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG haben sich gemäß den Leitlinien für die Unabhängigkeit, die

gemäß den Anforderungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex vom Aufsichtsrat definiert wurden, als unabhängig deklariert, womit den Regeln 39 und 53 des Österreichischen Corporate Governance Kodex entsprochen wird.

› Mitglieder des Aufsichtsrates

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Kapitalvertreter			
Mag. Erwin Hameseder, Vorsitzender seit 31. 8. 2011, 1956	Obmann der Raiffeisen-Holding NÖ-Wien reg. Gen. mbH	31. 8. 2011 ⁴	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Strabag SE, AGRANA Beteiligungs-Aktiengesellschaft, Raiffeisen Bank International AG, UNIQA Versicherungen AG, Südzucker AG
Ing. Ewald Kirschner, stv. Vorsitzender seit 29. 4. 2011, 1957	Generaldirektor der GESIBA Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft	29. 4. 2011	-
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer, stv. Vorsitzender seit 29. 4. 2011, 1950	Generaldirektor der OMVAktiengesellschaft a. D.	29. 4. 2011	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Telekom Austria Aktiengesellschaft, VIENNA INSURANCE GROUP AG Wiener Versicherung Gruppe (Vorsitzender), CA Immobilien Anlagen Aktiengesellschaft (Vorsitzender), RHI AG, NIS a. d. Naftna industrija Srbije
Dr. Gabriele Domschitz, seit 29. 4. 2011, 1959	Vorstandsdirektorin der Wiener Stadtwerke Holding AG	29. 4. 2011	-
Mag. Bettina Glatz-Kremsner, seit 29. 4. 2011, 1962	Vorstandsdirektorin Casinos Austria AG und Österreichische Lotterien GesmbH	29. 4. 2011	-
Dr. Claus Raidl, seit 31. 8. 2011, 1942	Präsident der Oesterreichischen Nationalbank	31. 8. 2011	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Wienerberger AG
Komm.-Rat Dr. Burkhard Hofer, 1944	Generaldirektor EVN AG a. D.	20. 8. 2009	Mitglied im Aufsichtsrat bei: EVN AG (Vorsitzender)
Dr. Franz Lauer, 1939	Generaldirektor Wiener Städtische Versicherung AG a. D.	7. 5. 1998	-
Prof. Hans-Jürgen Manstein, 1944	Manstein Zeitschriftenverlag GesmbH	24. 4. 2003	-
Komm.-Rat Alfons Metzger, 1941	Metzger Realitäten Gruppe	25. 4. 2002	-

4) Herr Mag. Hameseder war bereits von 22. 4. 2004 bis 19. 5. 2009 Mitglied des Aufsichtsrates

› Mitglieder des Aufsichtsrates

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder			
Ing. Manfred Biegler, 1956	Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Michael Straßegger ⁵ , 1966	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Thomas Schäffer, 1983	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Heinz Strauby ⁶ , 1974	Arbeiterbetriebsrat		-
Heinz Wessely, 1971	Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		-

5) Bis 6. 12. 2012 Dieter Rozboril; 6) bis 17. 4. 2012 Karl Hromadka

› Vertreter der Aufsichtsbehörde

Die Aufsichtsbehörde hat mit Schreiben vom 29. 4. 2012 mitgeteilt, dass von dem Recht zur Entsendung eines Staatskommissärs kein Gebrauch mehr gemacht wird.

› Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 18. ordentlichen Hauptversammlung am 29. 4. 2008 Generaldirektor i. R. Dr. Franz Lauer und Komm.-Rat Alfons Metzger gewählt.

› Arbeitsweise des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführung und kann vom Vorstand jederzeit einen Bericht über die Angelegenheiten der Gesellschaft verlangen und in die Bücher und Unterlagen der Gesellschaft Einsicht nehmen. Die Geschäfte gemäß § 95 Abs 5 AktG und die in der Geschäftsordnung des Vorstandes genannten Angelegenheiten bedürfen der Zustimmung durch den Aufsichtsrat.

› Ausschüsse des Aufsichtsrats

Die Ausschüsse haben beratende Funktion und dienen der Steigerung der Effizienz der Aufsichtsratsarbeit sowie der Behandlung komplexer Sachverhalte. Jeder Ausschussvorsitzende berichtet regelmäßig an den Aufsichtsrat über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat hat Vorsorge zu treffen, dass ein Ausschuss zu Entscheidungen in dringenden Fällen befugt ist. Der Aufsichtsrat kann den Ausschüssen unbeschadet der speziellen Aufgabenstellung auch andere Aufgaben zwecks Analyse, Beratung und zur Ausarbeitung von Empfehlungen für eine Beschlussfassung durch den Gesamtaufichtsrat zuweisen.

› Präsidial- und Personalausschuss

Der Präsidial- und Personalausschuss befasst sich mit den Personalagenden der Vorstandsmitglieder inklusive der Nachfolgeplanung und entscheidet über den Inhalt von Anstellungsverträgen mit Vorstandsmitgliedern sowie deren Bezüge. Er entscheidet auch über die Zulässigkeit der Übernahme von Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder und unterstützt den Vorsitzenden insbesondere bei der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen. Weiters nimmt er die Aufgaben eines „Ausschusses für dringende Angelegenheiten“ gemäß Regel 39 des Österreichischen Corporate Governance Kodex, die Aufgaben eines „Nominierungsausschusses“ gemäß Regel 41 des Österreichischen Corporate Governance Kodex sowie die Aufgaben eines „Vergütungsausschusses“ gemäß Regel 43 des Österreichischen Corporate Governance Kodex wahr.

› Mitglieder des Präsidial- und Personalausschusses

Mag. Erwin Hameseder (Vorsitzender)

Ing. Ewald Kirschner

Dr. Wolfgang Ruttenstorfer

Manfred Biegler

Heinz Wessely (ab 6. 12. 2012 – davor Dieter Rozboril)

› Strategieausschuss

Der Strategieausschuss bereitet in Zusammenarbeit mit dem Vorstand und gegebenenfalls unter Beiziehung von Experten strategische Themen auf. Die darauf aufbauenden Entscheidungen werden im Gesamtaufichtsrat getroffen.

› Mitglieder des Strategieausschusses

Mag. Erwin Hameseder (Vorsitzender)

Ing. Ewald Kirschner

Dr. Wolfgang Ruttenstorfer

Dr. Gabriele Domschitz

Prof. Komm.-Rat Alfons Metzger

Ing. Manfred Biegler

Heinz Strauby (ab 6. 12. 2012 – davor Dieter Rozboril)

Heinz Wessely

› Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss ist für Fragen der Rechnungslegung sowie der Prüfung der Gesellschaft und des Konzerns zuständig. Zudem wertet er die Prüfberichte des Abschlussprüfers aus und berichtet darüber dem Aufsichtsrat. Er ist mit den Agenden der Prüfung und Vorbereitung der Feststellung des Jahresabschlusses, des Vorschlags für die Gewinnverteilung und des Lageberichts, der Prüfung des Konzernabschlusses, der Systemprüfung der Rechnungslegung, des Corporate-Governance-Berichts, der Überwachung und >

Wirksamkeit des internen Kontrollsystems sowie des internen Revisionssystems und des Risikomanagements und mit der Erstattung eines Vorschlages für die Auswahl des Abschlussprüfers und der Überwachung seiner Unabhängigkeit betraut und befasst sich mit den Inhalten des Management-Letters und dem Bericht über die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements. Als Finanzexperte fungiert seit 25. 5. 2011 der Ausschussvorsitzende Dr. Wolfgang Rutenstorfer, der aufgrund seiner langjährigen Berufserfahrung über die dafür notwendige Expertise verfügt.

› Mitglieder des Prüfungsausschusses

Dr. Wolfgang Rutenstorfer (Vorsitzender)

Mag. Erwin Hameseder

Ing. Ewald Kirschner

Dr. Burkhard Hofer

Dr. Gabriele Domschitz

Ing. Manfred Biegler

Heinz Strauby (ab 6. 12. 2012 – davor Dieter Rozboril)

Heinz Wessely

› Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2012 fünf Sitzungen abgehalten. Weiters fanden zwei Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses und drei des Prüfungsausschusses statt. Der Strategieausschuss hat zwei Sitzungen abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung. Insbesondere wurde die Unternehmensstrategie intensiv erörtert, wobei der Schwerpunkt auf der Immobilienentwicklung und den zukünftigen Ausbauprojekten sowie der Aviation-Strategie lag. Weiters wurde die Beteiligungsstrategie und der Stand des UVP-Verfahrens zur dritten Piste diskutiert. Zudem wurde laufend über die Vorbereitungen zur Inbetriebnahme des neuen Check-in 3 und über die geplanten Verbesserungsmaßnahmen nach der erfolgreichen Inbetriebnahme sowie die Revitalisierung des Altbestandes informiert. Weitere Berichte gab es zur Schadensverfolgung gegen Auftragnehmer beim Check-in 3, zum Stand der Erhebungen gegen ehemalige Vorstandsmitglieder und über daraus zu ziehende Konsequenzen, über die Situation und die Zusammenarbeit mit den Hauptkunden sowie zu Einsparungsmaßnahmen, Kostensenkungen und zur dadurch erzielten Produktivitätssteigerung. Über alle Aktivitäten in den Ausschüssen wurde dem Aufsichtsratsplenum berichtet. 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.

Auf den Bericht des Aufsichtsrates wird verwiesen.

› Vergütung der Aufsichtsräte 2012

Die Vergütung der Aufsichtsräte umfasst eine jährliche Vergütung für den Vorsitzenden in Höhe von € 12.000, für die Vorsitzendenstellvertreter in Höhe von € 10.000 und für einfache Mitglieder in Höhe von € 8.000 und ein einheitliches Sitzungsgentgelt in Höhe von € 300. Angaben zur individuellen Vergütung der Aufsichtsräte sind unten stehender Tabelle zu entnehmen.

Mag. Erwin Hameseder	€ 7.343,84
Ing. Ewald Kirschner	€ 9.467,12
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	€ 10.067,12
Dr. Burkhard Hofer	€ 10.400,00
Dr. Gabriele Domschitz	€ 8.413,70
Dr. Franz Lauer	€ 9.500,00
Prof. Hans-Jörgen Manstein	€ 9.500,00
Komm.-Rat Alfons Metzger	€ 9.800,00
Mag. Bettina Glatz-Kremsner	€ 6.613,70
Dkfm. Dr. Claus J. Raidl	€ 4.195,89
Dkfm. Alfred Reiter	€ 3.260,27
Gen.-Dir.-Stv. Johannes Coreth	€ 2.608,22
Komm.-Rat Dr. Karl Skyba	€ 2.608,22
Komm.-Rat Karl Samstag	€ 3.260,27

› Interne Revision und Risikomanagement

Die Abteilung Interne Revision untersteht direkt dem Vorstand und erstellt ein jährliches Revisionsprogramm sowie einen Tätigkeitsbericht über das vergangene Geschäftsjahr. Der Vorstand erörtert beide Dokumente jährlich mit dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements wird vom Abschlussprüfer auf Grundlage der vorgelegten Dokumente und der zur Verfügung gestellten Unterlagen beurteilt. Dieser Prüfbericht ergeht an den Vorstand und den Aufsichtsratsvorsitzenden und wird anschließend allen Aufsichtsratsmitgliedern präsentiert.

› Leitlinien für die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß Regel 53 des Österreichischen Corporate Governance Kodex wurden Kriterien für die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats festgelegt. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG erfüllen die Kriterien der Unabhängigkeit gemäß den nachstehenden Leitlinien:

- › Ein Aufsichtsratsmitglied ist als unabhängig anzusehen, wenn es in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder deren Vorstand steht, die einen materiellen Interessenkonflikt begründet und daher geeignet ist, das Verhalten des Mitglieds zu beeinflussen.
- › Das Aufsichtsratsmitglied soll in den vergangenen fünf Jahren nicht Mitglied des Vorstands oder leitender Angestellter der Gesellschaft oder eines Tochterunternehmens der Gesellschaft gewesen sein.
- › Das Aufsichtsratsmitglied soll zu der Gesellschaft oder einem Tochterunternehmen der Gesellschaft kein Geschäftsverhältnis in einem für das Aufsichtsratsmitglied bedeutenden Umfang unterhalten oder im letzten Jahr unterhalten haben. Dies gilt auch für Geschäftsverhältnisse mit Unternehmen, an denen das Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat. Die Genehmigung einzelner Geschäfte durch den Aufsichtsrat gemäß L-Regel 48 führt nicht automatisch zur Qualifikation als nicht unabhängig.
- › Das Aufsichtsratsmitglied soll in den letzten drei Jahren nicht Abschlussprüfer der Gesellschaft oder Beteiligter oder Angestellter der prüfenden Prüfungsgesellschaft gewesen sein.
- › Das Aufsichtsratsmitglied soll nicht Vorstandsmitglied in einer anderen Gesellschaft sein, in der ein Vorstandsmitglied der Gesellschaft Aufsichtsratsmitglied ist. Das Aufsichtsratsmitglied soll kein enger Familienangehöriger (direkte Nachkommen, Ehegatten, Lebensgefährten, Eltern, Onkel, Tanten, Geschwister, Nichten, Neffen) eines Vorstandsmitglieds oder von Personen sein, die sich in einer in den vorstehenden Punkten beschriebenen Positionen befinden.

› Externe Evaluierung

Eine externe Evaluierung zur Einhaltung der Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex wurde für das Geschäftsjahr 2012 entsprechend der Regel 62 des Österreichischen Corporate Governance Kodex von der Univ.-Prof. DDR. Waldemar Jud Corporate Governance Forschung CGF GmbH durchgeführt. Das Ergebnis dieser Beurteilung ist auf <http://ir.viennaairport.com> unter dem Menüpunkt „Corporate Governance“ abrufbar.

› UGB-Abschluss

Der UGB-Abschluss der Flughafen Wien AG liegt am Sitz der Gesellschaft auf, kann per E-Mail unter investor-relations@viennaairport.com oder telefonisch unter +43/1/7007-22826 angefordert werden und ist auf <http://ir.viennaairport.com> unter dem Menüpunkt „Publikationen und Berichte“ im Unterpunkt „Jahresfinanzberichte“ abrufbar.

› Finanzberichte gemäß Börsegesetz

Die Jahresfinanzberichte sowie die Quartalsberichte sind auf <http://ir.viennaairport.com> unter dem Menüpunkt „Publikationen und Berichte“ abrufbar.

› Abschlussprüfer

Die KPMG Austria AG Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 24. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Die KPMG Austria AG Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft hat vor ihrer Wahl zum Abschlussprüfer dem Prüfungsausschuss einen schriftlichen Bericht über folgende Punkte vorgelegt:

- › Befugnis zur Prüfung einer Aktiengesellschaft sowie das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen;
- › eine nach Leistungskategorien gegliederte Aufstellung über die für das vorangegangene Geschäftsjahr von der Gesellschaft erhaltenen Gesamteinnahmen;
- › Einbeziehung in ein gesetzliches Qualitätssicherungssystem;
- › nachvollziehbare Darlegung ihrer Unbefangenheit;
- › Maßnahmen, die getroffen wurden, um eine unabhängige Prüfung sicherzustellen.

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für das Geschäftsjahr 2012 T€ 232,2 für die Abschlussprüfung, T€ 62,0 für andere Bestätigungsleistungen und T€ 16,3 für sonstige Leistungen.

› Compliance-Regeln

Die Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) in der Fassung vom 1. November 2007, geändert durch BGBl. II Nr. 30/2012, wurde vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um Ad-hoc-Bereiche ergänzt werden. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der FWAG, aber auch externe Leistungserbringer, die Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. Der Compliance-Verantwortliche der Flughafen Wien AG informiert jährlich den Aufsichtsrat, erstellt einen Tätigkeitsbericht und übermittelt diesen in geeigneter Weise an die Finanzmarktaufsichtsbehörde (FMA).

› Ad-hoc-Publizität und Directors' Dealings

Der Ad-hoc-Publizität wird durch Veröffentlichungen auf der Website entsprochen. Für das Geschäftsjahr 2012 sind keine Kauf- oder Verkaufsvorgänge von Aktien der Flughafen Wien AG durch Organmitglieder oder Führungskräfte (Directors' Dealings), die nach den Bestimmungen des Börsegesetzes zu veröffentlichen sind, bekannt.

› Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen Wien AG beläuft sich auf 12,4 %. Zurückzuführen ist dieser relativ geringe Frauenanteil auf die speziellen Tätigkeiten am Flughafen Wien. 70 % der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Tätigkeiten. Nichtsdestotrotz ist es das Ziel des Unternehmens, den Frauenanteil insgesamt – insbesondere auch in Führungspositionen – zu erhöhen. Durch die jährliche Teilnahme der Flughafen Wien AG am „Wiener Töchterttag“ wird auch Mädchen verstärkt Einblick in technische Berufe gegeben – die Zahl der weiblichen Lehrlinge betrug im Jahr 2012 sechs. Dem Aufsichtsrat gehören zwei Frauen an. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen.

Schwechat, 26. Februar 2013

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Mag. Erwin Hameseder
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Bericht des Aufsichtsrats

› Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2012 fünf Sitzungen abgehalten. Weiters fanden zwei Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses und drei des Prüfungsausschusses statt. Der Strategieausschuss hat zwei Sitzungen abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung, insbesondere wurde die Unternehmensstrategie intensiv erörtert, wobei der Schwerpunkt auf der Immobilienentwicklung und den zukünftigen Ausbauprojekten sowie der Aviation-Strategie lag. Weiters wurde die Beteiligungsstrategie und der Stand des UVP-Verfahrens zur dritten Piste diskutiert. Zudem wurde laufend über die Inbetriebnahmepreparationen des neuen Check-in 3 und über die geplanten Verbesserungsmaßnahmen nach der erfolgreichen Inbetriebnahme sowie die Revitalisierung des Altbestandes informiert. Weitere Berichte gab es zur Schadenverfolgung gegen Auftragnehmer beim Check-in 3, zum Stand der Erhebungen gegen ehemalige Vorstandsmitglieder und zu daraus zu ziehenden Konsequenzen, über die Situation und die Zusammenarbeit mit den Hauptkunden sowie zu Einsparungsmaßnahmen, Kostensenkungen und die dadurch erzielte Produktivitätssteigerung. Über alle Aktivitäten in den Ausschüssen wurde dem Aufsichtsratsplenium berichtet. 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. Im Jahr 2013 werden die Schwerpunkte in der Optimierung und dem weiteren Ausbau der bestehenden Infrastruktur, der Festigung der Drehkreuzfunktion zur Fortsetzung des Wachstumskurses sowie in der Nutzung von Kostensenkungs- und Ertragssteigerungspotenzialen liegen. Die Untersuchung und Verfolgung von allfälligen Schadenersatzansprüchen in Zusammenhang mit dem Check-in 3 wird weiterhin mit Nachdruck vorangetrieben.

› Verpflichtung zum Corporate Governance Kodex

Die Flughafen Wien AG verpflichtet sich bereits seit 2003 zur Einhaltung der Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex. Dementsprechend nimmt der Aufsichtsrat alle darin festgelegten Kompetenzen und Verantwortungen wahr.

Die Einhaltung der im Kodex festgelegten Regelungen wird jährlich extern evaluiert. Die Evaluierung, die von der Univ.-Prof. DDr. Waldemar Jud Corporate Governance Forschung CGF GmbH durchgeführt wurde, kam zu dem Ergebnis, dass keine wesentlichen Beanstandungen gegeben sind.

› Abschlussprüfung

Die KPMG Austria AG Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 24. 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 2012 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, aufgestellt nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzern-Lagebericht über das Geschäftsjahr 2012 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

› Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen in Anwesenheit und mit Unterstützung des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den Lage- und Konzernlagebericht sowie den Corporate-Governance-Bericht des Geschäftsjahres 2012 der Flughafen Wien AG sowie die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems unter Berücksichtigung des Management-Letters sowie des Berichts des Abschlussprüfers über die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat hat auf dieser Grundlage den Jahres- und Konzernabschluss geprüft.

› Feststellung des Jahresabschlusses

Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Abschlussprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2012 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2012 der Flughafen Wien AG festgestellt.

› Gewinnverteilungsvorschlag

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2012 von € 22.051.340,59 eine Dividende von € 1,05 je Aktie, das sind in Summe € 22.050.000, ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 1.340,59 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

› Dank

Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2012 geleistete Arbeit.



Mag. Erwin Hameseder
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Schwechat, am 26. Februar 2013

>



**Konzernlagebericht
für das
Geschäftsjahr
2012**

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs korreliert in hohem Maß mit konjunkturellen Schwankungen und wird von Krisen und Ereignissen, die unmittelbar zu Flugausfällen und Streckenstilllegungen führen, substantiell beeinflusst.

Als zentraleuropäischer, internationaler Hub hängt der Flughafen Wien dabei wesentlich von der wirtschaftlichen Entwicklung in der Eurozone und aufgrund der geografischen Lage insbesondere von jener der CEE-Region ab. Hervorzuheben sind dabei die Nachbarstaaten Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien und Kroatien, deren Bürger teilweise zur Einzugsregion (Catchment-Area) des Flughafen Wien zählen.

Während die Weltwirtschaft 2012 insgesamt etwas schwächer gewachsen ist, schrumpfte die Wirtschaftsleistung der Eurozone ab dem zweiten Quartal 2012. Gegenüber 2011 ist sie um 0,6 % gesunken, wobei auch hier die regionalen Unterschiede groß waren. Der CEE-Raum verzeichnete insgesamt ein leichtes Wachstum (Quelle: EUROSTAT).

Positiv sticht hier die Slowakei hervor, die 2012 bedingt durch die Steigerungen der Produktionsvolumina der Automobilindustrie ein BIP-Plus erreichen konnte. Die tschechische Wirtschaft rutschte 2012 in eine leichte Rezession. Der rückgängige Privatkonsum konnte durch die Exportüberschüsse nicht kompensiert werden. In Ungarn schrumpfte das BIP 2012 um rund 1,7 %. Die besseren Nettoexporte konnten die durch fiskalische Sparprogramme geringere Inlandsnachfrage nicht kompensieren (Quelle: EUROSTAT).

>

In diesem internationalen Umfeld erreichte die exportorientierte österreichische Volkswirtschaft 2012 ein BIP-Plus von 0,4 % (Quelle ÖNB). Fehlende Exportdynamik und inländische Konsumschwäche dämpften trotz niedriger Kreditzinsen das Investitionsklima. Obwohl sich der österreichische Arbeitsmarkt im internationalen Vergleich besser entwickelt hat und 2012 ein Wachstum bei den unselbständig Beschäftigten verzeichnen konnte, drückten die kaum gestiegenen Reallöhne und das generell geringe Konsumentenvertrauen auf den privaten Konsum. Die Inflationsrate gemessen am VPI erreichte 2012 wegen hoher Energie- und Nahrungsmittelpreise sowie gestiegener Lohnstückkosten im Jahresdurchschnitt 2,4 % (Quelle: Statistik Austria).

Der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung entsprechend hielten sowohl die europäische Zentralbank (EZB) als auch die US-Notenbank Federal Reserve (FED) an ihrer Niedrigzinspolitik fest. Die Maßnahmen der ESM-Programme und die Ankündigung von EZB-Interventionen auf dem Staatsanleihenmarkt haben eine Stabilisierung der Finanzmärkte bewirkt.

› **Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft**

Die für den Flughafen wichtige österreichische Tourismuswirtschaft erzielte laut Statistik Austria 2012 mit rund plus 4,0 % gegenüber 2011 einen neuen Nächtigungsrekordwert (131,0 Mio.). Dabei stiegen die Nächtigungen ausländischer Touristen mit 4,8 % überproportional auf insgesamt 95,1 Mio. Die höchsten Zuwächse nach Regionen konnten bei Gästen aus Ländern des zentral- und osteuropäischen Raums (CEE) verzeichnet werden (7,8 %). Auffällig ist dabei das Plus bei Gästen aus Russland von 18,9 %. Bei deutschen Urlaubern, der mit 50 Mio. Nächtigungen größten Gruppe, wurde gegenüber 2011 ein Anstieg von 4,6 % verzeichnet (Quelle: Statistik Austria).

› **Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit**

Die Reisetätigkeit der Österreicher entwickelte sich im Jahr 2012 gegenüber 2011 leicht positiv. Im Sommer 2012 (Juli–September), der wichtigsten Urlaubsreisezeit, wurden laut Statistik Austria mit rund 6,6 Mio. um 1,0 % mehr Urlaubsreisen unternommen. 56,2 % der Urlauber verreisten ins Ausland – wobei Italien (Anteil: 24,7 %), Kroatien (16,8 %), Deutschland (12,4 %), Spanien (6,1 %) und Griechenland (4,5 %) die beliebtesten Destinationen waren. 17,2 % der Reisenden wählen das Flugzeug als Verkehrsmittel zur Urlaubsdestination.

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien-Schwechat

Für den Zeitraum Jänner bis Dezember 2012 verzeichneten die europäischen Flughäfen gegenüber 2011 ein moderates Passagierwachstum von durchschnittlich 1,8 %¹. Der Flughafen Wien entwickelte sich mit einem Zuwachs von 5,0 % deutlich besser. Insgesamt wurden im Jahr 2012 am Flughafen Wien 22.165.794 Passagiere abgefertigt, der Anteil der Transferpassagiere betrug 31,8 %. Diese für den Standort Wien strategisch wichtige Kundengruppe wuchs mit 8,1 % gegenüber 2011 überdurchschnittlich stark.

Die Flugbewegungen sind im europäischen Vergleich gegenüber 2011 um 2,1 %² gesunken. Dieser Trend ist, wenngleich abgeschwächt, auch am Flughafen Wien zu spüren: Die Flugbewegungen sanken im Geschäftsjahr 2012 um 0,6 %.

Auch als Folge der Schuldenkrise sowie der globalen Wirtschaftsschwäche sank das Volumen der europäischen Luftfracht gegenüber 2011 um 2,8 %. In Wien sank das Frachtvolumen (Luftfracht und Trucking) sogar um 9,2 %.

Im internationalen Vergleich zählt der Flughafen Wien weiterhin zu den Top 4 der pünktlichsten Airports in Europa bei gleichbleibend hoher Servicequalität.

› Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen 2012 im Vergleich – Wien mit stärkstem Passagierwachstum

	Passagiere in Tausend	Veränderung zu 2011 in %	Flug- bewegungen ³	Veränderung zu 2011 in %
London ³	121.725,0	0,5	843.052	-1,8
Frankfurt	57.520,0	1,9	471.454	-1,2
Paris ³	88.844,2	0,8	721.903	-1,8
Amsterdam	51.035,6	2,6	423.407	0,8
Madrid	45.175,5	-9,0	372.359	-13,1
Rom	36.980,2	-1,8	309.302	-4,6
München	38.360,6	1,6	376.889	-2,9
Mailand ³	36.587,8	-0,5	338.001	-3,3
Zürich	24.751,6	1,7	250.311	4,9
Wien	22.165,8	5,0	243.072	-0,6
Prag	10.807,9	-8,3	128.624	-12,9
Budapest	8.493,6	-4,7	81.921	-21,8

1) ACI Airport Council International – Europe. Inhouse; January-December 2012

2) ACI Airport Council International – Europe. Inhouse; January-December 2012

3) Quelle: ACI Europe Traffic Report December 2012

London: Heathrow, Gatwick und Stansted

Paris: Charles de Gaulle, Paris Orly

Mailand: Malpensa, Linate und Bergamo

Flugbewegungen lt. ACI: Movements exclusive General Aviation and Other Aircraft Movements

› Passagierzuwachs von 5,0 %

Verkehrskennzahlen	2012	Veränderung in %	2011	2010
MTOW (in Mio. Tonnen)	8,1	-1,7	8,3	8,0
Gesamtpassagiere (in Mio.)	22,2	5,0	21,1	19,7
davon Transferpassagiere (in Mio.)	7,1	8,1	6,5	5,9
Flugbewegungen	244.650	-0,6	246.157	246.146
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	252.276	-9,2	277.784	295.989
Sitzladefaktor (in %)	73,0	n. a.	69,6	68,9
Anzahl der Destinationen	179	2,9	174	177
Anzahl der Airlines	71	-2,7	73	70

Insgesamt konnte der Flughafen Wien im Berichtsjahr 2012 ein Passagierwachstum von 5,0 % auf 22.165.794 Passagiere verzeichnen und befindet sich somit in der zuletzt prognostizierten Bandbreite für 2012 von 4 bis 5 %. Das Passagierwachstum flachte jedoch im dritten und vierten Quartal 2012 im Vergleich zum ersten (+9,2 %) und zweiten Quartal (+6,8 %) ab. Ursache dafür sind einerseits die Basiseffekte aufgrund der Ereignisse in Japan (Fukushima) und Nordafrika (Revolutionen in Libyen und Ägypten) in der ersten Jahreshälfte 2011 sowie der Wegfall der Destinationen Mumbai ab April sowie Damaskus ab August 2012. Die Anzahl der Flugbewegungen sank gegenüber 2011 um 0,6 % auf 244.650 Bewegungen. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) sank um 1,7 % hauptsächlich aufgrund des allgemeinen Rückgangs in der Luftfracht. Der Sitzladefaktor belief sich auf 73,0 % nach 69,6 % im Vorjahr.

Die umgeschlagene Gesamtfracht (Cargo) sank gegenüber 2011 um 9,2 % auf 252.276 Tonnen. Die Luftfracht verzeichnete mit 178.054 Tonnen einen Rückgang um 10,9 %; das Trucking sank um 4,8 % auf 74.222 Tonnen. Die konjunkturelle Abschwächung aus dem asiatischen Raum hatte 2012 negative Auswirkungen auf die Luftfrachtentwicklung in Wien. Durch die gesunkenen Frachtraten für verladene Schiffsfracht (vgl. Preisentwicklung des Baltic Dry Index) wurden auch hochwertige Güter mittels Seefracht von Asien nach Europa gebracht. Dadurch sanken die Luftfrachtraten aus dem asiatischen Raum massiv. In der Luftfracht hat Lufthansa mit dem Kauf von Austrian Airlines die Frachtagenten direkt in die Frachtochter Lufthansa Cargo AG (LCAG) übernommen. LCAG steuert damit den gesamten Frachtverkehrsstrom für Wien. Im Zuge von Konsolidierungsmaßnahmen im Lufthansa-Verkehrsnetz wurden seitens LCAG große Frachtmengen in die Hubs Frankfurt und München umgeleitet, wodurch das Frachtvolumen des Hub-Carriers AUA/Lufthansa 2012 zweistellig sank. Die Entwicklung der übrigen Kunden lässt aber für 2013 erwarten, dass zur Jahresmitte ein Boden gefunden wird und in der zweiten Jahreshälfte wieder leichte Volumenzuwächse möglich sind.

Der Flughafen Wien bediente im Linienverkehr insgesamt 179 (2011: 174) Destinationen, davon 45 (2011: 44) in Osteuropa. Damit war der Flughafen Wien auch 2012 die führende europäische Ost-West-Drehscheibe. Die Zahl der nach Osteuropa abfliegenden Passagiere konnte gegenüber 2011 überdurchschnittlich um 12,1 % gesteigert werden, dadurch erhöht sich ihr Anteil an den gesamten abfliegenden Passagieren um 1,2 Prozentpunkte

auf 20,1 %. Die Abflüge von Passagieren zu Destinationen im Nahen und Mittleren Osten haben sich mit einem Zuwachs von 8,3 % ebenfalls sehr positiv entwickelt. Aufgrund des Wegfalls der Destination Mumbai wurden um 5,9 % weniger Passagiere Richtung Ferner Osten abgefertigt.

› Entwicklung des abfliegenden Passagieraufkommens 2012 (Linie und Charter) nach Regionen

Regionen	2012	2011	Veränderung absolut	Anteil 2012 in %	Anteil 2011 in %	Veränd. Anteil in %-Punkten
Osteuropa	2.226.488	1.986.681	239.807	20,1	18,9	1,2
Westeuropa	7.495.253	7.241.165	254.088	67,8	68,8	-1,0
Ferner Osten	384.524	408.677	-24.153	3,5	3,9	-0,4
Naher / Mittlerer Osten	541.667	500.139	41.528	4,9	4,8	0,1
Nordamerika	212.488	207.473	5.015	1,9	2,0	-0,1
Afrika	189.733	174.577	15.156	1,7	1,7	-
Südamerika	8.028	2.225	5.803	0,1	-	0,1
Gesamt	11.058.181	10.520.937	537.244	100,0	100,0	

Die Region Osteuropa konnte aufgrund des überdurchschnittlich hohen Verkehrswachstums von 12,1 % ihren Anteil am Passagieraufkommen auf 20,1 % ausbauen (2011: 18,9 %). Den größten Anteil hält weiterhin die Region Westeuropa mit 67,8 % (2011: 68,8 %). Das größte Passagieraufkommen verzeichnete die Destination Frankfurt mit 593.565 Passagieren, gefolgt von London mit 468.874 und Zürich mit 453.461 Passagieren. Die stärksten Destinationen in Osteuropa waren Moskau, Bukarest und Sofia. Mit 111.265 Passagieren starteten die meisten Reisenden auf der Langstrecke Richtung Bangkok, gefolgt von New York und Tokio.

› Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

Als größter und wichtigster Kunde der Flughafen-Wien-Gruppe erreichte die Austrian-Airlines-Gruppe gegenüber 2011 einen Passagierzuwachs von 4,0 %. Trotzdem fiel ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen auf 49,5 % (2011: 50,0 %). Damit ist die Austrian-Airlines-Gruppe nach wie vor der dominierende Homecarrier am Flughafen Wien. NIKI konnte im Berichtsjahr 2012 seine Position als zweitgrößter Carrier klar verteidigen. Mit einem Passagierwachstum von 9,2 % stieg sein Anteil am Gesamtpassagieraufkommen auf 12,0 % (2011: 11,6 %). Insgesamt flogen 2012 unverändert acht Low-Cost-Carrier den Flughafen Wien regelmäßig an. Die Low-Cost-Carrier verzeichneten gegenüber 2011 um 5,4 % mehr Passagiere. Somit konnte der Passagierverlust des ersten Quartals 2012 (-3,2 %) in den restlichen Quartalen 2012 überkompensiert werden. Ihr Marktanteil beträgt 21,8 % (2011: 21,7 %). Im Ranking der Airlines nach Passagieranteil folgen nach der Austrian-Airlines-Gruppe und NIKI an dritter Stelle Air Berlin mit 6,3 % und Lufthansa mit 5,5 %. Unter den Top-Ten-Airlines am Flughafen Wien liegen außerdem Germanwings mit einem Anteil von 2,2 %, British Airways und Turkish Airlines mit jeweils 1,7 % sowie Swiss >

Intl., Air France und Emirates mit Anteilen von jeweils 1,5 %. In diesem Ranking verzeichneten Turkish Airlines, Emirates und Lufthansa die stärksten Zuwächse gegenüber 2011.

Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) stieg von 69,6 % im Jahr 2011 auf 73,0 % im abgelaufenen Geschäftsjahr. Darin spiegeln sich die Bemühungen der Airlines um eine bessere Kapazitätsauslastung wider. Die Austrian-Airlines-Gruppe konnte trotz Rücknahme von Kapazitäten (Ausflottung von vier Flugzeugen) mehr Passagiere befördern und trug somit ebenfalls zur Steigerung des Sitzladefaktors bei.

2012 wurde der Flughafen Wien von 71 Fluglinien (Vorjahr: 73) regelmäßig angefliegen, die 179 Destinationen in 67 Ländern bedienten. Neu hinzugekommen sind u. a. Estonia Air, Saudi Arabian Air, Belle Air, OLT Express und Danube Wings, die den Flughafen Wien in ihr Destinationsprogramm aufgenommen haben. Gleichzeitig stellten sechs Airlines den Flugbetrieb nach Wien ein.

Entgelte- und Incentive-Politik

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich attraktives Entgeltesystem an. Vorgenommene Anpassungen der Entgelte erfolgen aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) vereinbarten Pricecap-Formel-Modells. Die Formel lautet: Inflation minus 0,35 x Passagierwachstum im Durchschnitt der letzten 3 Jahre.

Per 1. Jänner 2012 wurden die Entgelte wie folgt geändert:

Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt:	+0,81 %
Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside:	+0,39 %
Infrastrukturentgelt Betankung:	+ 0,68 %

Ziel der mit 1. Jänner 2012 eingeführten Entgeltanpassungen und der damit verbundenen Übernahme des Auslastungsrisikos der Fluglinien sowie der Weiterführung bzw. Erweiterung der erfolgreichen Incentiveprogramme war es, die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen Wien zu festigen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Am 1. Juli 2012 trat das Flughafenentgeltgesetz (FEG) in Kraft. Die Pricecap-Formel sowie das Procedere der Entgeltanpassungen sind somit in Zukunft durch dieses Gesetz geregelt.

Des Weiteren wurde dem Wunsch der Fluglinien nach einer höheren Übernahme des Auslastungsrisikos durch die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) dahingehend entsprochen, dass das Landeentgelt im Gesamten um 11 % gesenkt wurde und dafür im Gegenzug das Fluggastentgelt um 4,6 % (€ 0,74/abfliegenden Passagier) angehoben wurde. Das Infrastrukturentgelt Airside wurde ebenfalls um 10 % gesenkt, im Gegenzug das Infrastrukturentgelt Landside um 20 % (€ 0,20) angehoben. Das PRM- (People with reduced mobility-)Entgelt blieb mit € 0,34 pro abfliegendem Passagier unverändert.

Aufgrund der Bestimmungen des Luftfahrtsicherheitsgesetzes 2011 (LSG) hat die Flughafen Wien AG das Sicherheitsentgelt einheitlich für alle abfliegenden Passagiere (lokal und Transfer) mit € 7,70 festgesetzt. Diese Festsetzung erfolgte per 16. April 2012.

Um die Rolle des Flughafens Wien als Umsteige-Flughafen zu forcieren, hat die Flughafen Wien AG beschlossen, den bereits seit vielen Jahren bestehenden Transferincentive ab 5. Juni 2012 um € 2,50 anzuheben. Die Refundierung an jene Fluglinien, welche die Hubfunktion des Flughafens Wien auszubauen helfen, beträgt daher von 5. Juni 2012 bis 31. Dezember 2012 € 11,71 pro abfliegenden Transferpassagier. Das Wachstumsincentiveprogramm wurde auch 2012 fortgesetzt. Dadurch soll die Rolle des Flughafens Wien als Drehscheibe zwischen West und Ost nachhaltig abgesichert werden.

Umsatzentwicklung 2012

Im Berichtsjahr 2012 konnte die Flughafen-Wien-Gruppe ihre Umsätze gegenüber 2011 um 4,4 % auf € 607,4 Mio. steigern. Diese Erhöhung ist neben den gesteigerten Passagierzahlen auch auf den gestiegenen Umsatz im Segment Retail & Properties zurückzuführen.

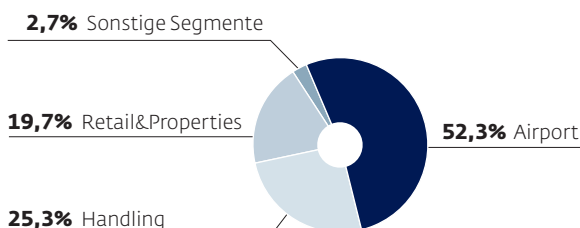
Aufgrund der Saisonalität des Flughafengeschäfts generiert die FWAG in den Urlaubs-saisons im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsatzerlöse. Wie auch im Vor-jahr war der Umsatz im dritten Quartal mit einem Anteil von 27,0 % an den Jahresumsät-zen 2012 am höchsten. Es folgen das zweite Quartal mit 25,4 %, das vierte mit 24,7 % und schließlich das erste Quartal mit 22,9 %.

› Umsatz nach Segmenten

in Mio. €	2012	V. in %	2011	2010
Airport	317,8	7,8	294,6	260,0
Handling	153,8	-4,2	160,5	165,2
Retail & Properties	119,5	8,0	110,6	93,6
Sonstige Segmente	16,1	0,2	16,1	14,5
Konzern-Umsatz¹	607,4	4,4	582,0	533,8

1) Zur Überleitung der Segmentergebnisse siehe Anhang (1), Seite 141

Umsatz 2012 nach Segmenten



› Segment Airport

Umsatz Airport in Mio. €	2012	2011	2010
Landeentgelt	58,8	65,3	61,6
Fluggastentgelt (inkl. PRM)	134,6	118,5	112,3
Infrastrukturentgelt	29,1	27,5	25,6
Sicherheitskontrolle	0,0	0,0	12,7
Sicherheitsentgelt	79,0	68,1	0,0
Betankung	2,4	2,9	2,0
Sondergastdienste	7,0	6,5	6,0
Vermietungen	4,7	4,2	4,3
Passagier- und Gepäckkontrolle	0,0	0,3	29,6
Sonstiges	2,1	1,4	5,8
Umsatz Segment Airport	317,8	294,6	260,0

Das Segment Airport konnte im Berichtsjahr die externen Umsatzerlöse um 7,8 % auf € 317,8 Mio. steigern. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die höheren Passagierzahlen (+5,0 %) zurückzuführen. Das mit diesem Passagierwachstum korrespondierende Fluggastentgelt (inkl. PRM – Passengers with reduced mobility) verzeichnete einen Zuwachs von € 16,1 Mio. oder 13,6 % auf € 134,6 Mio. Das ebenfalls passagierabhängige Sicherheitsentgelt erhöhte sich auf € 79,0 Mio. (2011: € 68,1 Mio.), was einem Anteil am Segmentumsatz von 24,9 % (2011: 23,1 %) entspricht. Aufgrund der geänderten Entgeltestruktur (siehe Entwicklung der Entgelte) sowie des Rückgangs des Höchstabfluggewichts MTOW um 1,7 % sank das Landeentgelt um 9,9 % auf € 58,8 Mio. (2011: € 65,3 Mio.). Einen leichten Zuwachs verzeichnete das Infrastrukturentgelt: für die Nutzung von infrastrukturellen Anlagen und Einrichtungen für Passagiere und Luftfahrzeuge konnten die Umsätze um 5,8 % auf € 29,1 Mio. (2011: € 27,5 Mio.) gesteigert werden. Mit einem Anteil von 52,3 % (2011: 50,6 %) leistete das Segment Airport unverändert den größten Beitrag zum Konzernumsatz.

› Segment Handling

Umsatz Handling in Mio. €	2012	2011	2010
Vorfeldabfertigung	103,8	106,8	109,2
Frachtabfertigung	30,6	31,6	34,7
Sicherheitsdienstleistungen	3,7	4,2	3,4
Verkehrsabfertigung	9,3	10,6	10,7
General Aviation	6,5	7,2	7,2
Umsatz Segment Handling	153,8	160,5	165,2

Das Segment Handling verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang der externen Umsatzerlöse von 4,2 % auf € 153,8 Mio. Dies ist hauptsächlich auf geringere Erlöse im Bereich der Vorfeldabfertigung durch die Neuverhandlung einiger Handlingverträge zurückzuführen. In 2012 konnte dennoch der Marktanteil noch leicht ausgebaut werden und liegt bei 89,3 % (2011: 89,2 %). Die Celebi Ground Handling Austria GmbH ist der zweite Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten am Vorfeld. Die Umsatzerlöse aus der Frachtabfertigung sanken aufgrund der negativen Entwicklung des Frachtvolumens um € 1,1 Mio. bzw. 3,4 % auf einen Jahreswert 2012 in Höhe von € 30,6 Mio. Ungeachtet dessen ist der Marktanteil

des VIE-Handling im Bereich Fracht weiterhin auf dem sehr hohen Niveau von 94,0 % (2011: 94,8 %). Die Tochtergesellschaft Vienna Airport Security Ges.m.b.H. verzeichnete im Berichtsjahr um € 0,6 Mio. weniger Umsätze aus Sicherheitsdienstleistungen als im Vorjahr. Auch im Bereich der General Aviation sank der Umsatz durch weniger Handlingfälle sowie geringere Umsätze im Bereich der Hangarierung auf € 6,5 Mio. In Summe beträgt der Anteil des Segments Handling am Konzernumsatz 25,3 % (2011: 27,6 %).

› Segment Retail & Properties

Umsatz Retail & Properties in Mio. €	2012	2011	2010
Parkerträge	41,8	37,7	34,8
Vermietung	37,2	36,9	31,8
Shopping/Gastronomie	40,5	36,1	26,9
Umsatz Segment Retail & Properties	119,5	110,6	93,6

Die Umsätze des Segments Retail & Properties entwickelten sich auch in 2012 positiv und beliefen sich auf € 119,5 Mio. (2011: € 110,6 Mio.). Durch die Adaptierung der Preisstufen für Parkplätze und -häuser konnte der Umsatz um 11,1 % auf € 41,8 Mio. gesteigert werden (2011: € 37,7 Mio.). Auch bei den Vermietungserträgen kam es durch die inflationsbedingten Preisanpassungen zu einem Umsatzanstieg von € 0,3 Mio. Die sehr positive Entwicklung im Bereich Shopping/Gastronomie mit einem Umsatzplus von € 4,4 Mio. (+12,1 %) ist unter anderem auf die neuen Flächen im Check-in 3 zurückzuführen. Die zunehmende Bedeutung des Segments Retail & Properties spiegelt sich auch in einem gestiegenen Anteil am Konzernumsatz von 19,7 % (2011: 19,0 %) wider.

› Segment Sonstige Segmente

Umsatz Sonstige Segmente in Mio €	2012	2011	2010
Ver- und Entsorgung	6,7	6,4	6,1
Telekommunikation und EDV	3,2	3,2	3,3
Materialwirtschaft	2,2	2,2	1,7
Elektrotechnik	1,4	1,4	0,3
Facility-Management	1,0	1,1	1,2
Werkstätten	0,5	0,3	0,3
Sonstiges	1,2	1,6	1,5
Umsatz Sonstige Segmente	16,1	16,1	14,5

Die Umsätze des Berichtsegments Sonstige Segmente entwickelten sich stabil und betragen unverändert gegenüber 2011 € 16,1 Mio. Während sich die Umsätze der Ver- und Entsorgung überwiegend durch Steigerung der Absatzmenge leicht auf € 6,7 Mio. erhöhten, konnten im Bereich der Telekommunikation und EDV wie in 2011 € 3,2 Mio. umgesetzt werden. Die Umsätze des Facility-Managements reduzierten sich um € 0,1 Mio. Im Bereich der sonstigen Umsätze konnten u. a. durch Reinigungsleistungen und Beratungsleistungen Umsätze in Höhe von € 1,2 Mio. erzielt werden. In Summe beträgt der Anteil der Sonstigen Segmente am Konzernumsatz 2,7 % (2011: 2,8 %).

>

Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe für das Geschäftsjahr 2012 im Überblick:

- › Steigerung der Umsatzerlöse um 4,4 % auf € 607,4 Mio.
- › Betriebsleistung plus 4,8 % auf € 631,5 Mio.
- › Reduktion des Betriebsaufwands ohne Abschreibungen um 0,8 % auf € 410,1 Mio.
- › Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) plus 17,1 % auf € 221,4 Mio.
- › Erhöhung der planmäßigen Abschreibungen um € 31,8 Mio. auf € 98,1 Mio. aufgrund der Inbetriebnahme des neuen Terminals Check-in 3
- › Senkung der außerplanmäßigen Abschreibungen von € 55,5 Mio. auf € 15,3 Mio.
- › Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) plus 60,8 % auf € 108,0 Mio.
- › Verbesserung des Finanzergebnisses um € 7,9 Mio. auf minus € 14,3 Mio.
- › Ergebnis vor Steuern (EBT) plus 108,2 % auf € 93,7 Mio.
- › Periodenergebnis vor nicht beherrschenden Anteilen plus 129,0 % auf € 72,3 Mio.
- › Anteil der Gesellschafter der Flughafen Wien AG am Periodenergebnis plus € 40,3 Mio. auf € 71,9 Mio.

› Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung

Konzernergebnis in Mio. €	2012	Veränderung in %	2011	2010
Umsatzerlöse	607,4	4,4	582,0	533,8
Sonstige betriebliche Erträge	24,1	17,9	20,4	16,4
Betriebsleistung	631,5	4,8	602,4	550,2
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	410,1	-0,8	413,4	382,1
EBITDA	221,4	17,1	189,0	168,1
Abschreibungen und Wertminderungen	113,4	-6,9	121,8	65,8
EBIT	108,0	60,8	67,2	102,3
Finanzergebnis	-14,3	-35,5	-22,2	-3,6
EBT	93,7	108,2	45,0	98,7
Steuern	-21,4	59,2	13,5	23,0
Periodenergebnis	72,3	129,0	31,6	75,7
davon Ergebnis nicht beherrschender Anteile	0,4	n. a.	0,0	0,0
davon Ergebnis Muttergesellschaft	71,9	127,5	31,6	75,7
Gewinn je Aktie in EUR	3,42	128,0	1,50	3,61

Die Umsätze stiegen im Berichtsjahr um 4,4 %, was hauptsächlich auf die positiven Entwicklungen in den Segmenten Airport und Retail & Properties zurückzuführen sind. Details dazu siehe Segmentumsätze (Kapitel Umsatzentwicklung 2012). Die sonstigen

betrieblichen Erträge erhöhten sich um € 3,7 Mio. auf € 24,1 Mio. vorrangig aufgrund von Erlösen aus Versicherungsleistungen („Versicherungsvergleich Uniqa“) sowie von fakturierten Pönalen aufgrund nicht fristgerechter Flächenausbauten einer Bestandnehmerin. Des Weiteren wurden im Rahmen der intensiven Investitionstätigkeit aktivierungspflichtige Leistungen der Flughafen Wien AG und der Tochtergesellschaften VIE-ÖBA GmbH und Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH in Höhe von € 11,1 Mio. erfasst. In Summe betrug die Betriebsleistung € 631,5 Mio. (Vorjahr: € 602,4 Mio.).

› Betriebsaufwand von € 523,4 Mio.

Betriebsaufwand in Mio. €	2012	V. in %	2011	2010
Materialaufwand und bezogene Leistungen	43,2	2,7	42,1	42,3
Personal	249,7	-3,4	258,5	238,1
Sonstiger betrieblicher Aufwand	117,2	3,8	112,9	101,6
Abschreibungen	113,4	-6,9	121,8	65,8
Summe Betriebsaufwand	523,4	-2,2	535,2	447,9

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen stiegen gegenüber 2011 insgesamt um 2,7 % auf € 43,2 Mio. Die Aufwendungen für Material stiegen im Wesentlichen aufgrund der höheren Energieaufwendungen (Strom, Fernwärme), die sich auch im Hinblick auf die Inbetriebnahme des neuen Terminals Check-in 3 um € 3,2 Mio. auf € 20,6 Mio. erhöhten. Einen leichten Anstieg von € 1,4 Mio. auf € 19,7 Mio. verzeichneten auch die Aufwendungen für das sonstige Material und Treibstoffe, primär bedingt durch Preiserhöhungen.

Der Personalaufwand konnte trotz kollektivvertraglicher Erhöhungen gegenüber 2011 um 3,4 % auf € 249,7 Mio. gesenkt werden. Die Personalaufwendungen im Segment Airport stiegen durch die Inbetriebnahme des neuen Terminals Check-in 3 um 7,9 %. Im Segment Handling sank der Personalaufwand um 5,3 %, im Segment Retail & Properties um 8,8 %. Auch das Segment Sonstige Segmente verzeichnete einen Rückgang von 6,0 %.

Trotz der positiven Verkehrsentwicklung und der Inbetriebnahme von 150.000 m² neuen Terminalflächen waren im Jahresdurchschnitt gegenüber 2011 durch Prozessoptimierungen mit 4.475 Mitarbeitern um 1,1 % weniger Mitarbeiter im Konzern beschäftigt. Bei Stichtagsbetrachtung lag die Mitarbeiteranzahl Ende 2012 mit 4.306 Mitarbeitern um 194 unter dem Wert zum Jahresbeginn. Während die Zahl der durchschnittlichen Mitarbeiter im Segment Airport um 4,1 % stieg, sank die Mitarbeiteranzahl im Segment Handling um 1,6 %. Die Segmente Retail & Properties und Sonstige Segmente beschäftigten im Durchschnitt um 15,7 % bzw. 5,2 % weniger Mitarbeiter als im Durchschnitt 2011.

Durch die Reduktion der Mitarbeiteranzahl sanken die Bruttolöhne und Bruttogehälter gegenüber 2011 um 1,5 % bzw. 2,5 % auf € 109,8 Mio. bzw. € 66,2 Mio. Die Dotation der Rückstellung für offene Urlaube und für Jubiläumsgelder stieg im Berichtsjahr um € 0,6 Mio. bzw. € 2,5 Mio. Die Reduktion der Aufwendungen für die Altersteilzeit um € 7,0 Mio. in 2012 ist vor allem auf den Abschluss einer höheren Anzahl an Altersteilzeit-Vereinbarungen im Vorjahr zurückzuführen und daher ein Basiseffekt. Die Aufwendungen für Abfertigungen bzw. Altersversorgung konnten um € 1,8 Mio. bzw. € 1,4 Mio. gesenkt werden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen gegenüber 2011 um € 4,3 Mio. bzw. 3,8 %. Grund hierfür sind vor allem folgende Faktoren: höhere Aufwendungen für Instand->

haltungen (€ +2,1 Mio.) sowie für Fremdleistungen inklusive verbundener Unternehmen (€ +6,1 Mio.) und Schadensfälle (€ +4,0 Mio.). Während im Zusammenhang mit der Insolvenz von Gesellschaften der Sardana-Gruppe Dotierungen von Wertberichtigungen für zweifelhafte Forderungen vorgenommen werden mussten (€ 3,5 Mio.), konnten Wertberichtigungen in Höhe von € 3,2 Mio. im Wesentlichen aufgrund einer positiven Schiedsgerichtsentscheidung aufgelöst werden. Positive Effekte waren der Rückgang der Rechts-, Prüf- und Beratungskosten (€ -2,5 Mio.) sowie der Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation (€ -6,0 Mio.).

› **Konzern-EBITDA plus 17,1 %**

EBITDA in Mio. €	2012	V. in %	2011	2010
Airport	136,7	5,9	129,2	112,4
Handling	23,4	269,1	6,3	22,0
Retail & Properties	67,7	7,3	63,1	52,6
Sonstige Segmente	17,4	14,4	15,2	7,1
Konzern-EBITDA¹	221,4	17,1	189,0	168,1

EBITDA Konzern Anteile	2012	2011	2010
Airport	61,8 %	68,3 %	66,9 %
Handling	10,6 %	3,4 %	13,1 %
Retail & Properties	30,6 %	33,4 %	31,3 %
Sonstige Segmente	7,9 %	8,1 %	4,2 %
Konzern-EBITDA¹	100,0 %	100,0 %	100,0 %

1) Zur Überleitung der Segmentergebnisse siehe Anhang (1), Seite 141

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der FWAG stieg gegenüber 2011 um 17,1 % auf € 221,4 Mio. (2011: € 189,0 Mio.). Den größten Beitrag zum Konzern-EBITDA leistete wie im Vorjahr das Segment Airport mit € 136,7 Mio. (2011: € 129,2 Mio.) bzw. einem Anteil von 61,8 %. Das EBITDA des Segments Handling mit einem Anteil von 10,6 % stieg um € 17,1 Mio. auf € 23,4 Mio. (2011: € 6,3 Mio.). Grund dafür war der gesunkene Betriebsaufwand, da dieser in 2011 durch Einmaleffekte und Rückstellungenserfordernisse belastet war. Auch im Segment Retail & Properties führten niedrigere Betriebsaufwände und höhere Umsätze zu einer Steigerung des EBITDA um € 4,6 Mio. auf € 67,7 Mio. (2011: € 63,1 Mio.), was einem Anteil am Konzern-EBITDA von 30,6 % entspricht. Die Sonstigen Segmente erwirtschafteten ein EBITDA von € 17,4 Mio. (2011: € 15,2 Mio.) bzw. einen Anteil von 7,9 %. Das nicht zuordenbare negative EBITDA in Höhe von € 23,9 Mio. (2011: € 24,8 Mio.) ist vor allem auf den Personalaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Bereich der Verwaltung zurückzuführen.

› Abschreibungen von € 113,4 Mio.

in Mio. €	2012	2011	2010
Investitionen	101,8	262,8	146,9
Planmäßige Abschreibungen	98,1	66,3	65,8
Wertminderungen	15,3	55,5	0,0

2012 wurden € 3,3 Mio. in immaterielles Anlagevermögen sowie € 97,9 Mio. in Sachanlagevermögen investiert. Des Weiteren wurden € 0,5 Mio. ins Finanzanlagevermögen (Ausleihungen) investiert. Die planmäßigen Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um € 31,8 Mio. Dies ist vor allem auf die Inbetriebnahme des Check-in 3 im Juni 2012 zurückzuführen.

Die Definition der CGU (zahlungsmittelgenerierenden Einheiten) Real Estate Cargo, Real Estate Office und Real Estate Parken wurde im Geschäftsjahr 2012 geändert, um den gegenseitigen Abhängigkeiten der betroffenen Vermögenswerte in ihren Mittelzuflüssen besser Rechnung zu tragen. Dies führte zu einer Zusammenfassung mehrerer Vermögenswerte (Objekte) in einer CGU.

Für diese zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wurden Wertminderungstests durchgeführt, die u. a. durch Änderung zu den folgenden Ergebnissen führten: Der Werthaltigkeitstest der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Real Estate Cargo führte aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung zu einer Wertminderung von drei Frachtimmobilien in Höhe von € 5,1 Mio., die im Segment Retail & Properties ausgewiesen wird.

In der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Real Estate Office führte die Neueinschätzung der Auslastung und die damit verbundene Aktualisierung der Detailplanung zu einer Wertminderung des zugeordneten Firmenwerts in Höhe von € 4,3 Mio. sowie einer Abschreibung einer Office-Immobilie in Höhe von € 2,4 Mio. im Segment Retail & Properties. Des Weiteren wurden in der Berichtsperiode weitere Wertminderungen in Höhe von € 3,4 Mio. im Bereich des Sachanlagevermögens in den Segmenten Airport und Retail & Properties erfasst.

› Konzern-EBIT von € 108,0 Mio.

EBIT in Mio. €	2012	V. in %	2011	2010
Airport	68,5	20,0	57,1	78,9
Handling	17,7	n. a.	0,2	15,1
Retail & Properties	41,6	37,1	30,3	38,0
Sonstige Segmente	4,4	-5,7	4,7	-3,4
Konzern-EBIT¹	108,0	60,8	67,2	102,3

EBIT Konzern Anteile	2012	2011	2010
Airport	63,4 %	85,0 %	77,1 %
Handling	16,3 %	0,2 %	14,8 %
Retail & Properties	38,5 %	45,2 %	37,2 %
Sonstige Segmente	4,1 %	7,0 %	-3,4 %
Konzern-EBIT¹	100,0 %	100,0 %	100,0 %

1) Zur Überleitung der Segmentergebnisse siehe Anhang (1), Seite 141

Das Konzern-EBIT konnte gegenüber 2011 um € 40,8 Mio. bzw. 60,8 % gesteigert werden. Der größte Anteil am EBIT entfällt mit € 68,5 Mio. (2011: € 57,1 Mio.) auf das Segment Airport, gefolgt vom Segment Retail & Properties mit € 41,6 Mio. (2011: € 30,3 Mio.). Das Segment Handling trug im Jahr 2012 16,3 % bzw. € 17,7 Mio. (2011: € 0,2 Mio.) zum Konzern-EBIT bei. In den Sonstigen Segmenten wurde ein EBIT von € 4,4 Mio. (2011: € 4,7 Mio.) erzielt.

› Finanzergebnis um € 7,9 Mio. verbessert auf minus € 14,3 Mio.

Finanzergebnis in Mio. €	2012	V. in %	2011	2010
Beteiligungsergebnis ohne At-equity-Unternehmen	0,9	155,4	0,4	0,3
Zinsertrag	4,2	-9,7	4,6	3,4
Zinsaufwand	-25,2	85,2	-13,6	-11,0
Sonstiges Finanzergebnis	0,2	-88,3	1,6	0,1
Finanzergebnis ohne At-equity-Unternehmen	-19,9	183,6	-7,0	-7,3
Wertminderungen at equity Unternehmen	0,0	-100,0	-19,4	0,0
Anteilige Periodenergebnisse At-equity-Unternehmen	5,6	31,2	4,3	3,6
Finanzergebnis	-14,3	-35,5	-22,2	-3,6

Das Finanzergebnis des Berichtsjahres beträgt minus € 14,3 Mio. – nach minus € 22,2 Mio. 2011. Das Beteiligungsergebnis ohne at equity erhöhte sich aufgrund höherer Dividenden auf € 0,9 Mio.

Das Minus im Zinsergebnis hat sich gegenüber 2011 von € 9,0 Mio. auf € 21,0 Mio. erhöht. Einerseits sind die Zinserträge aufgrund des gesunkenen Volumens der kurzfristigen Veranlagungen um € 0,4 Mio. gefallen, andererseits stiegen auch die Zinsaufwendungen um € 11,6 Mio., weil die Bauzeitzinsen für den Check-in 3 seit dem 2. Quartal 2012 im Zinsergebnis verbucht werden. Davor wurden sie aktiviert.

2011 wurden wegen des reduzierten Verkehrswachstums und entsprechend aktualisierter Mittelfristplanungen die Beteiligungen an der Flughafen Friedrichshafen GmbH sowie die Anteile am Flughafen Košice in Summe um € 19,4 Mio. wertberichtigt. Insgesamt konnten 2012 Erträge aus At-equity-Beteiligungen von € 5,6 Mio. (Vorjahr: € 4,3 Mio.) erwirtschaftet werden. Das Ergebnis der at equity bilanzierten Unternehmen erhöhte sich daher insgesamt von minus € 15,1 Mio. 2011 auf plus € 5,6 Mio. 2012.

› Ergebnis vor Steuern von € 93,7 Mio.

In Summe erzielte die FWAG 2012 ein Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von € 93,7 Mio. (2011: € 45,0 Mio.).

Die Einkommen der jeweiligen Gesellschaften unterliegen nahezu ausschließlich der Besteuerung durch die Republik Österreich. Die Steuerquote als Anteil des Steueraufwands am Gewinn vor Steuern beträgt für das Geschäftsjahr 2012 22,8 % (2011: 29,9 %). Vom Periodenergebnis in Höhe von € 72,3 Mio. (2011: € 31,6 Mio.) entfällt ein Anteil von € 0,4 Mio. auf nicht beherrschende Anteile. Somit beläuft sich das auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallende Periodenergebnis für das Geschäftsjahr 2012 auf € 71,9 Mio. (2011: € 31,6 Mio.).

Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien errechnet sich ein Ergebnis je Aktie von € 3,42 (2011: € 1,50).

› Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgt mithilfe eines Kennzahlensystems, das auf ausgewählten, eng aufeinander abgestimmten Kenngrößen basiert. Diese Steuerungsgrößen definieren das Spannungsfeld von Wachstum, Rentabilität und finanzieller Sicherheit, in dem sich die Flughafen-Wien-Gruppe bei der Verfolgung ihres obersten Unternehmensziels „profitables Wachstum“ bewegt.

Die Abschreibungsaufwendungen, die aufgrund der hohen Investitionstätigkeit in den nächsten Jahren steigen werden, beeinflussen die Ertragskennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Marge, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2012 wird eine EBITDA-Marge von 36,5 % nach 32,5 % im Vorjahr ausgewiesen. Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Gemessen wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt.

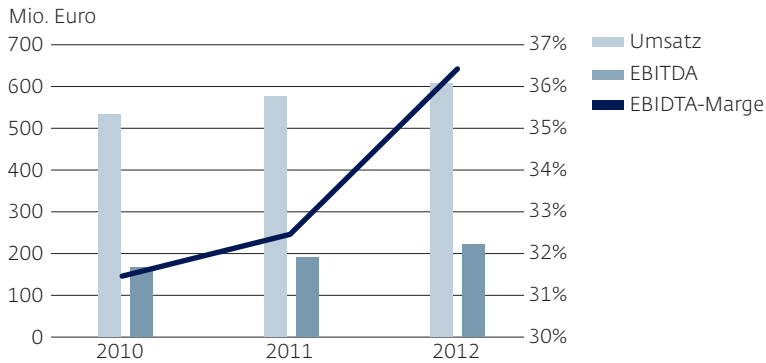
Durch das gesunkene Investitionsvolumen, ein effektives Liquiditätsmanagement und dadurch mögliche vorzeitige Tilgungen konnten die Finanzverbindlichkeiten 2012 gegenüber 2011 um € 102,9 Mio. reduziert werden. Die liquiden Mittel reduzierten sich dementsprechend um € 70,9 Mio. und betrugen zum Stichtag € 40,4 Mio. Die Nettoverschuldung unter Berücksichtigung von Veranlagungen beträgt € 719,6 Mio. (Vorjahr: € 751,7 Mio.). Bei einem buchmäßigen Eigenkapital in Höhe von € 851,6 Mio. resultiert daraus ein Gearing von 84,5 % (2011: 92,6 %).

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBIT-Marge vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax, ROE), die das Verhältnis von Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Maßstab für den Verzinsungsanspruch ist der Kapitalkostensatz, der sich als gewichteter Durchschnittskostensatz aus Eigen- und Fremdkapitalkosten errechnet (Weighted Average Cost of Capital, WACC).

› Rentabilitätskennzahlen

in %	2012	2011	2010
EBITDA-Margin ¹	36,5	32,5	31,5
EBIT-Margin ²	17,8	11,5	19,2
ROE ³	8,7	3,9	9,4
ROCE vor Steuern ⁴	6,5	4,2	6,8

Entwicklung Umsatz, EBITDA und EBITDA-Marge



1) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse

2) EBIT-Margin (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse

3) ROE (Return on Equity) = Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital

4) ROCE (Return on Capital Employed before Tax) = EBIT / durchschnittliches Capital Employed

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

› Bilanzstruktur

	2012		2011	
	in Mio. €	in % der Bilanzsumme	in Mio. €	in % der Bilanzsumme
AKTIVA				
Langfristiges Vermögen	1.911,7	92,7	1.925,2	89,5
Kurzfristiges Vermögen	150,1	7,3	224,9	10,5
davon liquide Mittel	40,4	2,0	111,3	5,2
Bilanzsumme	2.061,8	100,0	2.150,2	100,0
PASSIVA				
Eigenkapital	851,6	41,3	811,4	37,7
Langfristige Schulden	834,2	40,5	1.011,6	47,0
Kurzfristige Schulden	376,0	18,2	327,1	15,2
Bilanzsumme	2.061,8	100,0	2.150,2	100,0

Die Bilanzsumme des Flughafen-Wien-Konzerns belief sich zum 31. Dezember 2012 auf € 2.061,8 Mio. und sank damit gegenüber 2011 um 4,1 %. Die Anlageintensität des Tätigkeitsfeldes im Konzern spiegelt sich im Anstieg der langfristigen Vermögenswerte auf 92,7 % (2011: 89,5 %) wider. Das kurzfristige Vermögen sank hauptsächlich aufgrund des Rückgangs der liquiden Mittel.

Der Anteil des Eigenkapitals stieg im Vergleich gegenüber 2011 um 3,6 Prozentpunkte auf € 851,6 Mio. Durch die vorzeitige Tilgung von Finanzverbindlichkeiten reduzierte sich der Anteil der langfristigen Schulden auf 40,5 % (2011: 47,0 %). Die kurzfristigen Verbindlichkeiten stiegen 2012 leicht an und beliefen sich auf € 376,0 Mio. zum 31. Dezember 2012.

› Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen ist im Vergleich zum 31. Dezember 2011 um 0,7 % zurückgegangen und beläuft sich auf € 1.911,7 Mio. Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte haben sich in Summe gegenüber 2011 um 5,8 % auf € 16,2 Mio. erhöht. Den Zugängen von € 3,3 Mio. und Umbuchungen von € 5,9 Mio. stehen Abschreibungen in Höhe von € 3,8 Mio. gegenüber. Durch die geänderte Definition der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Real Estate Office wurde der nun zugeordnete Firmenwert – aufgrund der Neueinschätzung der Auslastungen – um € 4,3 Mio. abgeschrieben.

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.677,5 Mio. die größte Position des langfristigen Vermögens dar: Hier stehen 2012 Zugänge von € 86,5 Mio. den Abschreibungen in Höhe von € 94,0 Mio. gegenüber. Der überwiegende Teil der Zugänge im Geschäftsjahr 2012 entfällt mit € 32,9 Mio. auf die Terminalerweiterung Check-in 3. Der Buchwert der Grundstücke und Bauten erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um € 724,3 Mio. >

Neben Zugängen in Höhe von € 37,8 Mio. und Umbuchungen von € 728,9 Mio. wurden Abschreibungen und Wertminderungen von € 41,5 Mio. erfasst. Einen wesentlichen Anstieg verzeichnete auch der Posten technische Anlagen und Maschinen: Investitionen in Höhe von € 12,1 Mio. sowie Umbuchungen von € 136,8 Mio. stehen Abschreibungen und Wertminderungen in Höhe von € 31,5 Mio. gegenüber.

Der Posten andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung erhöhte sich ebenfalls durch Zugänge von € 25,7 Mio. und Umbuchungen von € 29,9 Mio. bzw. erfasste Abschreibungen in Höhe von € 18,4 Mio.

Die Umbuchungen von „Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau“ in die anderen Anlageklassen betreffen im Wesentlichen die Terminalerweiterung (Check-in 3) in Höhe von € 658,5 Mio., aktivierte Bauzeitinsen (€ 57,5 Mio.), die Gepäckförderanlage (€ 46,3 Mio.) und Schnittstellenprojekte (€ 85,5 Mio.). Die bisher angefallenen Kosten für technische Lärmschutzmaßnahmen (€ 34,6 Mio.) wurden von Anlagen in Bau in Sachanlagen umgebucht und zur Berücksichtigung ihres natürlichen Wertverzehr einer laufenden Abschreibung unterzogen.

Die Veränderung des Postens „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ betrifft neben Zugängen von € 6,0 Mio. auch Abschreibungen in Höhe von € 3,7 Mio. Des Weiteren wurden Wertminderungen in Höhe von € 7,5 Mio. aufgrund der aktualisierten Einschätzungen der Mittelfristplanungen von Immobilien in den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Real Estate Cargo und Real Estate Office vorgenommen.

Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode konsolidiert werden, erhöhte sich durch die positive Entwicklung dieser Beteiligungen und der erfassten anteiligen Periodenergebnisse. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte sanken überwiegend durch den Verkauf von Wertrechten sowie durch den Rückgang der Ausleihungen.

Das kurzfristige Vermögen reduzierte sich 2012 um 33,3 % auf € 150,1 Mio. Dies ist vorwiegend auf den geringeren Stand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von € 40,4 Mio. (Vorjahr: € 111,3 Mio.) durch die Tilgung von Finanzschulden und ein effizientes Liquiditätsmanagement zurückzuführen. Die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte sanken gegenüber 2011 um € 4,1 Mio. auf € 75,6 Mio. Diese Veränderung ergibt sich einerseits aus einer Rückzahlung von geleisteten Körperschaftsteuervorauszahlungen sowie Vorsteuerguthaben aus den Vorjahren; andererseits stiegen die Nettoforderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund der guten Umsatzentwicklung um € 8,7 Mio. sowie der Auflösung einer in Vorjahren gebildeten Wertberichtigung zu Forderungen. Die Vorräte blieben gegenüber 2011 nahezu unverändert (€ 4,4 Mio.), die Wertpapiere stiegen geringfügig um € 0,1 Mio. auf € 29,7 Mio.

Aufgrund der im Verhältnis zum Sachanlagevermögen stärkeren Reduktion der Zahlungsmittel und -äquivalente hat sich der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen gegenüber 2011 von 89,5 % auf 92,7 % erhöht. Die Bilanzsumme verringerte sich um 4,1 % auf € 2.061,8 Mio.

› Bilanzpassiva

Das Eigenkapital der Flughafen-Wien-Gruppe ist im Berichtsjahr um 5,0 % auf € 851,6 Mio. gestiegen. Dem Periodenergebnis von € 72,3 Mio. steht die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2011 in Höhe von € 21,0 Mio. gegenüber. Die Marktbeurteilung von Wertpapieren und die Auflösung der Rücklage für Sicherheitsinstrumente im sonstigen Ergebnis trugen ebenfalls zur Erhöhung des Eigenkapitals bei. Die Erfassung von versicherungsmathematischen Verlusten aufgrund von Zinssatzsenkungen im Zusammenhang mit dem Sozialkapital reduzierten das Eigenkapital um € 11,5 Mio. Die nicht beherrschenden Anteile zum 31. Dezember 2012 betreffen die Anteile des Mitgesellschafters RZB Holding GmbH an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation), Bratislava. Die nicht beherrschenden Anteile des Mitgesellschafters erhöhten sich aufgrund der Auflösung einer gebildeten Wertberichtigung auf sonstige Forderungen im Einzelabschluss der BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation), Bratislava.

Die Eigenkapitalquote zum Stichtag betrug 41,3 % (2011: 37,7 %). Die Steigerung resultiert vor allem aus der Reduzierung von Finanzverbindlichkeiten.

Die Reduzierung der langfristigen Schulden um 17,5 % auf € 834,2 Mio. erklärt sich vorwiegend aus der vorzeitigen Tilgung des Schuldscheindarlehens in Höhe von € 64,0 Mio. sowie der vorzeitigen Teiltilgung der ULSG-Finanzierung in Höhe von € 17,9 Mio. Für den verbleibenden Teil des Schuldscheindarlehens wurde bei gleichbleibender Laufzeit eine Reduktion der Zinsmargen vereinbart. Aufgrund von vertraglich vereinbarten Tilgungen für das Darlehen im Rahmen des Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetzes (ULSG) sowie des Schuldscheindarlehens kommt es zur Umgliederung von € 85,7 Mio. sowie von € 17,9 Mio. in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Diesem Rückgang steht eine Erhöhung der langfristigen Rückstellungen um € 18,5 Mio. auf € 133,7 Mio. gegenüber – hauptsächlich für die Dotierung von Abfertigungen, Pensionen, Jubiläumsgelder und übrige Rückstellungen. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten sanken gegenüber 2011 um 25,5 % bzw. € 13,1 Mio.; hauptsächlich durch die geänderten Fristigkeiten der Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds, die als kurzfristig ausgewiesen werden. Die langfristigen passiven latenten Steuern sind um € 0,2 Mio. auf € 23,4 Mio. gesunken (2011: € 23,6 Mio.).

Die kurzfristigen Passiva sind im Vergleich zum 31. Dezember 2011 um 15,0 % auf € 376,0 Mio. gestiegen. Während sich die kurzfristigen Rückstellungen um € 23,0 Mio. und die Lieferantenverbindlichkeiten um € 22,9 Mio. reduzierten, erhöhte sich die Steuerrückstellung vorrangig aufgrund des besseren Ergebnisses vor Ertragsteuern auf € 9,3 Mio. (2011: € 7,2 Mio.). Die Veränderung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten (€ +79,7 Mio.) lässt sich auf folgende Faktoren zurückführen: Umgliederungen aus dem langfristigen Teil in Höhe von € 105,9 Mio., Tilgungen für ULSG in Höhe von € 42,9 Mio. sowie Aufnahme von Barvorlagen in Höhe von € 20,0 Mio. Der Anstieg der kurzfristigen übrigen Verbindlichkeiten um € 13,1 Mio. lässt sich vor allem auf die Umgliederung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds zurückführen.

› Finanzkennzahlen

	2012	2011	2010
Nettoverschuldung in Mio. € ¹	719,6	751,7	666,3
Eigenkapitalquote in %	41,4	37,7	41,2
Gearing in % ²	84,5	92,6	81,0
Buchmäßiges Eigenkapital in Mio. €	851,6	811,4	823,0
Working Capital in Mio. €	-77,5	-111,3	-119,4
Anlageintensität in %	92,7	89,5	90,3
Anlagedeckungsgrad 2 in %	88,2	94,3	98,6

› Geldflussrechnung

	2012	Veränderung in %	2011	2010
Flüssige Mittel per 1.1.	111,3	75,0	63,6	5,4
Cashflow aus dem operativen Bereich	179,7	0,4	178,9	169,7
Cashflow aus Investitionsaktivitäten	-126,7	-32,4	-187,5	-173,5
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-123,9	-320,1	56,3	61,9
Endbestand der flüssigen Mittel	40,4	-63,7	111,3	63,6

Trotz des gegenüber 2011 höheren Ergebnisses vor Ertragsteuern von € 93,7 Mio. blieb der Netto-Geldfluss aus dem operativen Bereich mit € 179,7 Mio. nahezu unverändert. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass Rückstellungen und Verbindlichkeiten im Geschäftsjahr 2012 um € 11,1 Mio. reduziert wurden, während es im Vorjahr zu einem Aufbau in Höhe von € 13,8 Mio. kam. Des Weiteren wurden im Geschäftsjahr 2012 Zahlungen für Ertragsteuern in Höhe von € 9,3 Mio. getätigt. Auch die Forderungen sanken im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von € 2,5 Mio.

Der Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeiten beträgt minus € 126,7 Mio. gegenüber minus € 187,5 Mio. im Jahr 2011. Den Auszahlungen für das Anlagevermögen von € 133,1 Mio. (2011: € 223,5 Mio.) stehen Einzahlungen aus Anlageabgängen in Höhe von € 6,4 Mio. gegenüber.

Im Geschäftsjahr 2012 wurde eine Dividende von € 21,0 Mio. (Vorjahr: € 42,0 Mio.) an die Gesellschafter der Muttergesellschaft ausbezahlt. Des Weiteren konnten die kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten um € 102,9 Mio. gesenkt werden. Per Saldo resultiert daraus eine Reduktion der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2011 um € 70,9 Mio. auf € 40,4 Mio.

1) Nettoverschuldung = verzinsliches Fremdkapital – liquide Mittel – Wertpapiere des Umlaufvermögens.
2) Gearing = (verzinsliches Fremdkapital – liquide Mittel) / Eigenkapital

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen sind gegenüber 2011 um 61,3 % auf € 101,8 Mio. gesunken. Davon entfallen € 97,9 Mio. auf Sachanlagevermögen, € 3,3 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte sowie € 0,5 Mio. auf das Finanzanlagevermögen. Die größten Zugänge im Geschäftsjahr 2012 bzw. 2011 sind im Konzernanhang (Punkt 13) erläutert.

› Terminalerweiterung Check-in 3

Das Jahr 2012 stand im Zeichen der erfolgreichen Inbetriebnahme des neuen Terminals Check-in 3 am 5. Juni 2012. Im Berichtsjahr wurden noch offene Rest- und Komplettierungsleistungen vorgenommen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2012 für den Check-in 3 € 32,9 Mio. investiert. Durch die Erfahrungen im Echtbetrieb wurde bereits begonnen, Optimierungen vorzunehmen, die auch im nächsten Jahr fortgesetzt werden. Zusätzlich wurden zu einzelnen Projektthemen Arbeitsgruppen gebildet, die die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten prüfen.

› Investitionen und Finanzierung

Investitionen in Mio. €	2012	Veränderung in %	2011	2010
Immaterielles Anlagevermögen	3,3	-26,7	4,5	1,1
Sachanlagevermögen	97,9	-61,7	255,8	144,4
Finanzanlagevermögen	0,5	-81,8	2,5	1,3
Investitionen gesamt	101,8	-61,3	262,8	146,9

Finanzierung in Mio. €	2012	Veränderung in %	2011	2010
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	179,7	0,4	178,9	169,7
Abschreibungen auf immat. Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen	113,4	-19,9	141,6	66,9

Entwicklung der At-Equity-Beteiligungen

Die Flughafen Wien AG ist u. a. an drei weiteren internationalen Flughäfen beteiligt: Am Flughafen Malta hält die Flughafen Wien AG durchgerechnet einen Anteil von rd. 33 % der Aktien. 40 % der Aktien besitzt eine Konsortialgesellschaft, an der die FWAG einen Anteil von 57,1 % hält, 10,1 % besitzt die FWAG direkt (über VIE Malta), 20 % hält die maltesische Regierung, die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet. Am Flughafen Košice ist die Flughafen Wien AG indirekt mit 66 % beteiligt. Weiters hält der Flughafen Wien 25,15 % an der Flughafen Friedrichshafen GmbH.

Die Passagierzahlen unserer internationalen Beteiligungen entwickelten sich aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Situation recht unterschiedlich. Am Flughafen Malta wurden im Berichtsjahr mit 3.649.979 Passagieren ein Plus gegenüber 2011 von 4,1 % erzielt – ein Rekordwert für den Flughafen Malta. Der Flughafen Košice verzeichnete ein Minus von 11,4 % auf 235.754 Passagiere. Der Flughafen Friedrichshafen verzeichnete einen Passagierrückgang von 4,7 % auf 545.121 Passagiere. Košice und Malta konnten insgesamt einen Ergebnisbeitrag von € 5,1 Mio. erwirtschaften.

Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzernanhang (Punkt 34) erörtert.

Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2012 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

Risiken der zukünftigen Entwicklung

› Risikomanagement

Das Risikomanagement der Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) wird in der Risikomanagement-Richtlinie geregelt und hat die Aufgabe, die Risiken, denen die Gesellschaft ausgesetzt ist, systematisch zu identifizieren, zu bewerten sowie geeignete Maßnahmen zur Minimierung der Risiken zu setzen. Dafür werden alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse analysiert. Verantwortlich sind hierfür die Leiter der Geschäftsbereiche bzw. die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften. Das operative Risikomanagement ist im Bereich Controlling angesiedelt und koordiniert die Aktivitäten. Identifizierte Risiken und die zu treffenden Maßnahmen werden in einer eigenen Datenbank dokumentiert.

Zur Minimierung von Schaden- und Haftungsrisiken wurden Versicherungen abgeschlossen. Die installierten IKS-Prozesse gewährleisten Richtigkeit und Vollständigkeit bei der Erfassung aller geschäftlichen Vorgänge in den Büchern der Gesellschaft. Die Revisionsabteilung prüft die Geschäftsgebarungen und Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Damit hat der Vorstand alle notwendigen Instrumente und Strukturen implementiert, um Risiken frühzeitig zu erkennen und die entsprechenden Maßnahmen zur Abwehr beziehungsweise Minimierung der Risiken setzen zu können. Die bestehenden Systeme werden laufend evaluiert und weiterentwickelt.

› Gesamtwirtschaftliche Risiken

Der Geschäftsverlauf der FWAG wird wesentlich von der weltweiten Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die wiederum maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Auf Basis der Prognosen von Eurostat geht die FWAG davon aus, dass sich das makroökonomische Umfeld im Jahr 2013 und vor allem 2014 positiver als in den letzten Jahren entwickeln wird. Dementsprechend rechnet die FWAG mit einem anhaltenden Wachstum des Passagieraufkommens am Flughafen Wien.

Darüber hinaus wird die Verkehrsentwicklung von weiteren externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen Schocks (Pandemien, Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen etc.) beeinflusst. Neben Notfallplänen leistet der Flughafen Wien durch hohe Sicherheitsstandards und aktive Öffentlichkeitsarbeit wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Das erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Auf einen durch derartige Schocks ausgelösten Rückgang im Verkehrsaufkommen würde die FWAG je nach Intensität und Nachhaltigkeit flexibel mit einer Anpassung der bereitgestellten Ressourcen sowie mit einer entsprechenden Adaptierung des Investitionsprogramms reagieren.

› Branchenrisiken

Die FWAG erwartet, dass der Wettbewerbs- und Kostendruck für die Airlines weiterhin hoch bleibt. Der Branchenverband IATA rechnet, dass die europäischen Airlines in Summe im Jahr 2013 keinen positiven Net Profit¹ erwirtschaften werden. Es ist davon auszugehen, dass die Airlines ihre bereits eingeschlagenen Programme zur Steigerung >

1) IATA Financial Forecast, Dezember 2012

der Effizienz und Profitabilität weiter fortsetzen (Kostenreduktion, Optimierung des Portfolios, Verlangsamung des Flottenausbaus). Dies wird auch den Kostendruck auf die europäischen Airports weiter erhöhen.

Mit dem Inkrafttreten des Flugabgabegesetzes (FlugAbgG) im Jahr 2011 ist für Airlines in Österreich eine zusätzliche Kostenbelastung entstanden. Die Luftfahrtsgesellschaften haben nunmehr für in Österreich abfliegende Passagiere eine Flugabgabe an das Finanzamt zu entrichten. Die einzuhebenden Beträge richten sich nach der Entfernung des Flugziels und betragen bis zum 31. Dezember 2012 € 8 für Inlandsflüge und Kurzstrecken, € 20 für Mittelstrecken- sowie € 35 für Langstreckenflüge. Seit 01. Jänner 2013 wurden die Abgaben wie folgt festgesetzt: Kurzstrecke € 7, Mittelstrecke € 15 sowie Langstrecke € 35. Trotz dieser Absenkung dämpft die Flugabgabe das Passagieraufkommen nach wie vor. Somit schwächt sie wirtschaftlich den Flughafen Wien, da die allermeisten europäischen Länder keine derartige Steuer einheben.

› Marktrisiken und Risiken aufgrund der Kundenstruktur

Die Austrian-Airlines-Gruppe ist mit einem Anteil von 49,5 % der Passagiere des Flughafen Wien größter Kunde der FWAG. Ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Homecarrier sowie die Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die Austrian-Airlines-Gruppe Partner ist, beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich. Die Entwicklung dieses Hauptkunden wird von den zuständigen Geschäftsbereichen ständig beobachtet und analysiert.

Die AUA konnte im Jahr 2012 große Fortschritte in ihrem Restrukturierungsprogramm erzielen. Dazu zählen im Wesentlichen der Übergang des Flugbetriebes auf die Tyrolean Airways zum 1. Juli 2012, die Harmonisierung der Flotte (Ausflottung der Boeing 737) und eine Produktoffensive auf der Langstrecke. Die weitere Entwicklung der AUA und damit auch die Passagier- und Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien sind nach wie vor mit Unsicherheiten behaftet.

Die Fluglinien NIKI und Air Berlin nehmen mit einem Marktanteil von 12,0 % bzw. 6,3 % die Plätze 2 und 3 im Kundenranking der FWAG ein. Beginnend mit dem Sommerflugplan 2013 hat NIKI eine Neu-Fokussierung der strategischen Ausrichtung angekündigt. NIKI wird in Zukunft am Flughafen Wien die Drehscheibenfunktion für Ziele in Griechenland innerhalb der Air Berlin Gruppe weiter ausbauen. Die Bedeutung von Wien als Drehkreuz für die Air Berlin Gruppe wird damit gestärkt. Verstärkt werden soll auch das Angebot nach Spanien, Ägypten und in die Türkei. Darüber hinaus wird NIKI die Harmonisierung seiner Flotte fortsetzen und damit die Kosteneffizienz weiter verbessern. 2013 soll die Umrüstung auf eine reine Airbus-Flotte abgeschlossen sein. Auf Basis dieser Entwicklungen rechnet die FWAG auch im Jahr 2013 mit einer positiven Entwicklung von NIKI. Die Entwicklung bei der Air Berlin ist angesichts der Ertragssituation mit Unsicherheiten behaftet. Mit dem Turnaround-Programm „Turbine“ möchte das Unternehmen eine dauerhaft wettbewerbsfähige Ergebnissituation erreichen. Im Zuge dieses Programms soll unter anderem die Flotte reduziert und das Streckennetz optimiert werden. Die FWAG geht aber davon aus, dass die unmittelbaren Auswirkungen auf den Flughafen Wien gering sein werden.

Generell versucht die FWAG mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Entgelte- und Incentivemodellen, die für alle Fluglinien gleichermaßen gelten, dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Insbesondere wird dabei das Ziel verfolgt, das Markt-

risiko der Fluglinien mitzutragen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Bei den Handlingleistungen kommt vonseiten der Airlines ein höherer Preisdruck bei gleichzeitigem Wunsch nach höherer Dienstleistungsqualität. Es werden zunehmend Service Level Agreements (SLA) vereinbart, die bei Nichterreichen der Qualität Pönalen vorsehen. Die Flughafen Wien AG konnte im Berichtsjahr ihre führende Marktposition sowohl im Ramp-Handling als auch in der Fracht erfolgreich absichern. Grundlage für die hohe Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern sind maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards. Mit den Hauptkunden AUA und Air Berlin / NIKI wurden neue – bis 2019 geltende – Handlingverträge für Rampdienstleistungen abgeschlossen. Durch den Abschluss dieser Verträge konnte das Absatzmarktrisiko des Geschäftsbereichs Handling deutlich reduziert werden.

Eine Herausforderung erwächst dem Flughafen Wien durch den von der Europäischen Kommission vorgestellten Verordnungsentwurf zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste, der für den Flughafen Wien unter anderem eine Zulassung von zumindest drei Agents (derzeit zwei) im Ramp-Handling sowie das Recht der Airlines auf Selbsthandling vorsieht. Dadurch würde der Wettbewerbsdruck weiter zunehmen und das Risiko, Marktanteile an Mitbewerber zu verlieren, steigen. Der von der Kommission vorgelegte Entwurf wurde allerdings vom Europäischen Parlament in der Sitzung am 12. Dezember 2012 nicht angenommen. Ob und in welcher Form die von der Kommission angestrebte Liberalisierung nun umgesetzt wird, ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen.

Im Cargobereich stellt die Marktmacht einiger weniger Airlines und Speditionen ein gewisses Risiko dar. Durch ständige Beobachtung dieser Airlines sowie die Akquirierung von neuen Kunden soll eine breitere Streuung des Portfolios und damit eine Reduktion dieses Risikos erreicht werden.

Die FWAG vermietet Gebäude und Flächen, die primär von Fluggesellschaften genutzt oder von Unternehmen angemietet werden, deren Geschäft von der Entwicklung des Luftverkehrs abhängig ist. Damit unterliegt zumindest dieser Bereich nicht nur den allgemeinen Risiken des Immobilienmarktes, sondern auch den Risiken der Veränderung des Passagieraufkommens und des Konsumverhaltens, die Auswirkungen auf die Ertragsentwicklung des Retailbereichs haben können.

› Risiken aus der Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standortes

Die ausländischen Flughafen-Beteiligungen (Malta, Košice und Friedrichshafen) unterliegen ebenfalls den beschriebenen branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. Auch politische und regulatorische Risiken, wie z. B. die Besteuerung des Flugverkehrs, behördliche Flugverkehrsbeschränkungen, Änderungen in den für den Flughafen relevanten Gesetzen oder Behördenauflagen, die zu zusätzlichen Betriebskosten führen, sind ständig zu beobachten. Solche Einflussfaktoren können die mittelfristige Planung beeinflussen und zum Risiko einer Wertminderung einzelner Beteiligungen führen.

› Finanzwirtschaftliche Risiken

Die Investitionsausgaben der FWAG werden überwiegend durch den operativen Cashflow sowie durch langfristige Fremdmittel, die fix oder variabel verzinst werden, finanziert.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus den variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisiko-Management zuständig, überprüft die entsprechenden Risikopositionen regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings und setzt selektiv Zinsderivate ein, um das Risiko sich ändernder Zinsen zu minimieren.

Detaillierte Angaben über die verwendeten Finanzinstrumente, Strategien und finanzwirtschaftlichen Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallsrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken finden sich unter den Anmerkungen im Konzernanhang.

Der EIB-Kreditvertrag enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Sämtliche Garantinnen haben den Avalkreditvertrag zu Besicherung des EIB-Kredites mit Wirkung 27. Juni 2013 hinsichtlich der vollen Quote in Höhe von € 400,0 Mio. gekündigt. Angebote über Garantieübernahmen in Höhe von insgesamt € 400,0 Mio. liegen vor. Die EIB hat die neuen Garantinnen und die zugesagten Garantiebeträge bereits bestätigt. Bei Rating-Herabstufungen von Garanten kann die EIB einen Garantentausch oder andere akzeptable Sicherheiten verlangen.

› Investitionsrisiko

Die Ausbauprojekte der FWAG unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfällen, Baukostensteigerungen oder Veränderungen in der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt daher eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts. Die anschließende Risikokontrolle wird durch ein fundiertes Analyse- und Bewertungsverfahren im Rahmen des Projekt-Controllings vorgenommen. Sofern durch die Projektbeteiligten spezielle Risiken erkannt werden (z. B. kontaminiertes Erdreich), werden diese im Rahmen der entsprechenden Vor- und Nachkalkulation berücksichtigt.

Die Ausbauprojekte erfolgen in enger Abstimmung mit den Fluggesellschaften und unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die von Experten erwartete mittel- und langfristige Steigerung der Passagierzahlen reduziert das wirtschaftliche Risiko dieser Investitionen, die eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazitäten gewährleisten.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Errichtung einer 3. Piste konnte in erster Instanz positiv abgeschlossen werden. Mit Bescheid vom 10. Juli 2012 wurde der FWAG die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ erteilt. Die erstinstanzliche Entscheidung schreibt 460 Auflagen zum Schutz der BürgerInnen und Umwelt vor. Die Rechtsmittelfrist endete am 24. August 2012 und es gab von 28 Parteien Rechtsmittel gegen den Bescheid. Über diese Rechtsmittel wird der Umweltsenat als zweite Instanz entscheiden. Die FWAG rechnet mit einer Entscheidung Ende 2013. Mit Bauarbeiten kann frühestens 2016 gestartet werden, die Parallelpiste kann daher frühestens 2020 bzw. 2021 verfügbar sein. An einer ersten Kostenabschätzung für das Projekt inklusive Auflagenerfüllung wird bereits gearbeitet.

Auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung erreicht der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze in etwa im Jahr 2020, weshalb das Projekt der Parallelpiste mit Nachdruck verfolgt wird, um eine rechtzeitige Verfügbarkeit sicherzustellen. Nach Vor-

liegen des rechtskräftigen Bescheids wird die Flughafen Wien AG auf Basis der erwarteten Passagier- und Flugbewegungsentwicklung sowie einer Wirtschaftlichkeitsrechnung die Entscheidung über die Realisierung treffen. Im Falle einer Aufhebung des Bescheides durch den Umweltsenats bzw. der Nichtrealisierung des Projekts wären die aktivierten Kosten inklusive Lärmschutzprogramm abzuschreiben.

Sämtliche Bewertungen von Vermögensgegenständen erfolgten unter der Prämisse des Fortbestehens der Drehscheibenfunktion des Flughafen Wien als Ost-West-Hub.

› **Rechtliche Risiken**

Behördliche Auflagen können vor allem im Bereich Umweltschutz (z. B. Lärm, Emissionen) rechtliche Risiken auslösen. Diesen Risiken wird insbesondere durch entsprechende Aufklärung und Einbindung von Betroffenen im Rahmen des Dialogforum (z. B. 3. Piste) oder von Nachbarschaftsbeiräten vorgebeugt.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Check-in 3 sind alle offenen, nicht anerkannten Honorarforderungen aus Anlass des Rücktritts von Verträgen mit Ausnahme eines Falles positiv abgeschlossen worden. Darüber hinaus werden Schadenersatzansprüche gegen Auftragnehmer geprüft. Von den technischen Sachverständigen wurden mögliche Schadenersatzforderungen wegen ungerechtfertigter Kostenerhöhungen in Millionenhöhe festgestellt. Im Vorjahr wurde in diesem Zusammenhang eine Wertberichtigung in Höhe von € 31,6 Mio. vorgenommen. Mit einer Versicherung konnte bereits eine Einigung auf Zahlung von € 11,1 Mio. erzielt werden, zudem gaben Auftragnehmer einen Forderungsverzicht über insgesamt € 3,0 Mio. ab. Ein Auftragnehmer hat ebenfalls bereits € 7,6 Mio. rücküberwiesen. Die FWAG wird auch 2013 die Schadenersatzansprüche gegen die betroffenen Auftragnehmer mit Nachdruck weiterverfolgen. In diesem Zusammenhang sind auch Ermittlungen der Staatsanwaltschaft im Gange.

› **Personalrisiken**

Motivierte und engagierte Mitarbeiter tragen wesentlich zum Unternehmenserfolg der FWAG bei. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen forciert.

› **Operative Risiken**

Die wesentlichsten operativen IKT-Risiken Systemausfall sowie Zerstörung von zentralen Systemen wurden 2012 für den Altbestand durch Ausbau der Präventivmaßnahmen aus 2011 weiter vermindert. Der mögliche Mangel an Compliance wurde nach der Einführung von datenschutzrelevanten Video- und Zutrittssystemen im Check-in 3 als drittes Schlüsselrisiko von dem Risiko eines sensiblen Datenverlustes abgelöst, da die FWAG im Falle eines solchen auch eine öffentliche Meldepflicht nach DatenschutzG trifft. Diese Systeme besitzen alle erforderlichen behördlichen Freigaben und entsprechen auch seitens der Systemsicherheit den Anforderungen des Datenschutzes.

Im Check-in 3 wurden in sämtlichen zentralen Netzwerk-Knotenpunkten redundante Systeme geschaltet, die bei einem Ausfall das Netzwerk sowie die angebotenen Systeme >

me weiter am Laufen halten sollen. Derzeit gibt es hier ein leicht erhöhtes Risiko, da wegen eines noch nicht vollständig analysierten kürzlich aufgetretenen Fehlers des Netzwerk-Herstellers diese Notfallmaßnahmen nicht flächendeckend greifen. An Analyse und nachfolgender Behebung dieses Fehlers wird derzeit mit Hochdruck gearbeitet.

Der veraltete Mainframe (BULL Host / MACH ALT) wurde vollständig durch eine neue Technologie (mach2) abgelöst und außer Betrieb genommen. Für mach2 stehen Überwachungssysteme und Notfallprozeduren nach aktuellem Stand der Technik zur Verfügung, welche für das Altsystem nicht mehr in diesem Umfang verfügbar waren, wodurch ein höherer Grad an Zuverlässigkeit erreicht werden konnte.

Die mach2-Systeme bilden das Rückgrat der am Flughafen im Einsatz befindlichen IT Systeme. Sie versorgen praktisch alle anderen Systeme in Near-Real-Time mit der aktuellen Sicht auf die eingehenden und ausgehenden Flüge sowie die geplanten Flüge in der Zukunft. Auch sämtliche dafür notwendigen Stammdaten werden zentral verwaltet und für die angeschlossenen Systeme bereitgestellt.

Darüber hinaus sind in den mach2-Systemen auch noch einige Spezialfunktionen abgebildet, die rund um den Flughafenbetrieb notwendig sind: Beladepanung, Telexempfang, -versand und -verteilung, Anzeigesysteme für Passagiere und Mitarbeiter. Eng gekoppelt sind zusätzlich die Systeme für Vorfeldplanung, Bodenabfertigungsdisposition und Frachtabfertigung sowie SAP für alle Verrechnungs- und Auswertungsthemen. Die Systeme werden elektronisch proaktiv überwacht und laufend weiterentwickelt, um allen gesetzlichen und fachlichen Anforderungen zu entsprechen.

› **Umweltrisiken**

Die Situation am Flughafen Wien ist durch die bereits bestehenden Beschränkungen in operationeller Hinsicht (keine Verwendung von lärmsensitiven An- und Abflugstrecken in der Zeit von 21 Uhr bis 7 Uhr), sowie aufgrund einer Deckelung der absoluten Bewegungszahlen in der Zeit von 23:30 Uhr bis 5:30 Uhr derzeit eher als stabil zu bezeichnen. Eine weitergehende Nachtflugbeschränkung könnte sich besonders in einer Reduktion von Fracht- und Langstreckenflüge manifestieren.

› **Schadenrisiken**

Zu den Schadenrisiken zählen Feuer und andere Ereignisse, die durch Naturgewalten, Unfälle oder Terror ausgelöst werden, sowie Diebstahl von Vermögenswerten. Neben entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie Notfallplänen, die regelmäßig trainiert werden, sind diese Risiken durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt.

› **Gesamtrisikobeurteilung**

Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand der FWAG auf absehbare Zeit gesichert ist und keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind. Die FWAG verfügt unter dem Gesichtspunkt der Liquidität über genügend Reserven, um den Ausbau des Flughafens planmäßig voranzutreiben.

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems für den Rechnungslegungsprozess

Der Vorstand ist gemäß § 82 AktG für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verantwortlich. Nachfolgend wird dargestellt, wie der Vorstand der FWAG dieser gesetzlichen Anforderung nachkommt.

Die Ausgestaltung des internen Kontrollsystems der FWAG wurde in einem Rahmenwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des internen Kontrollsystems (IKS) der FWAG sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der entsprechenden Gesetze und Vorschriften. Das IKS umfasst die Gesamtheit aller prozessbezogenen Überwachungsmaßnahmen einer Organisation.

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) herangezogen. Demnach umfasst ein internes Kontrollsystem die nachfolgend beschriebenen Komponenten: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standard-Software, die die Möglichkeit bietet, Risiken und Kontrollen prozessbezogen darzustellen.

› Kontrollumfeld

Die Unternehmenskultur des Managements und der Mitarbeiter prägt das Kontrollumfeld der FWAG grundlegend. Das Unternehmen arbeitet aktiv an der Verbesserung der Kommunikation und der Vermittlung von Grundwerten, um Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen und im Umgang mit anderen sicherzustellen. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet der selbst auferlegte Verhaltenskodex der FWAG, in dem die Regeln für die Gewährung und Annahme von Geschenken und Einladungen festgelegt werden.

Die Implementierung des internen Kontrollsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess ist in internen Richtlinien und Vorschriften festgelegt. Die Verantwortlichkeiten wurden an die Anforderungen des Unternehmens angepasst, um ein zufriedenstellendes Kontrollumfeld zu gewährleisten.

› Risikobeurteilung

Risiken in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess werden durch das Management erhoben und durch den Aufsichtsrat überwacht. Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die typischerweise als wesentlich zu betrachten sind. Um wesentliche IKS-Risiken als solche zu identifizieren, wird jährlich der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Infolge veränderter Volumina bei Geschäftsprozessen bzw. bei den >

dahinter liegenden Konten können Änderungen bei den zu erhebenden IKS-Risiken und Kontrollen auftreten.

Bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses müssen regelmäßig Schätzungen vorgenommen werden. Dadurch entsteht das immanente Risiko, dass die zukünftige geschäftliche Entwicklung von diesen Schätzungen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte bzw. Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Forderungseinbringlichkeit sowie Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen. Um das Risiko einer Fehleinschätzung zu minimieren, werden bei Bedarf externe Experten zugezogen bzw. es wird auf öffentlich zugängliche Quellen zurückgegriffen.

› **Kontrollmaßnahmen**

Zusätzlich zu Aufsichtsrat und Vorstand führt die mittlere Managementebene (z. B. Bereichs- und Abteilungsleiter) Kontrollmaßnahmen im laufenden Geschäftsprozess durch. Hiermit wird potenziellen Fehlern oder Abweichungen in der Finanzberichterstattung vorgebeugt bzw. werden sie entdeckt und korrigiert. Die Kontrollmaßnahmen reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch das Management und das Controlling bis hin zur spezifischen Überleitung von Konten und der Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen. Das Vier-Augen-Prinzip wird sichergestellt.

Kontrollmaßnahmen in Bezug auf die IT-Sicherheit stellen einen Eckpfeiler des internen Kontrollsystems dar. So unterliegen sensible Tätigkeiten einer restriktiven Vergabe von IT-Berechtigungen. Für Rechnungslegung und Finanzberichterstattung werden die ERP-Software SAP und PC Konsol verwendet. Die Funktionsfähigkeit des Rechnungslegungssystems wird unter anderem durch automatisierte IT-Kontrollen gewährleistet.

In Tochtergesellschaften ist die jeweilige Geschäftsführung für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des jeweiligen Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie für die Einhaltung der in diesem Zusammenhang bestehenden konzernweiten Richtlinien und Vorschriften in letzter Instanz verantwortlich.

› **Information und Kommunikation**

Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich Finanzberichterstattung werden vom Management regelmäßig aktualisiert und über das Intranet oder interne Aushänge an alle betroffenen Mitarbeiter kommuniziert. Die Arbeit der Managementebenen hat unter anderem zum Ziel, die Einhaltung der Richtlinien und Vorschriften, die das Rechnungswesen betreffen, sowie die Identifizierung und die Kommunikation von Schwachstellen und Verbesserungspotenzialen im Rechnungslegungsprozess sicherzustellen. Darüber hinaus nehmen die Mitarbeiter des Rechnungswesens laufend an Schulungen betreffend Neuerungen in der internationalen Rechnungslegung teil, um so Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung minimieren zu können.

› **Überwachung**

Die laufende unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling sowie dem Aufsichtsrat. Überdies sind die jeweiligen Bereichs- und Abteilungs-

leiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. Für die definierten Kontrollen sind verantwortliche Personen festgelegt. Die Kontrollen werden auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Außerdem wird das IKS von der internen Revision überwacht. Das Ergebnis aller Überwachungstätigkeiten wird dem Prüfungsausschuss bzw. Aufsichtsrat berichtet.

Forschung und Entwicklung

Der Servicebereich Informationssysteme ist als zentraler interner Dienstleister in puncto Informations- und Kommunikationstechnologie laufend mit der Verbesserung und Erweiterung einzelner Programmmodule der selbst entwickelten Flughafensoftware und einzelner Standardapplikationen beschäftigt. In diesem Zusammenhang konnte 2012 das bereits Jahrzehnte im Einsatz befindliche operative Airportsystem MACH durch das Folgesystem mach2 abgelöst werden.

Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Check-in 3 wurden vom Servicebereich Informationssysteme die Schnittstellen von mach2 zu den diversen Fremdsystemen (bspw. dem Türsteuerungssystem, der Gepäckförderanlage, dem übergeordneten Abfertigungssystem und dgl.) zur Verfügung gestellt.

Auch im Jahr 2012 war der Servicebereich Informationssysteme damit beschäftigt, die Umsetzung des Projektes CDM-ISP (Collaboration Decision Making-Information Sharing Platform) voranzutreiben. Die im Rahmen dieses Projektes zu erstellende Information Sharing Platform stellt die Grundlage für die Einführung des CDM-Prozesses am Flughafen Wien dar. Die Einführung dieser Prozesse ermöglicht eine exaktere Planung, bessere Analyse und Optimierung der Ressourcen, was den beteiligten Systempartnern wesentliche Einsparungen ermöglicht.

In Summe wurden im Geschäftsjahr 2012 Ausgaben in Höhe von € 1,1 Mio. (Vorjahr: € 1,9 Mio.) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

Umwelt- und Arbeitnehmerbelange

› Umwelt

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt sowie zu einer nachhaltigen Unternehmensführung und setzt eine Vielzahl von Maßnahmen um. Die neu angeschafften Enteisungsfahrzeuge (2012: € 4,9 Mio.) können den Enteisungsmittelverbrauch um bis zu 25 % reduzieren. Des Weiteren wurden im Jahr 2012 noch weitere € 1,2 Mio. (2011: € 1,3 Mio.) in den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Schallschutzprogramm). Im Fokus stand dabei einerseits die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die Auswirkungen auf das Umfeld – vor allem die Anrainer – möglichst gering zu halten. Andererseits wurde ein Projekt zur Energieeffizienzsteigerung durchgeführt, das konkrete Maßnahmen zur Reduktion des Energieverbrauches vorsieht. Wesentliche Einsparungen konnten durch den Austausch technischer Geräte, die Optimierung bei der Kälteerzeugung, die Erneuerung von >

Frequenzumformern und die Optimierung bei der Vorfeldbeleuchtung erzielt werden. Die Einführung und praktische Umsetzung des CDM-Systems (Collective Decision Making) der Systempartner am Flughafen bringt nicht nur organisatorische Vorteile, sondern über Einsparungen an Roll- und Wartezeiten auch wesentliche ökologische Verbesserungen. Die FWAG beteiligt sich an dem von der ACI betreuten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System), das zu einer nachhaltigen Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort beitragen wird.

› Umweltrelevante Kennzahlen der Flughafen Wien AG im Überblick:

	2012	2011
Passagieraufkommen [PAX]	22.165.794	21.106.292
Jahresstromverbrauch [kWh]	156.030.072	135.871.470
Jahresstromverbrauch [kWh] je PAX	7,04	6,44
Jahreswärmeverbrauch [MWh]	123.964	122.317
Jahreswärmeverbrauch [MWh] je PAX	0,0056	0,0058
Jahreswasserverbrauch [m ³]	703.974	674.472
Jahreswasserverbrauch [m ³] je PAX	0,032	0,032
Jahresabwasserentsorgung [m ³]	649.071	663.500
Jahresabwasserentsorgung [m ³] je PAX	0,029	0,032
Restmüll LFZ [kg]	1.164.280	1.125.500
Restmüll LFZ [kg] je PAX	0,053	0,053
Altpapier VIE [kg]	1.778.500	2.016.180
Altpapier VIE [kg] je PAX	0,080	0,096
Alu/Dosen/Metall VIE [kg]	9.250	6.395
Alu/Dosen/Metall VIE [kg] je PAX	0,0004	0,0003
Biogene Abfälle VIE [kg]	195.560	217.580
Biogene Abfälle [kg] je PAX	0,009	0,010
Glas VIE [kg]	100.010	74.281
Glas VIE [kg] je PAX	0,005	0,004
Kunststoffverpackungen VIE [kg]	135.960	145.660
Kunststoffverpackungen VIE [kg] je PAX	0,006	0,007
Gefährlicher Abfall VIE [kg]	202.574	140.257
Gefährlicher Abfall VIE [kg] je PAX	0,009	0,007
Recyclinganteil (%)	90,3 %	90,9 %

› Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand der FWAG reduzierte sich im Jahr 2012 aufgrund von Synergieeffekten im Zuge der Umorganisation der Bereiche sowie des laufenden Kosteneinsparungsprogramms um durchschnittlich 50 Beschäftigte. Allerdings kam es durch die Eröffnung des neuen Terminals im Sommer temporär zu vermehrtem Personaleinsatz, um den mit der Inbetriebnahme einhergehenden Sicherheitsaspekten gerecht zu werden. Die größte Reduktion gab es im Segment Handling, wo durch Prozessoptimierungen um durchschnittlich 52 Mitarbeiter weniger eingesetzt wurden.

Stichtagbezogen gab es zum 31. Dezember 2012 4.306 Mitarbeiter bei der FWAG und somit um 194 Mitarbeiter weniger als zum 31. Dezember 2011 (4.500 Mitarbeiter).

Das bereits in den Vorjahren begonnene Programm zum Urlaub- und Überstundenabbau wurde 2012 fortgesetzt.

› Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten

	2012	Vdg. in %	2011	2010
Airport	432	4,1	415	412
Handling	3.233	-1,6	3.285	3.064
Retail & Properties	57	-15,7	67	77
Sonstige Segmente	569	- 5,2	600	572
Nicht zuordenbar	185	17,2	158	141
Gesamtanzahl	4.475	- 1,1	4.525	4.266

› Mitarbeiter

	2012	Vdg. in %	2011	2010
Personalstand (Durchschnitt)	4.475	- 1,1	4.525	4.266
davon Arbeiter	3.301	- 0,4	3.314	3.101
davon Angestellte	1.174	- 3,0	1.211	1.165
Personalstand (Stichtag)	4.306	- 4,3	4.500	4.336
davon Arbeiter	3.112	- 4,6	3.262	3.119
davon Angestellte	1.194	- 3,6	1.238	1.217
Lehrlinge	57	2,9	56	52
Verkehrseinheiten pro MitarbeiterIn ¹	7.362	7,5	6.848	6.686
Durchschnittsalter in Jahren ¹	39,9	1,0	39,5	39,2
Betriebszugehörigkeit in Jahren ¹	10,4	- 1,0	10,5	10,3
Anteil Frauen in % ¹	12,4	0,8	12,3	12,3
Aufwendungen für Weiterbildung in € ¹	730.000	-30,4	902.000	1.055.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹	145	1,4	143	165

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

2012 stieg die Kennzahl „Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter“ der FWAG aufgrund der starken Verkehrsentwicklung und einer gleichzeitigen unternehmensweiten Effizienzsteigerung um 7,5 % auf 7.362 Einheiten.

Zur Erhöhung der Unternehmensidentifikation bzw. zur Motivationsförderung bietet die Flughafen Wien AG ihren Mitarbeitern auch freiwillige Sozialleistungen: die kostenlose Anbindung nach Wien, einen Betriebskindergarten mit flexiblen Öffnungszeiten sowie zahlreiche Vergünstigungen für Freizeit- und Sportangebote.

Die vor über zehn Jahren gegründete Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung stellt sicher, dass alle Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Die Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält insgesamt 10 % der Aktien der FWAG und leitet die erhaltene Dividende an die Mitarbeiter der FWAG weiter. Im Jahr 2012 wurden rückwirkend für das Geschäftsjahr 2011 € 2,1 Mio. ausgeschüttet. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter 26,9 % des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts. >

Offenlegung gemäß § 243a UGB

› 1. Grundkapital und Aktienstückelung

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt € 152.670.000 und ist geteilt in 21.000.000 auf Inhaber lautende Stückaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“).

› 2. Syndikatsvereinbarung

40 % der Aktien werden von den zwei Kernaktionären, dem Bundesland Niederösterreich (4,2 Millionen Stückaktien) und der Stadt Wien (4,2 Millionen Stückaktien), in einem Syndikat gehalten. Der Syndikatsvertrag aus dem Jahr 1999 sieht in seither unveränderter Fassung die einheitliche Ausübung der Stimmrechte an den syndizierten Aktien in der Hauptversammlung vor. Änderungen des Syndikatsvertrags, Auflösung des Syndikats und Beschlüsse auf Aufnahme neuer Syndikatspartner bedürfen der Einstimmigkeit. Die wechselseitigen Übernahmerechte an den syndizierten Beteiligungen gelangen zur Anwendung, wenn die syndikatsgebundenen Aktien durch ein entgeltliches Rechtsgeschäft an einen Übernehmer außerhalb des Syndikats (Dritte) übertragen werden sollen. Von diesem wechselseitigen Übernahmerecht ausgenommen sind Übertragungen der syndizierten Anteile an solche Kapitalgesellschaften, die direkt zumindest mehrheitlich im Eigentum des übertragenden Syndikatspartners stehen und deren Gesellschaftszweck ausschließlich in der Beteiligung an anderen Unternehmen besteht. Weitere Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung der Aktien betreffend, sind nicht bekannt.

› 3. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10 %

Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20 %, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10 % am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Seit 8. Juni 2012 beträgt der Anteil der Silchester International Investors LLP 10,07 %. Der Gesellschaft sind keine anderen Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10 % bekannt.

› 4. Aktien mit besonderen Kontrollrechten

Der Gesellschaft ist nicht bekannt, dass Inhaber von Aktien über besondere Kontrollrechte verfügen.

› 5. Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

Die Stimmrechte der von der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung gehaltenen Aktien werden durch den Stiftungsvorstand ausgeübt. Bestellung und Abberufung des Stiftungsvorstands bedürfen der Zustimmung des Beirats der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung. Über die Zustimmung wird im Beirat mit einfacher

Mehrheit beschlossen. Der Beirat besteht aus fünf Mitgliedern und ist paritätisch von je zwei Vertretern der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite besetzt. Diese vier Beiratsmitglieder wählen einstimmig eine weitere Person zum Vorsitzenden des Beirats.

› 6. Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats

Entsprechend dem Corporate Governance Kodex ist gemäß Satzung eine Bestellung zum Vorstandsmitglied letztmalig in dem Kalenderjahr möglich, in dem der Kandidat das 65. Lebensjahr vollendet. Eine Wahl in den Aufsichtsrat kann letztmalig in dem Kalenderjahr erfolgen, in dem der Kandidat das 70. Lebensjahr vollendet. Darüber hinaus bestehen keine sich nicht unmittelbar aus dem Gesetz ergebenden Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie über die Änderung der Satzung der Gesellschaft.

› 7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

Es existieren keine sich nicht unmittelbar aus dem Gesetz ergebenden Befugnisse für Mitglieder des Vorstands, insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen. Derzeit gibt es kein genehmigtes Kapital.

› 8. Kontrollwechsel

Sowohl das EIB (European Investment Bank) Darlehen in Höhe von € 400,0 Mio., ein Schuldschein-Darlehen in Höhe von € 39,5 Mio. und auch die ULSG (Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetz) Finanzierung in Höhe von € 300,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 239,3 Mio.) wurden unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Diese Finanzierungsverträge mit einem Gesamtvolumen von € 739,5 Mio. (derzeit aushaftend mit € 678,8 Mio.) wurden mit nationalen und internationalen Kreditinstituten abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40 % der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d. h. entweder direkt oder indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50 % der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt. Für Finanzierungen in einem Ausmaß von € 559,1 Mio. stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen >

Beteiligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und der Stadt Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40 %, aber mehr als 30 % der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen AG im Zuge einer Kapitalerhöhung der Flughafen Wien AG ohne gänzliche oder teilweise Ausübung der Bezugsrechte durch das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien keinen Kontrollwechsel dar, sofern nicht gleichzeitig eine natürliche oder eine juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (wie oben definiert) über die Flughafen Wien AG ausübt.

› 9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

Es gibt keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Gesellschaft und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots.

Prognosebericht

Das WIFO (Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung) geht für 2013 in seiner gesamtwirtschaftlichen Prognose von einem realen BIP-Wachstum der österreichischen Wirtschaft von 1,0 % aus. Die Prognosen für die weltwirtschaftliche Entwicklung sind deutlich eingetrübt, was trotz guter wirtschaftlicher Fundamentaldaten negative Auswirkungen auf Österreich mit einer sehr exportorientierten Volkswirtschaft hat. Das Wirtschaftswachstum in den Industrieländern wird mit 2,0 % prognostiziert; für den Euroraum liegt die Erwartung aufgrund der noch nicht überstandenen Schuldenkrise bei nur 1,1 %.

Die österreichischen Warenexporte sollen laut WIFO 2013 real um 3,8 % wachsen. Bei der Arbeitslosenquote wird ein moderater Anstieg auf 7,4 % prognostiziert. Die privaten Konsumausgaben sollen lediglich um 0,7 % steigen.

Für das Jahr 2013 rechnet die FWAG aufgrund der Airlinestrategie in Richtung eines geringeren Kapazitätswachstums mit einem nur moderaten Wachstum bei den Passagieren von 1 % bis 2 %, einem Rückgang bei den Bewegungen in der Bandbreite von -1,5 % bis -2,5 % sowie mit einer Stagnation des Höchstabfluggewichtes (MTOW).

Aufsetzend auf der obigen Prognose rechnet die FWAG mit einer Steigerung des Umsatzes auf mehr als € 625 Mio. sowie mit einer deutlichen Erhöhung beim EBITDA auf mindestens € 230 Mio. Das Ergebnis nach Steuern sollte sich auf dem Niveau von 2012 entwickeln und wird aus heutiger Sicht über € 65 Mio. betragen. Die Nettoverschuldung soll deutlich sinken und unter dem 2,9fachen EBITDA, also unter € 680 Mio., liegen. Die FWAG rechnet 2013 mit Investitionen von € 115 Mio.

Nachtragsbericht

Im Jänner 2013 sanken die Verkehrszahlen als Folge der extremen winterlichen Wetterverhältnisse in Wien und Europa Mitte Jänner. Die Anzahl der abgefertigten Passagiere fiel daher im Vergleich zu Jänner 2012 um 1,7 % auf 1.374.156 Fluggäste. Im gleichen Zeitraum verzeichneten die Flugbewegungen ein Minus von 5,2 %, das Höchstabfluggewicht

(MTOW) ist um 3,9 % und das Frachtaufkommen um 6,4 % gesunken. Die Zahl der Transferpassagiere ging ebenfalls um 2,4 % zurück. Im Februar 2013 ist ebenfalls mit einem Rückgang zu rechnen, da der Schalttag (29. Februar 2012) wegfällt.

Per 1. Jänner 2013 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltgesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt:	+1,56 %
Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside:	+0,72 %
Infrastrukturentgelt Betankung:	+1,14 %

Das PRM-Entgelt bleibt mit € 0,34/abfliegenden Passagier unverändert. Das Sicherheitsentgelt bleibt mit € 7,70/abfliegenden Passagier ebenfalls unverändert.

In der General Aviation/Business Aviation wurde das Landeentgelt für Flugzeuge mit bis zu 4 Tonnen MTOW auf eine Flatrate von € 112,37 pro Landung angehoben, Im Gegenzug wurde das Landeentgelt für Flugzeuge von 4 Tonnen bis 25 Tonnen MTOW um ca. 0,5 % gesenkt. Des Weiteren wurde das Fluggastentgelt in der General Aviation / Business Aviation auf € 16,80 angehoben und damit dem Fluggastentgelt für das Hauptterminal gleich gesetzt. Im Gegenzug wurde das Fluggastentgelt für alle Passagiere am Flughafen Wien um € 0,01/abfliegenden Passagier gesenkt.

Schwechat, am 26. Februar 2013

Der Vorstand:



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied,



Mag. Julian Jäger
CFOVorstandsmitglied, COO



Konzern-Abschluss 2012 der Flughafen Wien AG

112	—	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
113	—	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
114	—	Konzern-Bilanz
115	—	Konzern-Geldflussrechnung
116	—	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
118	—	Konzernanhang
119	—	Grundlagen und Methoden
124	—	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
138	—	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
153	—	Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
177	—	Sonstige Angaben
198	—	Konzernunternehmen
200	—	Beteiligungen der Flughafen Wien AG
216	—	Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsengesetz
217	—	Bestätigungsvermerk

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2012

in T€	Anhang	2012	2011
Umsatzerlöse	(1)	607.371,7	581.996,7
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	24.098,5	20.436,9
Betriebsleistung		631.470,3	602.433,6
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-43.188,9	-42.057,3
Personalaufwand	(4)	-249.664,0	-258.453,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-117.231,4	-112.916,5
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		221.386,0	189.006,5
Planmäßige Abschreibungen	(6)	-98.111,1	-66.332,0
Wertminderungen	(6)	-15.248,6	-55.489,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		108.026,3	67.185,2
Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen	(8)	932,1	365,0
Zinsertrag	(9)	4.170,9	4.620,7
Zinsaufwand	(9)	-25.199,9	-13.603,3
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	187,4	1.598,0
Finanzergebnis ohne at equity Unternehmen		-19.909,5	-7.019,6
Wertminderungen at equity Beteiligungen	(7)	0,0	-19.419,2
Anteilige Periodenergebnisse at equity Unternehmen	(7)	5.625,3	4.286,8
Finanzergebnis		-14.284,2	-22.152,0
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		93.742,0	45.033,2
Ertragsteuern	(11)	-21.414,7	-13.453,3
Periodenergebnis		72.327,3	31.580,0
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		71.889,8	31.602,4
Nicht beherrschende Anteile		437,5	-22,4
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(21)	21.000.000	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		3,42	1,50
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		1,05	1,00
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		22.050,0	21.000,0
Ausschüttungsquote (in % des Periodenergebnisses)		30,49	66,50

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

vom 1. 1. bis 31. 12. 2012

in T€	2012	2011
Periodenergebnis	72.327,3	31.580,0
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (brutto)		
Wertänderung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	175,6	-2.141,3
davon erfolgsneutrale Veränderung	228,2	-232,4
davon realisierte Gewinn (-) / Verluste (+)	-52,6	-1.908,9
Cash-Flow Hedge	240,5	216,9
davon realisierte Gewinn (-) / Verluste (+)	240,5	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-15.313,2	437,8
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital verrechnete Posten	3.724,3	371,7
Sonstiges Ergebnis	-11.172,8	-1.115,0
Gesamtergebnis	61.154,5	30.465,0
davon entfallend auf:		
Gesellschafter der Muttergesellschaft	60.717,0	30.487,4
Nicht beherrschende Anteile	437,5	-22,4

Konzern-Bilanz

zum 31.12.2012

in T€	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
AKTIVA			
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(12)	16.177,0	15.285,5
Sachanlagen	(13)	1.677.534,4	1.692.541,2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(14)	118.863,6	119.935,4
Beteiligungen an at equity bilanzierten Unternehmen	(15)	94.718,9	90.968,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16)	4.419,4	6.514,4
		1.911.713,2	1.925.244,6
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(17)	4.356,0	4.343,3
Wertpapiere	(18)	29.652,0	29.535,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	75.643,2	79.705,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(20)	40.439,0	111.330,0
		150.090,2	224.913,7
Summe Aktiva		2.061.803,4	2.150.158,3
PASSIVA			
Eigenkapital			
Grundkapital	(21)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(22)	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(23)	-13.183,3	-2.010,5
Einbehaltene Ergebnisse	(24)	593.786,5	542.896,7
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		850.930,6	811.213,5
Nicht beherrschende Anteile	(25)	647,9	210,4
		851.578,4	811.423,9
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(26)	133.707,0	115.195,1
Finanzverbindlichkeiten	(27)	638.730,2	821.285,4
Übrige Verbindlichkeiten	(28)	38.429,7	51.557,8
Latente Steuern	(29)	23.367,1	23.606,9
		834.233,9	1.011.645,2
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(30)	9.258,6	7.194,5
Übrige Rückstellungen	(30)	87.272,9	110.318,1
Finanzverbindlichkeiten	(27)	151.006,5	71.301,9
Lieferantenverbindlichkeiten	(31)	69.583,7	92.531,6
Übrige Verbindlichkeiten	(32)	58.869,3	45.743,0
		375.991,0	327.089,2
Summe Passiva		2.061.803,4	2.150.158,3

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2012

in T€	2012	2011
Ergebnis vor Ertragsteuern	93.742,0	45.033,2
+ Abschreibungen / - Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	109.595,7	139.281,9
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	-1.449,2	699,6
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Wertpapieren	0,0	-1.556,6
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-278,2	-617,3
- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge	961,1	216,9
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	-12,7	161,1
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	-2.474,2	-6.001,8
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	-3.672,2	12.233,1
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	-7.405,5	1.527,4
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	189.006,8	190.977,6
- Zahlungen für Ertragsteuern	-9.336,3	-12.064,9
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	179.670,5	178.912,6
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang	6.385,0	1.847,0
- Auszahlungen für Anlagenzugang	-133.095,8	-223.477,4
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	0,0	96,0
+ Einzahlungen aus Abgang von Wertpapieren	0,0	34.048,7
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-126.710,9	-187.485,7
- Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals	-21.000,0	-42.000,0
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	-102.850,6	98.270,4
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-123.850,6	56.270,4
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-70.891,0	47.697,3
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	111.330,0	63.632,7
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	40.439,0	111.330,0

Nähere Erläuterungen siehe Anhang (33)

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1.1. bis 31.12.2012

den Gesellschaftern der					
in T€	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Afs-Rücklage	Sicherungsrücklage	Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste
Stand zum 1.1.2011	152.670,0	117.657,3	1.404,7	-343,1	-9.589,9
Marktwertbewertung von Wertpapieren			-1.606,0		
Cash-Flow Hedge				162,7	
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste					328,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	-1.606,0	162,7	328,3
Periodenergebnis					
Gesamtergebnis	0,0	0,0	-1.606,0	162,7	328,3
Dividendenausschüttung					
Stand zum 31.12.2011	152.670,0	117.657,3	-201,3	-180,4	-9.261,6
Stand zum 1.1.2012	152.670,0	117.657,3	-201,3	-180,4	-9.261,6
Marktwertbewertung von Wertpapieren			131,7		
Cash-Flow Hedge				180,4	
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste					-11.484,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	131,7	180,4	-11.484,9
Periodenergebnis					
Gesamtergebnis	0,0	0,0	131,7	180,4	-11.484,9
Dividendenausschüttung					
Stand zum 31.12.2012	152.670,0	117.657,3	-69,6	0,0	-20.746,5

Muttergesellschaft zurechenbar

Währungs- umrechnungs- rücklage	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
7.632,9	-895,5	553.294,3	822.726,1	232,8	822.958,9
	-1.606,0		-1.606,0		-1.606,0
	162,7		162,7		162,7
	328,3		328,3		328,3
0,0	-1.115,0	0,0	-1.115,0	0,0	-1.115,0
		31.602,4	31.602,4	-22,4	31.580,0
0,0	-1.115,0	31.602,4	30.487,4	-22,4	30.465,0
		-42.000,0	-42.000,0		-42.000,0
7.632,9	-2.010,5	542.896,7	811.213,5	210,4	811.423,9
7.632,9	-2.010,5	542.896,7	811.213,5	210,4	811.423,9
	131,7		131,7		131,7
	180,4		180,4		180,4
	-11.484,9		-11.484,9		-11.484,9
0,0	-11.172,8	0,0	-11.172,8	0,0	-11.172,8
		71.889,8	71.889,8	437,5	72.327,3
0,0	-11.172,8	71.889,8	60.717,0	437,5	61.154,5
		-21.000,0	-21.000,0		-21.000,0
7.632,9	-13.183,3	593.786,5	850.930,5	647,9	851.578,4

>



**Konzern-Anhang
für das
Geschäftsjahr
2012**

Grundlagen und Methoden

› Angaben zum Unternehmen

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft (AG) als oberstes Mutterunternehmen und ihre Tochterunternehmen sind Dienstleistungsunternehmen im Bereich Bau und Betrieb von Zivilflugplätzen mit allen hiermit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen. Die Flughafen Wien AG betreibt als Zivilflugplatzhalter den Flughafen Wien. Der Sitz der Gesellschaft befindet sich in Schwechat, Österreich. Die Anschrift lautet: Flughafen Wien AG, Postfach 1, A-1300 Wien-Flughafen. Die Gesellschaft ist in das Firmenbuch beim Landes- als Handelsgericht Korneuburg (FN 42984 m) eingetragen.

› Betriebsgenehmigungen

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der Flughafen Wien AG betreffen folgende:

Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat am 27.3.1955 gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 21. 8. 1936 der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m. b. H. die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafen Wien erteilt.

Am 15. 9. 1977 wurde vom Bundesministerium für Verkehr gemäß § 78 Abs. 2 LFG, BGBl. Nr. 253/1957 die Benützungsbewilligung für die Instrumentenpiste 16/34 samt Rollwegen und Befeuerungsanlagen erteilt.

Im Jahr 2010 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zertifiziert. Am 31. 12. 2010 wurde die Zertifizierungsurkunde erteilt. Diese bescheinigt der Flughafen Wien AG die Übereinstimmung der für den sicheren und reibungslosen Betrieb notwendigen Einrichtungen mit den in Österreich anwendbaren Vorschriften. Die Urkunde ist gültig, solange alle Voraussetzungen für die Zertifizierung erfüllt werden, längstens jedoch bis 31. 12. 2015. In 2015 wird planmäßig die nächste Zertifizierung durchgeführt.

>

› Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2012 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie unter Berücksichtigung der zusätzlichen Anhangangaben gemäß § 245a UGB.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Beim Bilanzausweis wird zwischen lang- und kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden unterschieden, die im Anhang teilweise detailliert nach ihrer Fristigkeit ausgewiesen werden. Die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren.

Der Konzernabschluss ist prinzipiell zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden derivative Finanzinstrumente sowie zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Darüber hinaus wird Planvermögen, welches vom Barwert der Pensionsverpflichtungen in Abzug gebracht wird, zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Abschlüsse der Flughafen Wien AG und deren Tochterunternehmen werden unter Beachtung der einheitlich für den Konzern geltenden Ansatz- und Bewertungsmethoden in den Konzernabschluss einbezogen. Sämtliche Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden zum Zweck der Übersichtlichkeit grundsätzlich in Tausend Euro (T€) ausgewiesen. Bei der Summierung gerundeter Beträge und Prozentangaben können durch die Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.

› Anwendung von neuen und geänderten Standards und Interpretationen

Im Geschäftsjahr hat der Konzern alle neuen und geänderten Standards und Interpretationen, die vom International Accounting Standards Board (IASB) und vom International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) des IASB veröffentlicht und von der EU übernommen wurden, angewendet, soweit sie für die Geschäftstätigkeit des Konzerns relevant und bereits verpflichtend anzuwenden waren. Insbesondere wurden folgende Verlautbarungen des IASB im Geschäftsjahr erstmals angewendet:

<p>■ Änderung von IFRS 7 betreffend den Transfer von finanziellen Vermögenswerten</p>	<p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen.</p>
---	---

Die Änderungen von IFRS 7 „Transfer (Übertragung) von finanziellen Vermögenswerten“ erweitern die Angabepflichten zu Transaktionen, die Übertragung finanzieller Vermögenswerte beinhalten. Die Änderungen sollen das Risiko in den Fällen transparenter machen, in denen finanzielle Vermögenswerte übertragen werden, der Übertragende jedoch einen gewissen Grad an Risiken aus den finanziellen Vermögenswerten zurückbehält. Aus der Ergänzung des Standards resultieren im Geschäftsjahr 2012 keine Anpassungen für die Flughafen-Wien-Gruppe.

Aus der Anwendung der anderen neuen oder geänderten Standards und Interpretationen ergaben sich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cashflows des Flughafen-Wien-Konzerns.

Die folgenden Standards und Interpretationen sind zum Bilanzstichtag bereits veröffentlicht, waren im Geschäftsjahr jedoch noch nicht verpflichtend anzuwenden:

■ Änderung von IFRS 1 „Feste Umstellungszeitpunkte und ausgeprägte Hochinflation“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
■ Änderungen IFRS 7 „Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.
■ IFRS 9 „Finanzinstrumente“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2015 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
■ IFRS 10 „Konzernabschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.
■ IFRS 11 „Gemeinschaftliche Vereinbarungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.
■ IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.
■ IFRS 13 „Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.
■ Änderungen IAS 1 „Darstellung einzelner Posten des sonstigen Ergebnisses“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2012 beginnen.
■ Änderungen IAS 12 „Latente Steuern: Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.
■ Änderungen IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.
■ Neue Fassung des IAS 27 „Einzelabschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.
■ Neue Fassung des IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.
■ Änderungen IAS 32 „Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.

>

<p>■ IFRIC 20 „Kosten der Abraumbeseitigung während des Abbaubetriebs im Tagbau“</p>	<p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.</p>
<p>■ Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project 2009–2011) vom Mai 2012</p>	<p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.</p>
<p>■ Änderungen zu IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12 "Übergangsregelung" vom Juni 2012</p>	<p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.</p>
<p>■ Änderungen zu IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27 "Investmentgesellschaften" vom Oktober 2012</p>	<p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.</p>
<p>■ Änderungen von IFRS 1 "Darlehen der öffentlichen Hand"</p>	<p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.</p>

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der vorstehenden Standards und Interpretationen ist nicht geplant. Die Änderungen von IAS 19 werden für das Geschäftsjahr 2013 keine Auswirkungen haben. Die Änderungen von IFRS 10, 11, 12 und IAS 27, 28 werden gerade untersucht. Zu den restlichen Änderungen werden keine Auswirkungen erwartet.

› Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden mit Ausnahme von vier Tochtergesellschaften (Vorjahr: sechs) sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen einbezogen. Tochterunternehmen sind Gesellschaften, die direkt oder indirekt von der Flughafen-Wien-Gruppe beherrscht werden.

Die vier Tochterunternehmen wurden wie im Vorjahr wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der konsolidierte Umsatz dieser Gesellschaften belief sich im Geschäftsjahr auf unter 2,0 % (Vorjahr: unter 2,0 %) des Konzernumsatzes. Intern wurde die Wesentlichkeitsgrenze so festgelegt, dass nur einzeln unwesentliche Tochtergesellschaften nicht konsolidiert werden.

Ein beherrschender Einfluss besteht, wenn die Muttergesellschaft direkt oder indirekt in der Lage ist, die Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens zu bestimmen. Die Existenz und Auswirkung von potenziellen Stimmrechten, die gegenwärtig ausgeübt oder umgewandelt werden können, werden bei der Beurteilung, ob ein Unternehmen beherrscht wird, berücksichtigt. Die Einbeziehung einer Tochtergesellschaft beginnt mit dem Zeitpunkt der Erlangung des beherrschenden Einflusses und endet bei dessen Wegfall.

Gemeinschaftsunternehmen sind Gesellschaften, über die mit anderen Unternehmen die gemeinsame Führung ausgeübt wird. Assoziierte Unternehmen sind Gesellschaften, auf die die Flughafen Wien AG maßgeblichen Einfluss ausübt und die weder Tochter- noch Gemeinschaftsunternehmen sind. Assoziierte Unternehmen werden ebenso wie Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

In den Konzernabschluss 2012 sind neben der Flughafen Wien AG vierzehn inländische (Vorjahr: vierzehn) und sieben ausländische (Vorjahr: sieben) Tochterunternehmen einbezogen, die von der Flughafen Wien AG beherrscht werden. Weiters wurden drei inländische Unternehmen (Vorjahr: vier) und vier ausländische Unternehmen (Vorjahr: vier) nach der Equity-Methode bewertet.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage zum Anhang angeführt.

Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H., Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Letisko Košice – Airport Košice a.s. werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, obwohl die Flughafen Wien AG unmittelbar oder mittelbar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt. Diese Gesellschaften werden gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

› Änderungen des Konsolidierungskreises 2012

Im Geschäftsjahr 2012 fanden keine Erst- bzw. Entkonsolidierungen statt.

› Änderungen des Konsolidierungskreises 2011

Entkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Austroport Boden- und Flugzeugabfertigungs GmbH	30. 9. 2011	at equity	25 %	Verkauf

Mit Verkaufsvertrag vom 20. September 2011 wurde der 25-Prozent-Anteil der at equity konsolidierten Austroport Boden- und Flugzeugabfertigungs GmbH an die Airport Jet Set Service GmbH verkauft. Der Verkauf der Anteile hat keine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens- und Ertragslage des Flughafen-Wien-Konzerns.

Im Geschäftsjahr 2011 fand keine Erstkonsolidierung statt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

› Konsolidierungsmethoden

Nach IFRS erfolgt die Bilanzierung erworbener Tochterunternehmen nach der Erwerbsmethode. Die Anschaffungskosten des Erwerbes entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der hingegebenen Vermögenswerte, der ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Erwerbsbezogene Kosten werden aufwandswirksam erfasst. Im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses identifizierbare Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden bei der Erstkonsolidierung mit ihren beizulegenden Zeitwerten im Erwerbszeitpunkt bewertet.

Für jeden Unternehmenserwerb entscheidet der Konzern zum Erwerbszeitpunkt auf individueller Basis, ob die nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen, die gegenwärtig Eigentumsanteile sind und ihren Inhabern im Fall der Liquidation einen Anspruch auf einen entsprechenden Anteil am Nettovermögen des Unternehmens geben, zum beizulegenden Zeitwert oder anhand des proportionalen Anteils der gegenwärtigen Eigentumsinstrumente an den für das identifizierbare Nettovermögen des erworbenen Unternehmens angesetzten Beträgen erfasst werden. Alle anderen Bestandteile der nicht beherrschenden Anteile werden im Zeitpunkt ihres Erwerbes zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Als Firmenwert wird der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwertes der Gegenleistung, dem beizulegenden Zeitwert der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen, sowie dem beizulegendem Zeitwert jeglicher vorher gehaltener Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Im Fall des Erwerbes zu einem Preis unter dem Marktwert, d.h. die Anschaffungskosten sind geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, ist dieser passivische Unterschiedsbetrag, nach nochmaliger Überprüfung, direkt in der Konzern Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen.

Nicht beherrschende Anteile werden in der Konzernbilanz innerhalb des Eigenkapitals als gesonderter Posten ausgewiesen.

Konzerninterne Salden, Geschäftsvorfälle, Erträge, Aufwendungen werden in voller Höhe eliminiert. Gewinne oder Verluste aus konzerninternen Geschäftsvorfällen, die im Buchwert von Vermögenswerten wie Vorräten und Anlagevermögen enthalten sind, werden in voller Höhe eliminiert.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von Tochtergesellschaften wurden, sofern notwendig, geändert, um eine konzerneinheitliche Bilanzierung zu gewährleisten.

Änderungen der Beteiligungsquote, die zu keinem Verlust der Beherrschung über das Tochterunternehmen führen, werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen den bezahlten Leistungen und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigen-

kapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden, werden beim Erwerb mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem Flughafen-Wien-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung, um Ausschüttungen sowie um Kapitalein- oder -auszahlungen erhöht oder vermindert. Der mit einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen verbundene Firmenwert ist im Buchwert des Anteils enthalten und wird nicht planmäßig abgeschrieben. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst. Der gesamte Buchwert des Anteils wird immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn die Anwendung der Vorschriften des IAS 39 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte. Die direkt an MIA gehaltenen Anteile von 10,1 % werden als assoziiertes Unternehmen eingestuft, da anhand der über die MMLC gehaltenen Anteile insgesamt ein maßgeblicher Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik ausgeübt werden kann.

› Währungsumrechnung

Berichtswährung und funktionale Währung sämtlicher Konzerngesellschaften ist der Euro. Fremdwährungsgeschäfte in den einzelnen Konzerngesellschaften werden mit dem zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles gültigen Kurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Posten in Fremdwährung werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs angesetzt. Umrechnungsdifferenzen werden grundsätzlich in saldierter Form erfolgswirksam erfasst.

› Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von 4 bis 20 Jahren linear abgeschrieben. Liegen Anzeichen für eine Wertminderung vor und liegt der erzielbare Betrag – der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert des Vermögenswerts – unter dem Buchwert, wird eine Abschreibung für Wertminderungen vorgenommen.

Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden bei Erfüllung der Ansatzkriterien mit deren Herstellungskosten angesetzt und planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt acht Jahre.

Fremdkapitalkosten und Ausgaben für Entwicklung werden aktiviert, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind, und über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten bewertet. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht und, sofern notwendig, auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte mit Ausnahme von Firmenwerten entsprechend zugeschrieben.

Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis des erzielbaren Betrags derjenigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der der Firmenwert >

zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach“). Zahlungsmittelgenerierende Einheiten werden durch die Zusammenfassung von Vermögenswerten auf der niedrigsten Ebene, die selbständig Zahlungsströme erwirtschaften oder für interne Managementzwecke überwacht werden, gebildet. Der Werthaltigkeitstest ist jährlich durchzuführen und zusätzlich immer dann, wenn Anzeichen dafür vorliegen, dass die zahlungsmittelgenerierende Einheit in ihrem Wert gemindert ist. Übersteigt der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit deren erzielbaren Betrag, ist der zugeordnete Firmenwert in Höhe des Differenzbetrags abzuschreiben. Wertminderungen des Firmenwerts dürfen nicht rückgängig gemacht werden. Übersteigt die Wertminderung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit den Buchwert des ihr zugeordneten Firmenwerts, ist die darüber hinausgehende Wertminderung durch anteilige Minderung von Buchwerten der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordneten Vermögenswerte zu erfassen.

Der erzielbare Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit bestimmt sich in der Regel durch Berechnung des Nutzwerts nach der Discounted-Cashflow-(DCF)-Methode. Diese DCF-Berechnungen basieren auf den vom Management genehmigten und auch für interne Zwecke verwendeten Mehrjahresfinanzplänen. Der gewählte Planungshorizont spiegelt die Annahmen für kurz- bis mittelfristige Marktentwicklungen wider. Zahlungsströme, die über den Detailplanungszeitraum hinausgehen, werden anhand langfristig erwarteter Wachstumsraten berechnet. Die risikoadäquaten Kapitalkosten werden als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten ermittelt („Weighted Average Cost of Capital“).

› Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen umfassen neben den direkt zurechenbaren Kosten auch angemessene Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie leistungserstellungsbezogene Verwaltungskosten. Zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten zählen neben dem Kaufpreis auch die direkt zurechenbaren Kosten, um den Vermögenswert zu seinem Standort und in den erforderlichen betriebsbereiten Zustand zu bringen. Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Wenn wesentliche Teile von Sachanlagen in regelmäßigen Abständen ausgetauscht werden müssen, erfasst der Konzern solche Teile als gesonderte Vermögenswerte mit spezifischer Nutzungsdauer bzw. entsprechender Abschreibung. Bei Durchführung einer Großinspektion werden entsprechend die Kosten im Buchwert der Sachanlagen als Ersatz aktiviert, sofern die Ansatzkriterien erfüllt sind. Alle anderen Wartungs- und Instandhaltungskosten werden sofort erfolgswirksam erfasst. Die Abschreibungsdauer richtet sich nach der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer.

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	Jahre
Betriebsgebäude	33,3
Komponenten Check-in 3:	
Rohbau	50
Fassade	25
Innenausbau	20
Technische Gebäudeausrüstung	25
Sonstige Gebäude	10–50
Start-/Landebahnen, Rollwege, Vorfelder	20
Technischer Lärmschutz	20
Sonstige Grundstückseinrichtungen	7–20
Technische Anlagen und Maschinen	5–20
Fahrzeuge	2–10
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2–15

Im Geschäftsjahr 2012 wurden die Maßnahmen für den technischen Lärmschutz erstmals als eigenständige Komponente zu Sachanlagen identifiziert. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass unter Berücksichtigung der allgemeinen Entwicklungen davon auszugehen ist, dass Lärmschutzprogramme im Bereich von Flughäfen von allgemeiner Bedeutung sind.

› Wertminderungen immaterieller Vermögenswerte und Sachanlagen

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Können den Vermögenswerten keine eigenen, von anderen Vermögenswerten unabhängig generierten künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten zahlungsmittelgenerierenden Einheit von Vermögenswerten zu prüfen. Liegt der erzielbare Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte entsprechend zugeschrieben.

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert beziehungsweise Nettoveräußerungspreis. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken.

Die einzelnen Vermögenswerte der Flughafen-Wien-Gruppe werden so lange mit anderen Vermögenswerten zusammengefasst, bis eine Gruppe entsteht, die Mittelzuflüsse erzeugt, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer >

Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sind. Eine derartige Gruppe wird als Cash Generating Unit (CGU) bezeichnet. Bei der Interpretation der Unabhängigkeit der Mittelzuflüsse orientiert sich die Flughafen-Wien-Gruppe am Konzept der gegenseitigen (komplementären) produktions- oder dienstleistungstechnischen Leistungsbeziehungen bzw. der rechtlichen Abhängigkeit zwischen einzelnen Vermögenswerten.

Im Folgenden werden die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) der Flughafen-Wien-Gruppe aufgelistet, für die im laufenden Geschäftsjahr Wertminderungen erfasst wurden:

- › **CGU „Real Estate Cargo“:** Die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Real Estate Cargo“ betrifft die Vermietung und Bewirtschaftung von Cargogebäuden am Flughafen Wien.
- › **CGU „Real Estate Office“:** Die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Real Estate Office“ betrifft die Vermietung und Bewirtschaftung von Officegebäuden am Flughafen Wien.
- › **CGU „Aviation“:** Die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Aviation“ betrifft die Abwicklung des gesamten Leistungsprozesses Aviation (Passagierabfertigung, Sicherheit, Starten und Landen von Flugzeugen).

Die Definition der „Real Estate Cargo“, der „Real Estate Office“ und der „Real Estate Parken“ wurde im Geschäftsjahr 2012 geändert, um den gegenseitigen Abhängigkeiten der betroffenen Vermögenswerte in ihren Mittelzuflüssen besser Rechnung zu tragen. Dies führte zu einer Zusammenfassung mehrerer Vermögenswerte (Objekte) in einer CGU.

› Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder in der Produktion noch für Verwaltungszwecke eingesetzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden. Bei einem betrieblich genutzten Anteil erfolgt eine dem prozentuellen Ausmaß der Nutzung entsprechende Zuordnung. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Die Abschreibungen werden nach der linearen Methode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 33,3 bis 50 Jahren vorgenommen. Unabhängig von der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie ermittelt. In Ermangelung von aktiven Marktpreisen kommt es zu keiner Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes mit unterlegten Marktdaten. Der beizulegende Zeitwert wird intern auf Basis von Ertragswerten zum Bilanzstichtag ermittelt.

› Leasing

Ein Leasingverhältnis ist eine Vereinbarung, die dem Leasingnehmer das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswertes für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung überträgt. Der Flughafen-Wien-Konzern tritt sowohl als Leasinggeber als auch Leasingnehmer auf.

Gehen bei geleasteten Vermögenswerten alle mit dem Eigentum verbundenen wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggegenstand auf den Leasingnehmer über, liegt ein Finanzierungsleasing nach IAS 17 vor, anderenfalls kommt es zur Einstufung als Operate Lease.

Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer zuzurechnen ist (Finanzierungsleasing), erfolgt die Aktivierung im langfristigen Vermögen zum niedrigen Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen oder zum beizulegenden Zeitwert des Vermögenswertes (sofern dieser Wert geringer ist). Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder – wenn kürzer – über die Laufzeit des Leasingvertrages. Wertminderungen werden im Buchwert des aktivierten Leasinggegenstandes erfasst. Die aus Finanzierungsleasingverträgen zukünftig resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind unter den sonstigen Finanzverbindlichkeiten passiviert.

Verbleibt das wirtschaftliche Eigentum beim Leasinggeber, werden die Mietaufwendungen linear über die Laufzeit des Leasingvertrages verteilt im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasst (Operate Leasing). Tritt der Flughafen-Wien-Konzern als Leasinggeber auf, werden die Leasinggegenstände zu Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert und entsprechend abgeschrieben. Die Erfassung der Mieterträge erfolgt linear über die Vertragslaufzeit.

› Vorräte

Vorräte werden mit dem niedrigeren Betrag aus Anschaffungskosten und Nettoveräußerungswert bewertet. Die Anschaffungskosten werden nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten. Ebenso werden Wertminderungen aufgrund von verminderter Verwertbarkeit bei der Ermittlung des Nettoveräußerungswerts berücksichtigt.

› Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder als Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen erfolgt nach versicherungsmathematischen Grundlagen gemäß der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method“), wobei die Verpflichtungen in Höhe des Anwartschaftsbarwerts („Defined Benefit Obligation“) angesetzt werden. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis erfasst und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder und >

Altersteilzeit sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis. Sämtliche sonstigen Veränderungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bei der Ermittlung der Höhe des Anwartschaftsbarwerts werden zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen sowie ein von der Unternehmenszugehörigkeit abhängiger Fluktuationsabschlag berücksichtigt. Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen.

Als rechnungsmäßiges Pensionsalter wurde das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter Berücksichtigung der Übergangsregelungen zugrunde gelegt. Bei weiblichen Anwartschaftsberechtigten wurde das rechnungsmäßige Pensionsalter entsprechend dem „Bundesverfassungsgesetz über unterschiedliche Altersgrenzen von männlichen und weiblichen Sozialversicherten“ schrittweise angehoben.

Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden die Generationstafeln „AVÖ 2008-P gemischter Bestand von F.W. Pagler“ zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte.

Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder wurde unter Anwendung nachfolgender Parameter vorgenommen:

	2012	2011
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	3,15 %	4,50 %
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	1,00 %	4,50 %
Lohn- und Gehaltstrend	3,69 %	3,72 %
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,10 %	2,01 %
Fluktuationsabschlag (gestaffelt)	0,00 %–12,00 %	0,00 %–12,00 %

Die im Rahmen von beitragsorientierten Plänen (Beiträge zur Pensionsvorsorge sowie zur gesetzlichen Mitarbeitervorsorge) zu zahlenden Beträge werden in der Periode erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst, der sie zuzurechnen sind.

› Sonstige Rückstellungen

Unter den sonstigen Rückstellungen werden rechtliche oder faktische Verpflichtungen gegenüber Dritten ausgewiesen, die auf zurückliegenden Geschäftsvorfällen oder Ereignissen beruhen und wahrscheinlich zu Vermögensabflüssen führen, die zuverlässig ermittelbar sind. Diese Rückstellungen werden unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet und auf Basis einer bestmöglichen Schätzung berechnet. Ist eine vernünftige Schätzung des Betrages nicht möglich, unterbleibt die Bildung einer Rückstellung. Rückstellungen werden abgezinst, wenn der Effekt hieraus wesentlich ist. Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen mit Ausnahme der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Jubiläumsgelder und Altersteilzeit werden im jeweils von der Rückstellung betroffenen Aufwand erfasst.

› Öffentliche Zuwendungen

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn mit großer Sicherheit davon auszugehen ist, dass die Zuwendung erfolgen wird und der Konzern die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendung erfüllt.

Öffentliche Zuwendungen für Kosten werden über den Zeitraum als sonstiger Ertrag erfasst, in dem die entsprechenden Kosten, für deren Kompensation sie gewährt wurden, anfallen.

Subventionen von öffentlichen Gebietskörperschaften für den Kauf von Sachanlagen („Investitionszuschüsse“) werden unter den kurz- bzw. langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegüter linear über die Gewinn- und Verlustrechnung als Ertrag aufgelöst. Die von der Republik Österreich gewährten Investitionszuwachsprämien werden wie Investitionszuschüsse behandelt.

› Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei dem einen Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei dem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Finanzielle Vermögenswerte umfassen insbesondere Finanzanlagen wie nicht konsolidierte und andere Beteiligungen, Wertpapiere, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ausgereichte Kredite und sonstige Forderungen, zu Handelszwecken gehaltene originäre und derivative finanzielle Vermögenswerte sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Finanzielle Verbindlichkeiten begründen regelmäßig einen Anspruch des Gläubigers auf Erhalt von Zahlungsmitteln oder anderen finanziellen Vermögenswerten. Darunter fallen insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie derivative Finanzverbindlichkeiten. Die erstmalige bilanzielle Erfassung sowie der bilanzielle Abgang von Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum Erfüllungstag, das ist der Tag, an dem der Vermögenswert an oder durch den Konzern geliefert wird. Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden in der Regel unsaldiert ausgewiesen, außer wenn bezüglich der Beträge ein Aufrechnungsrecht besteht und der Ausgleich auf Nettobasis erfolgen soll.

Finanzielle Vermögenswerte werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Die in der Bilanz angesetzten beizulegenden Zeitwerte entsprechen in der Regel den Marktpreisen der finanziellen Vermögenswerte. Sofern diese nicht unmittelbar verfügbar sind, werden sie unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und unter Rückgriff auf aktuelle Marktparameter berechnet. Dazu werden die bereits fixierten oder unter Anwendung der aktuellen Zinsstrukturkurve über Forward Rates ermittelten Zahlungsströme mit den aus der am Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmten Diskontfaktoren auf den Bewertungsstichtag diskontiert.

Von der Möglichkeit, bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten bei ihrem erstmaligen Ansatz als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten“ („Fair Value Option“) zu designieren, hat der Flughafen-Wien-Konzern bislang keinen Gebrauch gemacht.

› **Originäre finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)**

In Wertpapieren verbriefte Forderungen, für die kein aktiver Markt besteht, werden der Kategorie „Kredite und Forderungen“ zugeordnet und zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Unverzinsliche und niedrig verzinsliche finanzielle Vermögenswerte werden im Erwerbszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Ein allenfalls bestehender wesentlicher Unterschied zwischen Anschaffungskosten und Tilgungsbetrag wird nach der Effektivzinsmethode periodengerecht abgegrenzt und im Finanzergebnis ausgewiesen. Im Falle einer Wertminderung wird eine ergebniswirksame Abwertung auf den Barwert der erwarteten Rückzahlungen vorgenommen. Bei Wegfall der Gründe für die Wertminderung erfolgt in entsprechender Höhe eine Zuschreibung.

Finanzinvestitionen in Wertpapiere, die der Kategorie „zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ zugeordnet werden, sind mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet, soweit dieser verlässlich ermittelt werden kann. Aus der Folgebewertung resultierende Gewinne und Verluste werden erfolgswirksam erfasst.

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen, sonstige Wertpapiere sowie assoziierte Unternehmen und sonstige Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode zu bilanzieren sind, werden als „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ kategorisiert und grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet, soweit dieser verlässlich ermittelt werden kann.

Lässt sich für nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente der Zeitwert nicht hinreichend verlässlich bestimmen, werden die Anteile mit den Anschaffungskosten abzüglich allfälliger Wertminderungen bewertet.

Die in der Folge aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts resultierenden Gewinne und Verluste werden grundsätzlich unter Berücksichtigung latenter Steuern im sonstigen Ergebnis (AfS-Rücklage) ausgewiesen. Sollten Wertminderungen infolge dauerhaften und signifikanten Absinkens des beizulegenden Zeitwerts eintreten, werden diese erfolgswirksam erfasst und die AfS-Rücklage ausgebucht. Ergibt sich zu späteren Bewertungszeitpunkten, dass der beizulegende Zeitwert infolge von Ereignissen, die nach dem Zeitpunkt der Erfassung der Wertminderung eingetreten sind, gestiegen ist, werden die Wertminderungen in entsprechender Höhe grundsätzlich erfolgswirksam zurückgenommen. Ergebniswirksam erfasste Wertminderungen, die zur Veräußerung verfügbare Eigenkapitalinstrumente betreffen, dürfen nur ergebnisneutral rückgängig gemacht werden. Wertminderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die mit den Anschaffungskosten bewertet werden, dürfen weder ergebniswirksam noch ergebnisneutral rückgängig gemacht werden.

Mit dem Abgang der finanziellen Vermögenswerte werden die im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung überführt.

Käufe und Verkäufe werden am Erfüllungstag, das ist der Valutatag, gebucht.

› **Forderungen**

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie andere kurzfristige Forderungen werden mit dem Wert aufgrund des erstmaligen Ansatzes abzüglich Wertminderungen bewertet. Die vorgenommenen Einzelwertberichtigungen tragen den erwarteten Ausfallrisiken hinreichend Rechnung; der Abschluss eines Insolvenzverfahrens führt zur Ausbuchung der betreffenden Forderungen. Bereits gebildete Wertberichtigungen

werden zum Zeitpunkt der Ausbuchung der Forderung verwendet. Im Rahmen von Einzelwertberichtigungen werden Forderungen mit potenziellem Abwertungsbedarf auch anhand gleichartiger Ausfallrisikoeigenschaften gruppiert und gemeinsam unter Berücksichtigung von historischen Ausfallerfahrungen wertberichtigt. Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden unter Verwendung von Wertberichtigungskonten vorgenommen. Sonstige langfristige Forderungen werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet – soweit wesentlich wird die spätere Fälligkeit mittels Abzinsung berücksichtigt.

› Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, die Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten einschließen, haben beim Zugang eine Restlaufzeit von bis zu drei Monaten und sind mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet, der in der Regel dem Nominalwert entspricht.

› Verbindlichkeiten

Finanzverbindlichkeiten werden bei Zuzählung in Höhe des tatsächlich zugeflossenen Betrags angesetzt, der in der Regel dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Ein wesentlicher Unterschied zwischen erhaltenem Betrag und dem Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit nach der Effektivzinsmethode verteilt und im Finanzergebnis ausgewiesen. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

› Derivative finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Der Flughafen-Wien-Konzern setzt einzelne derivative Finanzinstrumente (Zinsswaps) zur Absicherung der aus Investitionen und Finanztransaktionen resultierenden Zinsänderungsrisiken ein. Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss mit dem beizulegenden Zeitwert (entspricht in der Regel den Anschaffungskosten) angesetzt. Die Zeitwerte sind auch für die Folgebewertungen maßgebend und entsprechen bei gehandelten Derivaten dem Marktwert. Bei nicht börsengehandelten Geschäften werden Preise für vergleichbare Geschäfte oder Auflösungsangebote der jeweiligen Geschäftspartner herangezogen. Für Zinsswaps entspricht der beizulegende Zeitwert dem Betrag, den der Konzern bei Beendigung des Finanzinstruments zum Abschlussstichtag entweder erhalten würde oder zahlen müsste. Dieser wird unter Anwendung der zum Abschlussstichtag relevanten Zinssätze und Zinsstrukturkurven berechnet. Die Erfassung der Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte erfolgt grundsätzlich ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung, außer das derivative Finanzinstrument ist in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden.

Positive beizulegende Zeitwerte sind in den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten erfasst, negative in den übrigen Verbindlichkeiten.

Der Konzern wendet die Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsmaßnahmen gemäß IAS 39 („Hedge Accounting“) zur Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen („Cashflow-Hedge“) an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn- und Verlustrechnung. Mittels eines Cashflow-Hedge werden künftige Zahlungsströme aus in der Bilanz >

angesetzten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder aus mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cashflow-Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments bis zur Erfassung des Ergebnisses aus dem gesicherten Grundgeschäft im sonstigen Ergebnis (Sicherungsrücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments wird erfolgswirksam erfasst.

› Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlich zu entrichtenden Steuern vom steuerpflichtigen Einkommen als auch die latenten Steuern. Die Steuerrückstellungen enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen für in- und ausländische Ertragsteuern und umfassen sowohl das laufende Jahr als auch etwaige Verpflichtungen aus Vorjahren. Die Verbindlichkeiten werden auf Basis der steuerlichen Vorschriften in den Ländern der Geschäftstätigkeit berechnet.

Die Flughafen Wien AG ist Gruppenträger im Sinne des § 9 Abs. 8 KStG 1988. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträge mittels Steuerumlagen belastet und im Verlustfall erst dann gutgeschrieben, wenn das Gruppenmitglied wieder einen steuerlichen Gewinn erzielt. Durch die Verrechnung von Steuerumlagen erfolgt eine Kürzung des Steueraufwands in der Gewinn- und Verlustrechnung des Gruppenträgers. Bei nachträglichen Abweichungen werden die Steuerverrechnungen gegenüber den Gruppenmitgliedern angepasst.

Aktive und passive latente Steuern werden gemäß der bilanzorientierten Steuerabgrenzung („Liability Approach“) für temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Konzernbilanz und der Steuerbilanz sowie für steuerliche Verlustvorträge angesetzt. Aktive latente Steuern werden angesetzt, sofern es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähige temporäre Differenz verwendet werden kann.

Latente Steuern bei temporären Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen werden nur bei bestehender Veräußerungsabsicht und Steuerpflicht des Veräußerungsgewinns gebildet. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen bzw. bereits verabschiedeten steuerlichen Vorschriften herangezogen. Hiermit kommen die bei der Umkehr der temporären Differenzen erwarteten künftigen Steuersätze zur Anwendung.

› Ertragsrealisierung

Die Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge gelten mit Erbringung der Leistung bzw. dem Zeitpunkt des Gefahrenübergangs als realisiert und werden unter der Voraussetzung erfasst, dass ein wirtschaftlicher Nutzen wahrscheinlich zufließen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt.

Entgelte unterliegen der Genehmigungspflicht durch die oberste Zivilluftfahrtbehörde. Diese Verkehrsentgelte betreffen die Benützung der Flughafeninfrastruktur und umfassen Lande-, Park-, Fluggast- sowie Infrastrukturentgelte. Nicht genehmigungspflichtige Entgelte betreffen die Bodenverkehrsdienste wie zum Beispiel die Vorfeld- und Fracht- abfertigung sowie die Verkehrsabfertigung.

Der Flughafen-Wien-Konzern realisiert weiters insbesondere Umsätze aus Parkraum-

vermietung, Flächenvermietung (mit fixen und variablen (umsatzabhängigen) Entgelten), der Ver- und Entsorgung sowie aus Sicherheitsleistungen. Mieterlöse werden als Umsatzerlöse linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Gewährte Mietanreize werden als Bestandteil der Gesamtmieterlöse über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Variable Mieten werden periodengerecht (auf Basis der erzielten Umsätze) erfasst. Mieterträge aus sonstigen Immobilien werden als sonstige Erträge ausgewiesen.

› Beteiligungsergebnis

Das Beteiligungsergebnis enthält neben dem Ergebnis aus At-equity-Bewertungen Wertminderungen, Zuschreibungen, Veräußerungsergebnisse und Dividenden. Die Dividenden werden im Zeitpunkt des Ausschüttungsbeschlusses als Zufluss erfasst.

› Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzernabschluss ist von Ermessensbeurteilungen bezüglich Ansatz- und Bewertungsmethoden sowie von Annahmen und Schätzungen durch das Management abhängig. Die sich tatsächlich ergebenden Beträge können von den Schätzungen abweichen. Die nachstehend angeführten wesentlichen Schätzungen und zugehörigen Annahmen sowie die mit den gewählten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verbundenen Unsicherheiten sind entscheidend für das Verständnis der zugrunde liegenden Risiken der Finanzberichterstattung sowie der möglichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss zukünftiger Geschäftsjahre.

Im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen sind Schätzungen im Zusammenhang mit der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden erforderlich. Immobilien werden durch Sachverständigengutachten bewertet. Ansatzfähige immaterielle Vermögenswerte werden je nach Art des Vermögenswerts und der Verfügbarkeit von Informationen anhand geeigneter Bewertungsmethoden bewertet. Da eine marktpreisorientierte Bewertung („Market Approach“) von immateriellen Vermögenswerten aufgrund mangelnder vergleichbarer Marktpreise meist nicht möglich ist, wird in der Regel ein kapitalwertorientiertes Verfahren („Income Approach“) herangezogen. Für die Bewertung von Kundenbeziehungen wird die Residualwertmethode („Multi-Period Excess Earnings Method“) angewandt. Hierbei wird der Barwert der Einkommensströme aus dem vorhandenen Kundenstamm ermittelt. Ausgehend von der Annahme, dass der zu bewertende immaterielle Vermögenswert erst im Verbund mit anderen materiellen und immateriellen Vermögenswerten Einkommensströme erwirtschaftet, werden bei der Ermittlung der relevanten Einzahlungsüberschüsse neben den operativen Kosten auch kalkulatorische Nutzungsentgelte für diese „unterstützenden“ Vermögenswerte („Contributory Asset Charges“) berücksichtigt. Bei dieser Bewertung wird die Verringerung der geplanten Einkommensströme im Zeitablauf nach Maßgabe einer angemessenen Schrumpfrate („Churn Rate“) der Kunden beachtet.

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 16.122,8, Vorjahr: T€ 10.891,2) und Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 54,2, Vorjahr: T€ 4.394,4), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in >

Höhe von T€ 1.677.534,4, Vorjahr: T€ 1.692.541,2), als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 118.863,6, Vorjahr: T€ 119.935,4) sowie Vermögenswerten des Finanzanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 99.138,3, Vorjahr: T€ 97.482,6) inklusive von Anteilen an at-equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 94.718,9, Vorjahr: T€ 90.968,2) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung/Wertaufholung vorgenommen. Eine Wertminderung/Wertaufholung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, Erhöhungen der Kapitalkosten, Änderungen der künftigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, technologische Veralterung, die Einstellung von Dienstleistungen, aktuelle Wiederbeschaffungskosten, bei vergleichbaren Transaktionen gezahlte Kaufpreise und sonstige das Umfeld betreffende Änderungen, die auf eine Wertminderung/Wertaufholung hindeuten, berücksichtigt. Der erzielbare Betrag entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert beziehungsweise dem Nettoveräußerungspreis. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt, in die Annahmen des Managements über künftige Zahlungsströme, risikoadäquate Abzinsungssätze und angemessene Nutzungsdauern einfließen. Die Berechnung des Barwerts der geschätzten künftigen Zahlungsströme sowie die Einschätzung, ob eine Wertminderung eingetreten ist, sind folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruhen in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Aufgrund der laufenden Bauvorhaben und den damit zusammenhängenden Prüfungserfordernissen bestehen Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen. Diese Unsicherheiten betreffen im Wesentlichen jüngst abgeschlossene bzw. laufende Bauvorhaben und Projekte (Anlagen in Bau). Im Geschäftsjahr 2011 wurden die Anschaffungs- und Herstellungskosten des Check-in 3 wertgemindert (nähere Ausführungen siehe Punkt 6 Abschreibungen).

Der Flughafen-Wien-Konzern bildete Wertberichtigungen in Höhe von T€ 8.115,0 (Vorjahr: T€ 4.890,2) auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (insbesondere für die Sardana-Gruppe), um erwarteten Verlusten aus Forderungsausfällen Rechnung zu tragen, die aus der Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit von Kunden resultieren. Die vom Management verwendeten Grundlagen für die Beurteilung der Angemessenheit der Wertberichtigungen auf zweifelhafte Forderungen sind die Fälligkeitsstruktur der Forderungssalden und Erfahrungen in Bezug auf Ausbuchungen von Forderungen in der Vergangenheit, die Bonität der Kunden sowie Veränderungen der Zahlungsbedingungen. Bei einer Verschlechterung der Finanzlage der Kunden kann der Umfang der tatsächlich vorzunehmenden Ausbuchungen den Umfang der erwarteten Ausbuchungen übersteigen.

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 105.247,9 (Vorjahr: T€ 87.900,4) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 19.487,0 (Vorjahr: T€ 20.054,6) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen zugrunde.

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten oder anderen ausstehenden Ansprüchen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 5.084,7 (Vorjahr: T€ 2.616,1) sind in

erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management verbunden. So beruht die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit, dass ein anhängiges Verfahren Erfolg hat und eine Verbindlichkeit entsteht bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung in hohem Maße auf der Einschätzung der jeweiligen Situation. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste allenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen. Die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 12.802,3 (Vorjahr: T€ 10.354,6) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen. Zur Beurteilung der Wahrscheinlichkeit der künftigen Nutzbarkeit von aktiven latenten Steuern sind verschiedene Faktoren heranzuziehen, wie zum Beispiel die Ertragslage der Vergangenheit, operative Planungen oder Steuerplanungsstrategien. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Kommt es zu einer Änderung der Werthaltigkeitsbeurteilung bei aktiven latenten Steuern, sind die angesetzten aktiven latenten Steuern erfolgswirksam auszubuchen.

Seit 2009 ist eine steuerliche Außenprüfung der österreichischen Gesellschaften für die Jahre 2004 bis 2007 (Körperschaft- und Umsatzsteuer) sowie eine Nachschau gemäß § 144 BAO betreffend die Jahre 2008 und 2009 im Gange, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses teilweise noch nicht abgeschlossen war. Etwaige sich daraus ergebende Verpflichtungen sind zum Bilanzstichtag mit Unsicherheiten behaftet. Künftige Entwicklungen können daher zu entsprechenden Anpassungen in den Folgeperioden führen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

› (1) Umsatzerlöse und Segmentberichterstattung

Die Umsatzerlöse enthalten alle Erlöse, die aus der typischen Geschäftstätigkeit des Flughafens-Wien-Konzerns resultieren. Die Umsatzerlöse werden ohne Umsatzsteuer und sonstige bei den Kunden erhobenen und an die Steuerbehörden zu entrichtenden Steuern ausgewiesen.

IFRS 8 sieht eine Segmentberichterstattung vor, die ausschließlich an die interne Organisations- und Berichtsstruktur sowie die internen Steuerungsgrößen des Unternehmens anknüpft.

Gemäß IFRS 8 sind für die Identifikation der Geschäftssegmente die Teilbereiche des Unternehmens zu identifizieren, deren geschäftliche Aktivitäten zu Erträgen und Aufwendungen führen können (einschließlich mit und von anderen Segmenten), deren operative Ergebnisse regelmäßig von einem Hauptentscheidungsträger überwacht werden, um Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen treffen und die Performance beurteilen zu können, und für die eigenständige finanzwirtschaftliche Daten verfügbar sind.

Ausgangsbasis für die Segmentberichterstattung sind die Geschäftssegmente, welche die Größenkriterien gemäß IFRS 8.13 erfüllen und daher berichtspflichtig sind. Geschäftssegmente, die nach IFRS 8.12 vergleichbare wirtschaftliche Merkmale aufweisen und auch in den anderen Faktoren ähnlich sind, können mit berichtspflichtigen Segmenten zu einem Berichtssegment zusammengefasst werden.

Bei der Flughafen-Wien-Gruppe stellen die Geschäftsbereiche der Flughafen Wien AG, nach denen die Gesellschaft organisiert ist, sowie die einzelnen Tochtergesellschaften, die einzelnen Geschäftssegmente dar, die in den nachfolgenden Darstellungen zu Berichtssegmenten zusammengefasst werden. Die Steuerung der Unternehmensgruppe erfolgt daher anhand von Berichterstattungen zur Erfolgsrechnung, zu Investitionen und Personalangaben der jeweiligen Bereiche der Flughafen Wien AG sowie der Umsätze, EBITDA, EBIT, Periodenergebnisse, der vorgesehenen Investitionen und Personalzahlen der einzelnen Tochtergesellschaften.

Airport

Im Segment Airport werden die Geschäftsbereiche „Aviation“ und „Flughafendienste“ der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Flughafendienste erbringen, zu einem berichtspflichtigen Geschäftssegment zusammengefasst. Das Geschäftssegment Aviation erbringt somit 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 inklusive des VIP-Centers und der VIP-Lounges. Die Entgelte dieser Leistungen sind großteils tariflichen Einschränkungen unterworfen. Der Bereich Flughafendienste erbringt Leistungen zur Aufrechterhaltung des Flugplatzbetriebes, zur Behebung von Notfällen und Störungen sowie zur Gewährleistung der Sicherheit.

Handling

Im Segment Handling wird der Geschäftsbereich „Abfertigungsdienste“ der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst. Das Segment Handling erbringt Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien- und Charterverkehrs sowie bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren der General Aviation und führt das General Aviation Center. Außerdem ist das Segment Handling für die Sicherheitskontrollen – es werden Personen sowie Handgepäck kontrolliert – verantwortlich.

Retail & Properties

Im Segment Retail & Properties werden die Geschäftsbereiche „Immobilien- und Centermanagement“ der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst.

Das Segment Retail & Properties stellt Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie und Parkierung bereit. Weiters sind die Entwicklung und Vermarktung von Immobilien in diesem Segment enthalten.

Sonstige Segmente

Jene Geschäftssegmente, welche selbst nicht berichtspflichtig sind und die nicht mit den berichtspflichtigen Segmenten zusammengefasst werden, sind in Einklang mit IFRS 8.16 in dem Berichtssegment „Sonstige Segmente“ zusammengefasst.

Im Detail betrifft dies die verschiedensten Dienstleistungen einzelner Geschäftsbereiche der Flughafen Wien AG sowie einzelner Tochtergesellschaften hinsichtlich der Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung, im Bereich der Telekommunikation sowie der Informatik, technische Dienstleistungen im Bereich der Elektromechanik und Haustechnik, der Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen sowie Baumanagement- und Beratungsleistungen.

Diesem Segment werden weiters jene Tochtergesellschaften zugeordnet, die Anteile an assoziierten Unternehmen und an Gemeinschaftsunternehmen halten und ansonsten keine operative Tätigkeit ausüben.

Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

Die Bewertungsansätze für die Konzern-Segmentberichterstattung entsprechen den im IFRS-Konzernabschluss verwendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Der Flughafen-Wien-Konzern beurteilt die Leistung der Segmente u. a. anhand des Betriebsergebnisses, dem EBIT. Die Abschreibungen werden getrennt nach planmäßigen Abschreibungen und Wertminderungen ausgewiesen und resultieren aus den dem jeweiligen Unternehmensbereich zugeordneten Vermögenswerten. Die Umsätze und Vorleistungen zwischen den Segmenten werden zu marktorientierten Standardverrechnungssätzen bzw. Preisen, welche sich zum Teil an den Selbstkosten orientieren, verrechnet.

Andere Positionen wie Finanzergebnis oder Steueraufwand je operatives Segment werden bei den Segmentinformationen nicht angegeben, da die interne Berichterstattung nur die Positionen bis einschließlich des EBIT umfasst und diese Informationen vom Hauptentscheidungsträger nicht regelmäßig überwacht werden.

>

Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind. Zum Segmentvermögen zählen insbesondere immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen sowie Vorräte. Die Flughafen-Wien-Gruppe weist keine Segmentschulden für jedes berichtete operative Segment aus, da diese Schulden nicht regelmäßig von einem Hauptentscheidungsträger überwacht werden. Das Segmentvermögen enthält nicht jene Vermögenswerte, die in der Überleitung des Segmentvermögens auf das Konzernvermögen als „Sonstiges (nicht zuordenbar)“ dargestellt werden. Das nicht zuordenbare Konzernvermögen besteht im Wesentlichen aus den immateriellen Vermögenswerten und den Sachanlagen der Verwaltung, den Finanzanlagen, den langfristigen Forderungen, den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens, den Vorräten, den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen, den Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, den Forderungen gegenüber dem Finanzamt, den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, den Abgrenzungsposten sowie den Zahlungsmitteln und -äquivalenten.

Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen.

Die Informationen über geografische Bereiche enthalten überdies Informationen über die von externen Kunden erzielten Erträge sowie die Beträge der langfristigen Vermögenswerte. Bei der Zuordnung der Vermögenswerte und Erträge zu geografischen Bereichen wird auf den Standort der Einheit abgestellt (Tochterunternehmen), die diese Erträge erzielt bzw. Vermögenswerte besitzt.

Die Anzahl der Mitarbeiter auf Segmentebene wird auf Basis der durchschnittlichen Zahl der Arbeitnehmer im Geschäftsjahr gewichtet nach Beschäftigungsgrad ermittelt.

Die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in den „Sonstigen Segmenten“ enthalten.

› Segmentangaben 2012

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	317.753,6	153.796,0	119.501,1	16.145,1	607.195,7
Interne Segmentumsätze	38.731,7	67.508,7	17.248,2	86.816,8	
Segmentumsätze	356.485,3	221.304,7	136.749,2	102.961,9	
Sonstige externe Umsätze ¹					176,0
Konzernumsatz					607.371,7
Segmentergebnis	68.488,1	17.659,2	41.612,7	4.422,1	132.182,0
Sonstiges (nicht zuordenbar)					-24.155,8
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis					108.026,3
Wertminderungen	3.365,4	0,0	11.883,2	0,0	15.248,6
Planmäßige Abschreibungen	64.882,4	5.760,5	14.189,5	13.017,1	97.849,5
Segmentabschreibungen	68.247,8	5.760,5	26.072,7	13.017,1	
Sonstige (nicht zuordenbar)					261,6
Konzernabschreibungen					113.359,7
Segmentinvestitionen	72.887,3	8.439,4	12.736,1	6.622,2	100.685,0
Sonstige (nicht zuordenbar)					506,3
Konzerninvestitionen					101.191,3
Segmentvermögen	1.445.469,4	36.084,1	301.131,5	170.570,5	1.953.255,5
davon Buchwerte der nach Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen und Joint Ventures				94.718,9	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					108.547,9
Konzernvermögen					2.061.803,4
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	432	3.233	57	569	4.290
Sonstige (nicht zuordenbar)					185
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)					4.475

1) Die sonstigen externen Umsätze betreffen ausschließlich den Verwaltungsbereich

› Segmentangaben 2011

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	294.629,2	160.495,2	110.641,4	16.110,0	581.875,9
Interne Segmentumsätze	33.360,0	57.063,7	17.933,9	77.502,1	
Segmentumsätze	327.989,3	217.559,0	128.575,3	93.612,1	
Sonstige externe Umsätze ¹					120,8
Konzernumsatz					581.996,7
Segmentergebnis	57.086,2	163,3	30.347,4	4.690,8	92.287,8
Sonstiges (nicht zuordenbar)					-25.102,5
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis					67.185,2
Wertminderungen	37.222,3	0,0	18.266,9	0,0	55.489,2
Planmäßige Abschreibungen	34.845,2	6.181,4	14.484,9	10.554,1	66.065,6
Segmentabschreibungen	72.067,5	6.181,4	32.751,8	10.554,1	
Sonstige (nicht zuordenbar)					266,4
Konzernabschreibungen					121.821,3
Segmentinvestitionen	230.837,2	5.010,6	10.269,8	13.549,5	259.667,1
Sonstige (nicht zuordenbar)					575,2
Konzerninvestitionen					260.242,4
Segmentvermögen	1.432.861,9	32.153,1	321.941,4	169.003,0	1.955.959,5
davon Buchwerte der nach Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen und Joint Ventures				90.968,2	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					194.198,9
Konzernvermögen					2.150.158,3
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	415	3.285	67	600	4.367
Sonstige (nicht zuordenbar)					158
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)					4.525

1) Die sonstigen externen Umsätze betreffen ausschließlich den Verwaltungsbereich

› Überleitung der berichteten Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT

in T€	2012	2011
Summe der berichteten Segmentergebnisse (EBIT)	132.182,0	92.287,8
Nicht zuordenbare Aufwendungen/Erträge:		
Umsatz	7.492,9	6.715,2
Sonstige betriebliche Erträge	2.005,5	2.157,2
Materialaufwand	-1.146,5	-1.027,4
Personalaufwand	-16.656,9	-16.318,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-15.589,2	-16.362,2
Abschreibungen	-261,6	-266,4
Summe nicht zuordenbar	24.155,8	-25.102,5
Konzern-EBIT	108.026,3	67.185,2

Die in der Überleitungsrechnung dargestellten Posten, die einzelnen Geschäftssegmenten nicht zuordenbar sind, betreffen ausschließlich den Verwaltungsbereich.

› Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.445.469,4	1.432.861,9
Handling	36.084,1	32.153,1
Retail & Properties	301.131,5	321.941,4
Sonstige Segmente	170.570,5	169.003,0
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.953.255,5	1.955.959,5
Nicht zuordenbares Vermögen		
Immaterielles Anlagevermögen und Sachanlagen der Verwaltung	1.202,7	1.204,9
Sonstige Finanzanlagen	3.940,1	6.045,9
Langfristige Forderungen	93,1	86,5
Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens	29.652,0	29.535,0
Vorräte	252,4	242,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12,4	7,1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	403,5	339,0
Forderungen gegenüber Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	465,0	77,8
Forderungen an Finanzamt	21.398,5	35.477,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	6.729,6	5.002,1
Abgrenzungsposten	3.959,7	4.850,7
Zahlungsmittel und -äquivalente	40.439,0	111.330,0
Summe nicht zuordenbar	108.547,9	194.198,9
Konzernvermögen	2.061.803,4	2.150.158,3

› Angaben 2012 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	606.637,2	734,5	0,0	607.371,7
langfristiges Vermögen	1.824.814,9	52.721,8	34.176,5	1.911.713,2

› Angaben 2011 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	581.205,4	791,3	0,0	581.996,7
langfristiges Vermögen	1.841.575,0	50.423,1	33.246,5	1.925.244,6

Im Vermögen der Regionen Malta und Slowakei sind auch die von den voll konsolidierten Tochtergesellschaften gehaltenen Beteiligungen enthalten. Auf die Beteiligung am Flughafen Malta entfällt im Geschäftsjahr 2012 ein Beteiligungsergebnis aus At-equity-Unternehmen in Höhe von € 4,2 Mio. (Vorjahr: € 3,8 Mio.), auf jene am Flughafen Košice ein Beteiligungsergebnis von € 0,9 Mio. (Vorjahr: minus € 13,1 Mio., inkl. Wertminderungen). Die Werte der Flughafengesellschaften in Malta und in der Slowakei werden hier nicht dargestellt.

Informationen über Hauptkunden

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat von ihrem Hauptkunden Erlöse in Höhe von € 222,4 Mio. (Vorjahr: € 214,6 Mio.) erzielt. In sämtlichen Segmenten konnten mit diesem Hauptkunden Erträge erwirtschaftet werden.

› (2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2012	2011
Aktivierete Eigenleistungen	11.108,6	14.870,5
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	921,5	86,5
Erträge aus Versicherungsvergleich	2.500,0	0,0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	4.890,0	2.195,7
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	278,2	617,3
Sonstige Mieterträge	788,6	767,4
Erträge aus Versicherungsleistungen	88,1	456,8
Übrige	3.523,5	1.442,7
	24.098,5	20.436,9

Vor allem aufgrund von gestiegenen Erträgen aus einem Versicherungsvergleich sowie aus fakturierten Pönalen (in „Übrige“ enthalten) aufgrund nicht fristgerechter Flächenausbauten einer Bestandnehmerin sind die sonstigen betrieblichen Erträge um 17,9% auf € 24,1 Mio. gestiegen. Letztere mussten jedoch wegen Insolvenzen von Gesellschaften der Sardana-Firmengruppe wertberichtigt werden. Von den € 11,1 Mio. Erlösen aus Versicherungsvergleich wird ein Betrag von € 2,5 Mio. als sonstiger Ertrag ausgewiesen. Die verbleibenden € 8,6 Mio. wurden ergebnisneutral als Reduktion der Anschaffungskosten erfasst.

› (3) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2012	2011
Material	19.742,8	18.330,4
Energie	20.588,4	17.414,1
Bezogene Leistungen	2.857,8	6.312,9
	43.188,9	42.057,3

Die Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen erhöhten sich um € 1,1 Mio. auf € 43,2 Mio. Vor allem aufgrund der operativen Inbetriebnahme von Check-in 3 stiegen die Aufwendungen für Energie.

› (4) Personalaufwand

in T€	2012	2011 ¹
Löhne	112.625,9	116.079,7
Gehälter	70.786,7	74.097,8
Aufwendungen für Abfertigungen	8.947,0	10.776,3
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	1.659,0	1.501,3
Aufwendungen für Altersversorgung	3.063,5	4.448,6
davon Beiträge an Pensionskassen	2.399,7	3.728,4
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	52.025,3	50.806,9
Andere Personalaufwendungen	2.215,6	2.244,0
	249.664,0	258.453,3

1) angepasst

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 % auf 4.475 Mitarbeiter gesunken. Während im Segment Airport die durchschnittliche Mitarbeiterzahl um 4,1 % höher war, sank sie im Segment Handling um 1,6 %. Die sonstigen Segmente verzeichneten einen Rückgang von 5,2 %, das Segment Retail & Properties von 15,7 %.

Zum Stichtag 31. Dezember 2012 waren 4.306 (31. 12. 2011: 4.500) Mitarbeiter beschäftigt. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Reduktion um 194 Mitarbeiter oder 4,3 %.

Der Personalaufwand reduzierte sich um 3,4 % auf € 249,7 Mio. aufgrund des gesunkenen durchschnittlichen Mitarbeiterstands und trotz kollektivvertraglicher Erhöhungen. Durch die Reduktion der Mitarbeiteranzahl sanken die Löhne und Gehälter im Vergleich zum Vorjahr um 3,0 % bzw. 4,5 % auf € 112,6 Mio. bzw. € 70,8 Mio. Die Dotation der Rückstellung für offene Urlaube und für Jubiläumsgelder stieg im Berichtsjahr um € 0,6 Mio. bzw. € 2,5 Mio. Die Reduktion der Aufwendungen für die Altersteilzeit um € 7,0 Mio. in 2012 ist im Wesentlichen auf den Abschluss von zusätzlichen Altersteilzeit-Vereinbarungen im Vorjahr zurückzuführen. Auch die Aufwendungen für Abfertigungen bzw. Altersversorgung konnten um € 1,8 Mio. bzw. € 1,4 Mio. reduziert werden.

>

› (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2012	2011
Sonstige Steuern (nicht von Einkommen und Ertrag)	595,1	453,4
Instandhaltungen	24.976,4	22.924,2
Fremdleistungen	23.626,2	18.852,5
Beratungsaufwand	5.473,5	7.956,5
Marketing und Marktkommunikation	17.952,6	23.938,4
Post- und Telekommunikation	1.371,1	1.411,6
Miet- und Pacht aufwendungen	9.971,2	9.147,4
Versicherungsaufwendungen	3.351,9	3.449,9
Reisen und Ausbildung	1.572,6	1.866,6
Schadensfälle	4.398,5	435,9
Drohende Verluste	1.731,9	7.240,1
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	1.888,5	892,5
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	2.219,3	984,5
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	629,4	516,1
Andere betriebliche Aufwendungen	17.473,1	12.846,8
	117.231,4	112.916,5

Die Instandhaltungen beinhalten die laufenden Instandhaltungsaufwendungen für Gebäude, Anlagen und Geräte sowie die Wartung der EDV-Anlagen, Pisten, Vorfelder und Rollwege.

Die Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus der Abgeltung von Leistungen im Rahmen des „Baggage Reconciliation System“, aus Gepäckdiensten, aus den Kosten der Abwasser- und Müllentsorgung, aus Reinigungsleistungen sowie aus zugekauften Personalkapazitäten für die Tochtergesellschaft Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH zusammen.

Der Posten „Beratungsaufwand“ umfasst neben Anwalts-, Rechts- und Notariats-honoraren sowie Honoraren für Steuerberater und Abschlussprüfer überwiegend Aufwendungen für sonstige Beratungsleistungen.

Der Posten „Drohende Verluste“ umfasst Verluste, die sich im Zusammenhang mit Restwerttrisiken aus Bestandsverträgen aus Objekten am Standort Wien ergeben haben (siehe auch Punkt 26 „Sonstige übrige Rückstellungen“).

Im Geschäftsjahr 2012 wurden Wertberichtigungen für zweifelhafte Forderungen in Höhe von € 5,0 Mio. dotiert. Davon stehen € 3,5 Mio. in Zusammenhang mit der Insolvenz der Sardana-Gruppe, einem Shopbetreiber am Flughafen Wien. Den Dotierungen stehen Auflösungen in Höhe von € 3,2 Mio. (inklusive Auflösung von sonstigen Forderungen) gegenüber. Vor allem aufgrund eines positiven Schiedsurteils konnten gebildete Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen aufgelöst werden.

Der Aufwand für Marketing und Marktkommunikation resultiert vorwiegend aus Marketingmaßnahmen, insbesondere zur Stärkung der Drehscheibe Wien sowie aus der klassischen Öffentlichkeitsarbeit.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

in T€	2012	2011
Abschlussprüfung	232,2	265,6
Andere Bestätigungsleistungen	62,0	54,4
Sonstige Leistungen	16,3	51,0
	310,6	371,0

› (6) Abschreibungen und Wertminderungen

in T€	2012	2011
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	3.845,7	2.015,2
Wertminderungen	4.340,2	4,9
davon CGU Flugplatz Vöslau	0,0	4,9
davon Firmenwert CGU „Real Estate Office“	4.340,2	0,0
	8.185,9	2.020,0

Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	90.581,7	60.074,8
Wertminderungen	3.432,5	42.329,9
davon CGU „Aviation“	3.432,5	31.624,8
davon CGU „Real Estate Office“	0,0	5.112,4
davon CGU Flugplatz Vöslau	0,0	5.592,7
	94.014,1	102.404,7

Abschreibungen als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßige Abschreibungen	3.683,7	4.242,0
Wertminderungen	7.476,0	13.154,5
davon Immobilien CGU „Real Estate Office“	2.411,0	13.154,5
davon Immobilien CGU „Real Estate Cargo“	5.065,0	0,0
	11.159,7	17.396,5

Abschreibungen gesamt	113.359,7	121.821,3
------------------------------	------------------	------------------

Bei den Werthaltigkeitstests zu den immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien wurde der erzielbare Betrag für die betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten anhand des Nutzungswertes ermittelt. Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2013 >

bis 2017 zugrunde gelegt. Als Abzinsungssatz wurde ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 6,14 % (Vorjahr: 5,68 %) herangezogen. Als Basis hierfür dient der risikolose Zinssatz, der sich aus der Rendite für 15-jährige Bundeswertpapiere ableitet. Dieser Abzinsungssatz wird bereinigt um eine Marktrisikoprämie.

Die Wertminderungstests führten im **Geschäftsjahr 2012** wie folgt zur Erfassung von Wertminderungen:

Firmenwertabschreibung und Wertminderungen der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Office“

Die durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten im Geschäftsjahr 2012 zur Erfassung einer Wertminderung eines Bürogebäudes innerhalb der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Office“ sowie zur Abschreibung eines dieser Einheit zugeordneten Firmenwertes.

Die wesentlichen Annahmen, die bei der Berechnung des Nutzungswertes verwendet wurden, sind der Abzinsungssatz (WACC) nach Steuern und eine Wachstumsrate in der Höhe von 1 % im Anschluss an den Detailplanungszeitraum (5 Jahre). Die geplanten EBITDA basieren auf der Erwartung künftiger Ergebnisse unter Berücksichtigung vergangener Erfahrungen. Weiters wurde eine Neueinschätzung der zukünftigen Auslastung in den Cashflows verarbeitet. Daraus ergab sich eine Wertminderung in Höhe von € 6,7 Mio., die sich in einer Abschreibung des zugeordneten Firmenwertes in Höhe von € 4,3 Mio. sowie in einer Wertminderung einer Immobilie in Höhe von € 2,4 Mio. widerspiegelt. Die Wertminderungen wurden im Segment Retail & Properties erfasst.

Wertminderungen von Immobilien der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Cargo“

Die durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten im Geschäftsjahr 2012 zur Erfassung von Wertminderungen bei insgesamt drei Immobilien in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Cargo“ im Gesamtausmaß von € 5,1 Mio. Diese Abwertungen ergeben sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung.

Die wesentlichen Annahmen, die bei der Berechnung des Nutzungswertes verwendet wurden, sind der Abzinsungssatz (WACC) nach Steuern und eine Wachstumsrate in der Höhe von 1 % im Anschluss an den Detailplanungszeitraum (5 Jahre). Die geplanten EBITDA basieren auf der Erwartung künftiger Ergebnisse unter Berücksichtigung vergangener Erfahrungen. Die Wertminderungen wurden im Segment Retail & Properties erfasst.

Wertminderungen in CGU „Aviation“

Weiters wurden in der Berichtsperiode weitere Wertminderungen in Höhe von € 3,4 Mio. durchgeführt. Diese betreffen im Wesentlichen Baucontainer, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen der Segmente Airport sowie Retail & Properties.

Die Wertminderungstests im **Geschäftsjahr 2011** führten wie folgt zur Erfassung von Wertminderungen:

Check-in 3 (CGU „Aviation“)

Im Geschäftsjahr 2011 wurden Wertminderungen betreffend Check-in 3 in Höhe von € 31,6 Mio. erfasst, die sich durch gutachtliche Stellungnahmen zu Mängeln in der Auftragsbefreiung durch Auftragnehmer ergeben haben und zu einer ungerechtfertigten Kostenerhöhung führten. Somit kam es zur Anpassung der Anschaffungs- und Herstellungskosten im Sinne des IAS 16.22, da ungewöhnliche Mengen an Ausschuss, unnötiger Arbeitsaufwand oder andere Faktoren keine Bestandteile der Herstellungskosten des selbst hergestellten Vermögenswerts darstellen. Diese Wertminderung betraf das Segment Airport.

Immobilie am Standort Schwechat (CGU „Real Estate Office“)

Für eine als Finanzinvestition gehaltene Immobilie des Segments Retail & Properties haben sich im Geschäftsjahr 2011 im Rahmen der durchgeführten Werthaltigkeitstests Wertminderungen in Höhe von rund € 18,3 Mio ergeben. Die Wertminderungen beruhen im Wesentlichen auf dem Umstand, dass bei dem Gebäude die ursprünglich erwartete Auslastung mittelfristig nicht erreicht werden kann.

Flugplatz Standort Vöslau (CGU „Flugplatz Vöslau“)

Bezüglich des Flugplatzes am Standort Vöslau wurde im Geschäftsjahr 2011 ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Aufgrund dieses Werthaltigkeitstests wurden im Geschäftsjahr 2011 Wertminderungen in Höhe von € 5,6 Mio. erfasst, die das Segment Airport betrafen.

› (7) Ergebnis der At-equity bilanzierten Unternehmen

in T€	2012	2011
Anteilige Periodenergebnisse	5.625,3	4.286,8
Wertminderungen	0,0	-19.419,2
	5.625,3	-15.132,4

Der kumulierte Gesamtbetrag der nicht erfassten Verluste beträgt T€ 1.189,3 (Vorjahr: T€ 0,0). Im Geschäftsjahr wurde ein anteiliger Verlust in Höhe von T€ 1.189,3 (Vorjahr: anteiliger Gewinn T€ 40,1) nicht erfasst, da die betreffenden Anteile zur Gänze abgeschrieben sind.

Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (Umsatzerlöse, Periodenergebnis, Vermögenswerte und Schulden) sind der Beilage „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen.

Im Geschäftsjahr 2011 sind im Ergebnis der at equity bilanzierten Unternehmen Wertminderungen gemäß IAS 36 in Höhe von T€ 19.419,2 enthalten, welche die assoziierten Unternehmen Flughafen Friedrichshafen GmbH sowie Letisko Košice – Airport Košice a. s. (KSC) betrafen.

>

Die 25,15%-Beteiligung an der Flughafen Friedrichshafen GmbH wurde im zweiten Quartal 2007 unter der Prämisse zweistelliger Wachstumsraten, eines hohen Wirtschaftswachstums und der Entwicklung der Tourismusregion um einen Kaufpreis (inklusive Nebenkosten) von € 7,7 Mio. erworben. Aufgrund der negativen Entwicklung wurde der Buchwert der Beteiligung in den vergangenen Perioden im Zuge der At-equity-Bewertungen immer wieder verringert. Die Mittelfristplanung der Flughafen Friedrichshafen GmbH für die Jahre 2012 bis 2015, welche die aktuellen Entwicklungen berücksichtigte, zeigte, dass die wirtschaftlichen Ziele mittelfristig nicht erreicht werden. Der Werthaltigkeitstest, der auf der Ermittlung des Nutzungswertes aufbaute, resultierte im Geschäftsjahr 2011 in einer Abschreibung in Höhe von € 5,7 Mio. und ist den sonstigen Segmenten zuzuordnen. Als Abzinsungssatz wurde ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 5,25 % (2011) herangezogen. Die Detailplanungsphase umfasste neun Jahre, wobei für den über die Mittelfristplanung hinausgehenden Zeitraum ein Verkehrs- bzw. EBIT-Wachstum von 4,0 % bzw. 5,0 % p. a. und in der ewigen Rente eine Wachstumsrate 2,0 % p. a. angenommen wurde.

Im 4. Quartal 2006 wurden vom Flughafen Wien über ein Konsortium Anteile am Flughafen Košice erworben, die FWAG hält damit indirekt 66 % an der Beteiligung. Die Beteiligung wird nach der At-equity-Methode bilanziert (vergleiche „Angaben zum Konsolidierungskreis“). Die Gesellschaft konnte zwar gewinnbringend wirtschaften, die Mittelfristplanung für die Jahre 2012 bis 2016 ging aber von einem gegenüber den bisherigen Erwartungen deutlich reduzierten Verkehrswachstum aus. Der Werthaltigkeitstest, der auf der Ermittlung des Nutzungswertes aufbaute, führte im Geschäftsjahr 2011 zu einer anteiligen Wertminderung der Vermögenswerte im Einzelabschluss des Flughafens Košice in Höhe von € 13,7 Mio. Die Wertminderung ist in den laufenden Ergebnissen des Flughafens Košice enthalten, wird jedoch separat dargestellt und ist den sonstigen Segmenten zuzuordnen. Als Abzinsungssatz wurde ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 8,5 % (2011) herangezogen. Die Detailplanungsphase umfasste zehn Jahre, wobei für den über die Mittelfristplanung hinausgehenden Zeitraum ein Verkehrs- bzw. EBIT-Wachstum von 2,5 % bzw. 2,8 % p. a. und in der ewigen Rente eine Wachstumsrate von 2,5 % p. a. angenommen wurde.

› (8) Beteiligungsergebnis ohne At-equity-Unternehmen

in T€	2012	2011
Erträge aus verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	789,2	81,0
Erträge aus Beteiligungen sonstige Unternehmen	70,0	70,0
Erträge aus Abgang von verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	72,9	214,0
Verlust aus Abgang von sonstigen Finanzanlagen	0,0	-0,1
	932,1	365,0

› (9) Zinsergebnis

in T€	2012	2011
Zinsen und ähnliche Erträge	4.170,9	4.620,7
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-25.199,9	-13.603,3
	-21.029,0	-8.982,6

› (10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2012	2011
Erträge aus der Zuschreibung zu Finanzanlagen	13,3	41,5
Ertrag aus dem Abgang von Wertrechten/Wertpapieren	174,1	1.556,6
	187,4	1.598,0

› (11) Ertragsteuern

in T€	2012	2011
Aufwand für laufende Ertragsteuern	19.309,7	6.517,3
Aperiodischer Ertrag für laufende Ertragsteuern	-1.379,5	-5,1
Veränderung latenter Steuern	3.484,5	6.941,1
	21.414,7	13.453,3

Der Steueraufwand des Jahres 2012 von T€ 21.414,7 (Vorjahr: T€ 13.453,3) ist um T€ 2.020,8 (Vorjahr: T€ 2.195,0) geringer (Vorjahr: höher) als der rechnerische Steueraufwand von T€ 23.435,5 (Vorjahr: T€ 11.258,3), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25 % auf den Gewinn vor Ertragsteuern T€ 93.742,0 (Vorjahr: T€ 45.033,2) ergeben würde.

Die Ursachen für den Unterschied zwischen rechnerischem und ausgewiesenem Steueraufwand im Konzern stellen sich wie folgt dar:

› Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2012	2011 ¹
Ergebnis vor Ertragsteuern	93.742,0	45.033,2
Rechnerische Ertragsteuer	23.435,5	11.258,3
Anpassung an ausländische Steuersätze	-550,5	-660,9
At-equity-Bewertung	-1.414,5	3.783,1
Verluste des laufenden Jahres, für die kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde	1.085,0	0,0
Ausbuchung von latenten Steueransprüchen aus steuerlichen Verlustvorträgen	1.649,7	0,0
Sonstige permanente Differenzen	-1.411,0	-922,1
Ertragsteueraufwand der Periode	22.794,3	13.458,4
Aperiodischer Steuerertrag	-1.379,5	-5,1
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	21.414,7	13.453,3
Effektivsteuersatz	22,8 %	29,9 %

1) angepasst

Aufgrund der Nichtaktivierung von steuerlichen Verlustvorträgen betreffend eine Tochtergesellschaft der Flughafen-Wien-Gruppe kommt es bei der Überleitung vom rechnerischen zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand zu einer Hinzurechnung von € 1,6 Mio. sowie von € 1,1 Mio. aufgrund der Firmenwertabschreibung der CGU „Real Estate Office“ (Verluste des laufenden Jahres, für die kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde). Der aperiodische Steueraufwand erhöhte sich aufgrund der Anpassung sowie Neueinschätzung von Steuersachverhalten der Vorjahre. Aus der At-equity-Bewertung kommt es zu einer Minderung von € 1,4 Mio. (Vorjahr: Erhöhung € 3,8 Mio. aufgrund von Wertminderungen betreffend At-equity-Beteiligungen).

Die Unterschiede zwischen den Wertansätzen in der Steuer- und in der IFRS-Bilanz sowie die zum Bilanzstichtag bestehenden Verlustvorträge wirken sich auf die in der Bilanz ausgewiesenen latenten Steuerabgrenzungen aus. Nähere Erläuterungen dazu siehe Punkt (29).

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Langfristiges Vermögen

› (12) Immaterielle Vermögenswerte

Als immaterielle Vermögenswerte werden Firmenwerte, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte, Software sowie daraus abgeleitete Lizenzen ausgewiesen.

› Entwicklung vom 1. 1. bis 31. 12. 2012

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Office“	Firmenwert „Real Estate Parken“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1. 1. 2012	10.891,2	4.340,2	54,2	15.285,5
Zugänge	3.284,9	0,0	0,0	3.284,9
Umbuchungen	5.919,6	0,0	0,0	5.919,6
Abgänge	-127,2	0,0	0,0	-127,2
Abschreibungen	-3.845,7	0,0	0,0	-3.845,7
Wertminderungen	0,0	-4.340,2	0,0	-4.340,2
Nettobuchwert zum 31.12.2012	16.122,8	0,0	54,2	16.177,0

› Stand zum 31. 12. 2012

Anschaffungskosten	41.204,8	4.340,2	54,2	45.599,1
Kumulierte Abschreibungen	-25.082,0	-4.340,2	0,0	-29.422,2
Nettobuchwert	16.122,8	0,0	54,2	16.177,0

› Entwicklung vom 1. 1. bis 31. 12. 2011

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Office“	Firmenwert „Real Estate Parken“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1. 1. 2011	8.128,9	4.340,2	54,2	12.523,2
Zugänge	4.480,3	0,0	0,0	4.480,3
Umbuchungen	302,0	0,0	0,0	302,0
Abschreibungen	-2.015,2	0,0	0,0	-2.015,2
Wertminderungen	-4,9	0,0	0,0	-4,9
Nettobuchwert zum 31.12.2011	10.891,2	4.340,2	54,2	15.285,5

› Stand zum 31. 12. 2011

Anschaffungskosten	34.860,9	4.340,2	54,2	39.255,2
Kumulierte Abschreibungen	-23.969,7	0,0	0,0	-23.969,7
Nettobuchwert	10.891,2	4.340,2	54,2	15.285,5

>

Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des Geschäftsjahres betreffen zugekaufte Software. Im Geschäftsjahr 2012 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 1.076,5 (Vorjahr: T€ 1.930,0) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programm-Module der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

Im Geschäftsjahr ergab der Wertminderungstest der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Office“ eine Abwertung des zugeordneten Firmenwertes in Höhe von T€ 4.340,2. Nähere Angaben siehe Punkt (6).

› (13) Sachanlagen

› Entwicklung vom 1. 1. bis 31. 12. 2012

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1. 1. 2012	469.317,7	214.425,8	47.600,1	961.197,6	1.692.541,2
Zugänge ¹	37.847,6	12.128,4	25.755,9	10.777,3	86.509,2
Umbuchungen	728.931,2	136.831,0	29.954,6	-900.210,8	-4.494,0
Abgänge	-960,3	-182,1	-498,9	-1.366,6	-3.007,9
Abschreibungen	-40.876,7	-31.346,3	-18.358,6	0,0	-90.581,7
Wertminderungen	-668,5	-128,9	-2.635,0	0,0	-3.432,5
Nettobuchwert zum 31. 12. 2012	1.193.590,9	331.727,9	81.818,0	70.397,6	1.677.534,4

› Stand zum 31. 12. 2012

Anschaffungskosten	1.577.160,9	789.861,2	230.912,6	70.912,5	2.668.847,3
Kumulierte Abschreibungen	-383.570,0	-458.133,4	-149.094,6	-514,9	-991.312,9
Nettobuchwert	1.193.590,9	331.727,9	81.818,0	70.397,6	1.677.534,4

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von € 7,3 Mio. als negative Zugänge sowie eine Reduktion der Anschaffungskosten aufgrund der Versicherungserstattung in Höhe von € 8,6 Mio. enthalten.

› Entwicklung vom 1. 1. bis 31. 12. 2011

in T€	Grund- stücke und Bauten	Techni- sche Anlagen und Maschi- nen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- aus- stattung	Geleistete Anzahlun- gen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1. 1. 2011	478.461,5	236.276,0	43.433,4	780.422,2	1.538.593,1
Zugänge ¹	16.124,5	3.799,8	17.553,8	216.759,9	254.237,9
Umbuchungen	6.212,3	558,6	26,3	-3.540,9	3.256,4
Abgänge	0,0	-1,3	-347,6	-792,7	-1.141,6
Abschreibungen	-22.546,2	-24.514,3	-13.014,3	0,0	-60.074,8
Wertminderungen	-8.934,4	-1.693,0	-51,5	-31.651,0	-42.329,9
Nettobuchwert zum 31. 12. 2011	469.317,7	214.425,8	47.600,1	961.197,6	1.692.541,2

› Stand zum 31. 12. 2011

Anschaffungskosten	801.278,3	661.292,1	190.327,2	993.363,5	2.646.261,2
Kumulierte Abschreibungen	-331.960,6	-446.866,3	-142.727,1	-32.165,9	-953.720,0
Nettobuchwert	469.317,7	214.425,8	47.600,1	961.197,6	1.692.541,2

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von T€ 3.657,6 als negative Zugänge enthalten.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden Fremdkapitalzinsen in Höhe von T€ 5.909,5 aktiviert (Vorjahr: T€ 23.107,6). Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz betrug in der Berichtsperiode 3,45 % (Vorjahr: 4,0 %).

Im Berichtsjahr wurde ein Gebäude als Finanzierungsleasing bilanziert.
Finanzierungsleasingverträge:

› **Entwicklung vom 1. 1. bis 31. 12. 2012**

in T€	Grundstücke und Bauten	Gesamt
Nettobuchwert zum 1. 1. 2012	8.515,4	8.515,4
Abschreibungen	-912,4	-912,4
Nettobuchwert zum 31. 12. 2012	7.603,1	7.603,1

› **Stand zum 31. 12. 2012**

Anschaffungskosten	9.427,8	9.427,8
Kumulierte Abschreibungen	-1.824,7	-1.824,7
Nettobuchwert	7.603,1	7.603,1

Nutzungsdauer (in Jahren)	11	11
----------------------------------	-----------	-----------

› **Entwicklung vom 1. 1. bis 31. 12. 2011**

in T€	Grundstücke und Bauten	Gesamt
Nettobuchwert zum 1. 1. 2011	0,0	0,0
Zugänge	9.427,8	9.427,8
Abschreibungen	-912,4	-912,4
Nettobuchwert zum 31. 12. 2011	8.515,4	8.515,4

› **Stand zum 31. 12. 2011**

Anschaffungskosten	9.427,8	9.427,8
Kumulierte Abschreibungen	-912,4	-912,4
Nettobuchwert	8.515,4	8.515,4

Nutzungsdauer (in Jahren)	11	11
----------------------------------	-----------	-----------

Die größten Zugänge der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte im Geschäftsjahr 2012 und 2011 werden nachstehend, inklusive aktivierter Fremdkapitalzinsen, angeführt:

› Geschäftsjahr 2012

Im Segment Airport in T€	2012
Check-in 3	32.935,2
Sicherheitssysteme	9.740,9
3. Piste	9.729,5
Gepäcksortieranlage Check-in 3	5.589,4
Revitalisierung Terminal 2	4.167,9
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software	3.658,7
Leitsystem Check-in 3	3.524,8
Revitalisierung Terminal 1	3.147,9
Möblierung Check-in 3	3.070,2
Bandbrücke	1.280,6
Flughafenumzäunung	1.216,5
Piste 16/34	1.078,2
Fahrzeuge	714,3
Quick-Boarding-Gates	532,5

Im Segment Handling in T€	2012
Spezialfahrzeuge	5.444,0
Schleppfahrzeuge	760,8
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	553,5
Bodengeräte für Vorfeldabfertigung	353,3
Transport- und Gepäckwagen	325,8
Hebe- und Ladefahrzeuge	143,4

Im Segment Retail & Properties in T€	2012
Speditonsgebäude	9.276,4
Retailausbau Check-in 3	2.202,2
Parkhaus 4 Car Rentalflächen	794,0
Straßen und Parkplätze	572,5
Werbeflächen Check-in 3	443,2
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software, Werkzeuge	412,5
Skidataanlage Parkflächen und Parkhäuser	369,9

Im Segment Sonstige Segmente in T€	2012
Datenverarbeitungsmaschinen	1.928,6
Host-Ablöse Software	1.661,0
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.444,1
Software	1.409,1
Gebäude	539,1
Maschinen, Werkzeuge	383,0

>

› Geschäftsjahr 2011

Im Segment Airport in T€	2011
Check-in 3	171.790,9
3. Piste	15.762,8
Geräteinstellhalle	9.427,8
Sicherheitssysteme	5.312,0
Revitalisierung Busgates	3.803,6
Quick-Boarding-Gates	3.417,1
Check-in 3 Möblierung	2.446,5
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software	1.969,5
Check-in 3 Leitsystem	1.704,4
Grundstückseinrichtungen (Vorfelder, Befeuerungsanlagen)	1.697,8
Check-in 3 Gepäcksortieranlage	1.610,5
Verbreiterung Vorfahrt	1.452,4
Zutrittskontrollanlagen	1.384,4
Check-in 3 Loungen	1.256,1

Im Segment Handling in T€	2011
Spezialfahrzeuge	3.072,3
Schleppfahrzeuge	441,9
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	401,1
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software	371,9
Bodengeräte für Vorfeldabfertigung	366,9
Hebe- und Ladefahrzeuge	276,0

Im Segment Retail & Properties in T€	2011
Nutzungsrecht Abwasserverband	2.700,0
Speditionsgebäude	1.268,3
Ausbau Office Park 3	1.053,0
Check-in 3 Retailausbau	1.014,6

Im Segment Sonstige Segmente in T€	2011
Datenverarbeitungsmaschinen	3.984,4
Software	1.527,4
Betriebs- und Geschäftsausstattung	930,1
Teiladaptierung Winterdiensthalle	812,0

Die Umbuchungen von geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau in die anderen Anlagenklassen betreffen im Wesentlichen die Terminalerweiterung (Check-in 3) in Höhe von € 658,6 Mio. (unter Berücksichtigung von Wertminderungen in Höhe von € 31,6 Mio.), aktivierte Bauzeitinsen (€ 57,5 Mio.), die Gepäckförderanlage (€ 46,3 Mio.) und Schnittstellenprojekte (€ 85,5 Mio.). Weiters wurden im Geschäftsjahr Maßnahmen zum technischen Lärmschutz in Höhe von € 34,6 Mio., die als Teil der Anschaffungskosten für die 3. Piste angesetzt wurden, umgebucht und zur Berücksichtigung ihres natürlichen Wertverzehr einer laufenden Abschreibung unterzogen.

› (14) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

› Entwicklung vom 1. 1. bis 31. 12. 2012

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1. 1. 2012	119.187,4	748,0	119.935,4
Zugänge	5.994,9	5.541,2	11.536,1
Umbuchungen	-677,7	-748,0	-1.425,7
Abgänge	-22,6	0,0	-22,6
Abschreibungen	-3.683,7	0,0	-3.683,7
Wertminderungen	-7.476,0	0,0	-7.476,0
Nettobuchwert zum 31. 12. 2012	113.322,4	5.541,2	118.863,6

› Stand zum 31. 12. 2012

Anschaffungskosten	186.829,4	5.541,2	192.370,6
Kumulierte Abschreibungen	-73.507,0	0,0	-73.507,0
Nettobuchwert	113.322,4	5.541,2	118.863,6

› Entwicklung vom 1. 1. bis 31. 12. 2011

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1. 1. 2011	139.366,2	0,0	139.366,2
Zugänge	776,2	748,0	1.524,2
Umbuchungen	-3.558,4	0,0	-3.558,4
Abschreibungen	-4.242,0	0,0	-4.242,0
Wertminderungen	-13.154,5	0,0	-13.154,5
Nettobuchwert zum 31. 12. 2011	119.187,4	748,0	119.935,4

› Stand zum 31. 12. 2011

Anschaffungskosten	172.274,3	748,0	173.022,3
Kumulierte Abschreibungen	-53.086,9	0,0	-53.086,9
Nettobuchwert	119.187,4	748,0	119.935,4

in T€	2012	2011
Mieteinnahmen	14.687,8	13.667,9
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	5.759,2	6.387,0
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	924,8	1.472,2

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen Gebäude, die zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden.

>

Der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien beträgt nach internen Wertermittlungen zum Bilanzstichtag des Geschäftsjahres T€ 129.799,3 (Vorjahr: T€ 133.193,3). Die internen Wertermittlungen des beizulegenden Zeitwertes beruhen auf Ertragswerten, die auf Basis der Annahme marktüblicher Verhältnisse, die mit einem Detailplanungshorizont von 5 Jahren, einem Kapitalkostensatz (WACC) von 6,14 % (Vorjahr: 5,68%) und Zielauslastungen für die einzelnen Objekte, ermittelt wurden. Nach dem Detailplanungshorizont von 5 Jahren wurde in der ewigen Rente eine Wachstumsrate von 1 % (Vorjahr: 1 %) berücksichtigt.

› (15) Beteiligungen an At-equity bilanzierten Unternehmen

› Entwicklung vom 1. 1. bis 31. 12.

At equity in T€	2012	2011
Nettobuchwert zum 1. 1.	90.968,2	108.485,9
Anteilsverkäufe (Abgang)	0,0	-15,5
Anteilige Periodengewinne	5.637,5	4.604,3
Anteilige Periodenverluste	-12,3	-306,6
Wertminderungen	0,0	-19.419,2
Dividendenausschüttung	-1.874,6	-2.380,6
Nettobuchwert zum 31. 12.	94.718,8	90.968,2

› (16) Sonstige finanzielle Vermögenswerte

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Ausgereichte Darlehen und Forderungen	813,5	1.412,6
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	93,1	86,5
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen (LaR)	720,3	1.326,1
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte (AfS)	3.606,0	5.101,8
davon Beteiligungen an nicht konsolidierten Unternehmen	157,3	192,3
davon langfristige Investmentfonds und Wertpapiere	3.448,6	4.909,4
	4.419,4	6.514,4

Erläuterung der Bewertungskategorien: LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)
AfS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)

Die ausgereichten Darlehen und Forderungen beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC in Höhe von T€ 153,9 (Vorjahr: T€ 84,3), ein Darlehen an die AIRPORT JET SET SERVICE, Christian Hirmann Gesellschaft m. b. H. in Höhe von T€ 96,8 (Vorjahr: T€ 225,8) und den Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 93,1 (Vorjahr: T€ 86,5), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 116,3 (Vorjahr: T€ 122,9) sowie eine Ausleihung betreffend die Vorfinanzierung eines Radweges für die Umlandgemeinden in Höhe von T€ 353,5.

Die Ausleihung aus einem Grundstücksverkauf mit einem Buchwert zum Bilanzstichtag des Vorjahres in Höhe von T€ 893,2 wurde im Geschäftsjahr 2012 vollständig getilgt.

Die Wertberichtigungen für diese Posten betragen T€ 332,0 (Vorjahr: T€ 332,0).

Die zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen längerfristig gehaltene Investmentfonds und Wertrechte in Höhe von T€ 3.448,6 (Vorjahr: T€ 4.909,4) sowie Anteile an nicht konsolidierten Unternehmen in Höhe von T€ 157,3 (Vorjahr: T€ 192,3), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Mit Verkaufsvertrag vom Februar 2012 wurden die Anteile der nicht konsolidierten Indian Airports Holding GmbH veräußert. Der Gewinn aus der Veräußerung der Anteile beträgt T€ 72,9.

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2012):

- › GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. H.
- › "GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH
- › Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m. b. H.
- › VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges. m. b. H.

Kurzfristige Vermögenswerte

› (17) Vorräte

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Hilfs- und Betriebsstoffe	4.356,0	4.343,3
	4.356,0	4.343,3

Die Hilfs- und Betriebsstoffe umfassen insbesondere Enteisungsmittel, Treibstoffe, Ersatzteile und sonstiges Material für den Flughafenbetrieb. Zum Bilanzstichtag sind wie im Vorjahr keine Vorräte zum Nettoveräußerungspreis bewertet.

› (18) Wertpapiere

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Rentenpapiere	29.652,0	29.535,0
davon AfS	9.652,0	9.535,0
davon LaR	20.000,0	20.000,0
	29.652,0	29.535,0

Erläuterung der Bewertungskategorien: LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)
AfS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)

› (19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	50.801,9	38.848,5
abzüglich Wertberichtigungen	-8.115,0	-4.890,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (LaR)	42.686,9	33.958,3
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (LaR)	403,5	339,0
Zwischensumme	43.090,4	34.297,3
Forderungen gegenüber at-equity bilanzierten Unternehmen (LaR)	465,0	77,8
Forderungen an Finanzamt	21.398,5	35.477,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (kein Finanzinstrument)	68,9	201,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (LaR)	6.660,7	4.800,9
Abgrenzungsposten	3.959,7	4.850,7
	75.643,2	79.705,4

Erläuterung der Bewertungskategorien: LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)
AfS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)

Die Zahlungsziele der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen liegen in der Regel zwischen 8 und 30 Tagen. Für eventuelle Forderungsausfälle wurden Einzelwertberichtigungen vorgenommen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen entspricht annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert. Die Forderungen gegenüber dem Finanzamt betreffen Vorauszahlungen an Körperschaftsteuer sowie Vorsteuerguthaben, die mit Verbindlichkeiten für Lohn- und Gehaltsabgaben saldiert werden.

› (20) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Kassenbestand	131,6	125,5
Guthaben bei Kreditinstituten	7.010,4	15.204,5
Kurzfristige Veranlagungen (Termingelder)	33.297,0	96.000,0
	40.439,0	111.330,0

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei Kreditinstituten lag zum 31. Dezember 2012 bei 1,07% (Vorjahr: 1,72%). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

Zum Stichtag sind keine Termingelder (Vorjahr: T€ 23.000,0) zugunsten von inländischen Kreditinstituten als Pfand bestellt.

Eigenkapital

› (21) Grundkapital

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 21.000.000 Stück auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stückaktien. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“). Zum Bilanzstichtag befinden sich somit wie im Vorjahr 21.000.000 Aktien in Umlauf.

Das in der Gewinn- und Verlustrechnung angegebene Ergebnis je Aktie wird mittels Division des auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallenden Periodenergebnisses durch die gewichtete Anzahl der im Geschäftsjahr in Umlauf befindlichen Aktien errechnet. Optionsrechte auf die Ausgabe neuer Aktien bestehen nicht. Damit entspricht das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2012 vorgeschlagene Dividende beträgt € 1,05 (Vorjahr: € 1,00) je Aktie.

› (22) Kapitalrücklagen

Das bei der im Geschäftsjahr 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und das in der Berichtsperiode 1995 bei der Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 stellen die Kapitalrücklagen des Konzerns dar und entsprechen jenen des Einzelabschlusses der Flughafen Wien AG.

› (23) Sonstige Rücklagen

Die Entwicklung der sonstigen Rücklagen ist in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals dargestellt und gliedert sich in folgende Komponenten:

- a) Available-for-Sale-Rücklage: Die Available-for-Sale- (AfS-)Rücklage resultiert aus kumulierten Gewinnen oder Verlusten aus der Marktwertbewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten. Diese werden im sonstigen Ergebnis nach Berücksichtigung von Beträgen erfasst, die bei einem Verkauf oder festgestellten Wertminderung in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen werden.
- b) Sicherungsrücklage: Die Rücklage aus Sicherungsgeschäften umfasst Gewinne und Verluste aus dem effektiven Teil von Cashflow-Hedges. Der kumulierte, in die Rücklage eingestellte Gewinn oder Verlust aus dem Sicherungsgeschäft wird nur dann in die Gewinn- und Verlustrechnung überführt, wenn auch das gesicherte Geschäft das Ergebnis beeinflusst oder aufgelöst wird.
- c) Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste: Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis erfasst.

- d) Währungsumrechnungsrücklage: Die Währungsumrechnungsrücklage umfasst alle Umrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Jahresabschlusses von ausländischen Tochterunternehmen entstehen.

› (24) Einbehaltene Ergebnisse

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden. Von diesen Ergebnissen kann jener Betrag an die Aktionäre der Muttergesellschaft ausgeschüttet werden, der in dem nach österreichischen Rechnungslegungsgrundsätzen aufgestellten Einzelabschluss der Flughafen Wien AG als „Bilanzgewinn“ zum 31. 12. 2012 ausgewiesen ist.

Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Mitarbeiterstiftung

In der zehnten (außerordentlichen) Hauptversammlung am 15. November 2000 wurde ein Aktienrückkauf in der Höhe von 10 % des Grundkapitals zum Zwecke der Einbringung in eine Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung beschlossen. Am 30. November 2000 wurden 2.100.000 Stück Aktien (10 % 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 Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung eingebracht. Die sich im Besitz dieser Stiftung befindlichen Aktien sind stimm- und dividendenberechtigt. Die Stiftung hat die von der Flughafen Wien AG erhaltenen Dividenden an die Mitarbeiter in ungeschmälerter Form auszuschütten.

Die Gewährung dieser aktienbasierten Vergütungen an die Mitarbeiter des Konzerns erfolgte vor Inkrafttreten des IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütungen“. Die Auswirkungen dieser Gewährung in den Jahren 2000 und 2001 sowie der für die Mitarbeiterstiftung übernommenen Körperschaftsteuerzahlungen betragen insgesamt T€ 14.012,4 und wurden direkt im Eigenkapital des Konzerns unter dem Posten „Einbehaltene Ergebnisse“ erfasst. In den Berichtsjahren 2011 und 2012 ergaben sich keine Auswirkungen.

› (25) Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften. Die nicht beherrschenden Anteile zum Bilanzstichtag betreffen die RZB Holding GmbH an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation).

Die Entwicklung der Anteile anderer Gesellschafter ist in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals dargestellt.

Langfristige Schulden

› (26) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Abfertigungen	71.460,5	58.513,3
Pensionen	16.658,6	15.188,2
Jubiläumsgelder	17.128,8	14.199,0
Altersteilzeit	19.487,0	20.054,6
Sonstige übrige Rückstellungen	8.972,0	7.240,1
	133.707,0	115.195,1

Rückstellungen für Abfertigungen

Mitarbeiter, 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 dem zum Zeitpunkt des Ausscheidens gültigen Bezug.

Für alle nach dem 31. Dezember 2002 beginnenden Dienstverhältnisse besteht kein Direktanspruch des Dienstnehmers mehr auf eine gesetzliche Abfertigung gegen den Arbeitgeber. Für diese Dienstverträge werden die Abfertigungsverpflichtungen durch die laufende Entrichtung entsprechender Beiträge an eine Mitarbeitervorsorgekasse abgegolten. Bei diesem Abfertigungsmodell ist der Arbeitgeber nur zur regelmäßigen Leistung der Beiträge verpflichtet. Darüber hinaus bestehen für diese Dienstnehmer kollektivvertragliche Abfertigungsverpflichtungen, für die Rückstellungen gebildet werden.

› Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2012	2011
Bilanzierte Rückstellung zum 1. 1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	58.513,3	61.040,7
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	6.350,4	6.805,6
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	13.345,6	79,7
Abfertigungszahlungen	-6.748,8	-9.412,7
Bilanzierte Rückstellung zum 31. 12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	71.460,5	58.513,3

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -19.805,8 (Vorjahr: T€ -9.784,2).

› Der Personalaufwand enthält:

in T€	2012	2011
Dienstzeitaufwand	3.828,5	4.116,1
Zinsaufwand	2.522,0	2.689,5
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand	6.350,4	6.805,6

in T€	2012	2011	2010	2009	2008
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31. 12.	71.460,5	58.513,3	61.040,7	52.806,6	49.910,1
Erfahrungsbedingte Anpassungen (+) Gewinn / (-) Verlust	-1.687,1	274,6	-1.504,1	630,0	-2.365,1
In % des Barwerts der Verpflichtung (DBO) zum Periodenende	-2,4	0,5	-2,5	1,2	-4,7

Erfahrungsbedingte Anpassungen sind jene versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste, die sich durch Abweichungen individueller personenbezogener Parameterannahmen im Unterschied zu den auf den Gesamtbestand anzuwendenden Parametern ergeben. Dies betrifft unter anderem Gehaltsentwicklungen, Anzahl der Todesfälle, vorzeitige Pensionierungen sowie Austritte.

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.266,8 (Vorjahr T€ 2.401,5).

Rückstellungen für Pensionen

Die Flughafen Wien AG gewährt einzelnen aktiven und ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen leistungsorientierte Pensionszuschüsse. Für diese Zusagen wurden teilweise Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen, welche gemäß IAS 19 Planvermögen darstellten. Der Rückstellungsbetrag wurde um diese Versicherungsansprüche verringert. Nach der Übertragung der Pensionsansprüche im Geschäftsjahr 2011 an eine Pensionskasse stellen diese Wertrechte nach Übertragung kein Planvermögen mehr dar.

Mitarbeiter, die vor dem 1. September 1986 eingetreten sind, hatten aufgrund von Betriebsvereinbarungen Anspruch auf leistungsorientierte Altersversorgungszuschüsse. Diese waren von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig. Im Herbst 2001 wurde den aktiven Dienstnehmern angeboten, sich in Höhe von 100 % der unternehmensrechtlichen Rückstellung zum 31. Dezember 2000 abfinden zu lassen und in ein beitragsorientiertes Pensionskassenmodell ohne Nachschussverpflichtung zu wechseln. 588 Dienstnehmer nahmen Anfang 2002 dieses Angebot an. Pensionisten, die die im Jahr 2001 angebotene Abfindung nicht annahmen, haben weiter Anspruch auf Pensionszahlungen.

Für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum ab dem 1. September 1986 hat die Flughafen Wien AG eine Betriebsvereinbarung über eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung durch den Beitritt zu einer Pensionskasse abgeschlossen (beitragsorientierter Plan).

Das Unternehmen leistet für sämtliche in die Pensionskasse einbezogenen Mitarbeiter Beiträge in der Höhe von 2,5 % des Monatsgrundbezuges, solange ein aufrechtes Dienstverhältnis besteht. Zusätzlich kann der Dienstnehmer selbst Eigenbeiträge leisten. Die >

aus Arbeitgeberbeiträgen erworbenen Anwartschaften auf Alters- und Hinterbliebenenversorgung werden nach Ablauf eines Zeitraumes von fünf Jahren ab Beginn des Zeitraumes, für den der Arbeitgeber für den Anwartschaftsberechtigten Beiträge leistet, an die Pensionskasse übertragen. Nach weiteren fünf Jahren sind diese Beiträge für die Mitarbeiter unverfallbar.

› Überleitung der in der Bilanz ausgewiesenen Pensionsrückstellung

in T€	2012	2011
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31. 12.	16.658,6	15.188,2
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31. 12.	0,0	0,0
Bilanzierte Rückstellung zum 31. 12.	16.658,6	15.188,2

› Entwicklung des Barwerts der Verpflichtung (DBO)

in T€	2012	2011
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 1. 1.	15.188,2	19.254,8
Dienstzeitaufwand	9,6	14,8
Zinsaufwand	654,3	699,5
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	1.951,1	-588,9
Pensionszahlungen	-1.144,5	-4.192,1
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31. 12.	16.658,6	15.188,2

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen für Pensionsrückstellungen T€ -940,7 (Vorjahr: T€ 522,5).

› Entwicklung des Planvermögens

in T€	2012	2011
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 1. 1.	0,0	2.506,4
Tatsächlicher Ertrag aus Planvermögen	0,0	0,0
Planabgeltungen	0,0	-2.506,4
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31. 12.	0,0	0,0

Das Planvermögen umfasste qualifizierte Rückdeckungsversicherungen.

› Der Personalaufwand enthält:

in T€	2012	2011
Dienstzeitaufwand	9,6	14,8
Zinsaufwand	654,3	699,5
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand	663,9	714,3

› Historische Information Pensionsverpflichtung

in T€	2012	2011	2010	2009	2008
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31. 12.	16.658,6	15.188,2	19.254,8	22.735,6	22.068,6
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert	0,0	0,0	-2.506,4	-5.089,5	-4.940,0
Unterdeckung (+) / Überschuss (-)	16.658,6	15.188,2	16.748,4	17.646,1	17.128,6
Erfahrungsbedingte Anpassungen (+) Gewinn / (-) Verlust	28,4	759,7	-1.719,1	-1.196,3	-570,3
In % des Barwerts der Verpflichtung (DBO) am Periodenende	0,2	5,0	-8,9	-5,3	-2,6
In % des Planvermögens am Periodenende	n. a.	n. a.	-68,6	-23,5	-11,5

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.321,2 (Vorjahr T€ 1.298,3).

Rückstellungen für Jubiläumsgelder

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

› Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2012	2011
Bilanzierte Rückstellung zum 1. 1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	14.199,0	13.713,0
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	3.392,9	933,7
Jubiläumsgeldzahlungen	-463,1	-447,7
Bilanzierte Rückstellung zum 31. 12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	17.128,8	14.199,0

› Der Personalaufwand enthält:

in T€	2012	2011
Dienstzeitaufwand	960,5	974,1
Zinsaufwand	594,6	607,7
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	1.837,8	-648,0
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	3.392,9	933,7

>

Rückstellungen für Altersteilzeit

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

in T€	1. 1. 2012	Verbrauch	Zuweisung	31. 12. 2012
Altersteilzeit	20.054,6	-4.556,3	3.988,7	19.487,0

in T€	1. 1. 2011	Verbrauch	Zuweisung	31. 12. 2011
Altersteilzeit	12.840,5	-3.003,6	10.217,7	20.054,6

Sonstige übrige Rückstellungen

in T€	1. 1. 2012	Verbrauch	Zuweisung	31. 12. 2012
Sonstige übrige Rückstellungen	7.240,1	0,0	1.731,9	8.972,0

in T€	1. 1. 2011	Verbrauch	Zuweisung	31. 12. 2011
Sonstige übrige Rückstellungen	0,0	0,0	7.240,1	7.240,1

Die Position Sonstige übrige Rückstellungen beinhaltet eine Rückstellung für drohende Verluste, die sich im Zusammenhang mit Restwertrisiken aus Bestandsverträgen aus Objekten am Standort Wien ergeben haben.

Der Effekt aus der Aufzinsung dieser Rückstellung beträgt T€ 400,4 (Vorjahr: T€ 0,0).

› (27) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	151.006,5	71.301,9
Langfristige Bankdarlehen	638.730,2	821.285,4
Finanzverbindlichkeiten	789.736,7	892.587,3

Die Aufnahme der Bankdarlehen erfolgte zur Finanzierung der umfangreichen Ausbauprojekte am Flughafen Wien.

Ein Teil des im Geschäftsjahr 2009 zugezählten Schuldscheindarlehens wurde im Jänner 2012 vorzeitig getilgt (€ 64,0 Mio.) Für den verbleibenden Teil des Schuldscheindarlehens wurde bei gleichbleibender Laufzeit eine Reduktion der Zinsmargen vereinbart. Ein weiteres in den Geschäftsjahren 2010 und 2011 zugezähltes Darlehen im Rahmen des Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetzes wurde in Höhe von € 60,8 Mio. teiltelgt.

Zum Stichtag 31. 12. 2012 sind kurzfristige Barvorlagen in Höhe von € 20,0 Mio. (Vorjahr: € 0,0 Mio.) bei österreichischen Kreditinstituten aufgenommen.

› Die Bankdarlehen weisen folgende Restlaufzeiten auf:

	31.12.2012	31.12.2011 ¹
Bis zu einem Jahr	151.006,5	71.301,9
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	283.596,4	438.817,9
Mehr als fünf Jahre	355.133,7	382.467,5
	789.736,7	892.587,3

1) angepasst

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen. Die durchschnittliche Verzinsung der Finanzverbindlichkeiten im Geschäftsjahr 2012 beträgt 3,57 % (Vorjahr: 3,83 %).

› (28) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Abwasserverband	2.700,0	2.700,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	7.372,9	8.108,0
Verbindlichkeiten gegenüber at-equity bilanzierten Unternehmen	764,8	0,0
Umweltfonds (langfristiger Anteil)	0,0	11.692,9
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten	10.837,6	22.500,8
Abgrenzungsposten	26.164,4	27.405,3
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.427,6	1.651,7
	38.429,7	51.557,8

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds (Vorjahr) betreffen die Verpflichtungen aus dem Mediationsverfahren. Siehe auch Punkt (32).

Die Abgrenzungsposten beinhalten im Wesentlichen von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den im Jahr 2005 fertig gestellten Flugsicherungsturm. Die Mietvertragsdauer beträgt 33 Jahre und endet im April 2038.

In den Jahren 1977 bis 1985 wurden der Flughafen Wien AG nicht rückzahlungspflichtige Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt. In den Jahren 1997, 1998 und 1999 erhielt die Flughafen Wien AG Investitionszuschüsse seitens der Europäischen Union. Die von der Republik Österreich in den Jahren 2002 bis 2004 ausbezahlten Investitionszuwachsprämien werden konform mit den Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlagen erfolgswirksam erfasst.

In den übrigen langfristigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing enthalten. Das Leasingverhältnis betrifft die Miete einer Maintenance- und Winterdiensthalle. Der kurzfristige Anteil dieser Leasingverbindlichkeit ist unter (32) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

› Die Leasingverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf

	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Bis zu einem Jahr	735,1	683,8
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	3.535,3	3.288,5
Mehr als fünf Jahre	3.837,5	4.819,5

Die Fälligkeit der Mindestleasingzahlungen sowie die Überleitung zu deren Barwert stellt sich zum Abschlussstichtag wie folgt dar:

in T€	Restlaufzeit			Gesamt 31. 12. 2012
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingzahlungen	1.299,6	5.198,6	4.332,1	10.830,4
- Abzinsungsbeträge	564,5	1.663,3	494,6	2.722,4
Barwert	735,1	3.535,3	3.837,5	8.108,0

in T€	Restlaufzeit			Gesamt 31. 12. 2011
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingzahlungen	1.299,6	5.198,6	5.631,8	12.130,0
- Abzinsungsbeträge	615,9	1.910,1	812,3	3.338,3
Barwert	683,8	3.288,5	4.819,5	8.791,8

Der zugrunde liegende Leasingvertrag weist eine Grundmietzeit von 11 Jahren auf, die als Nutzungsdauer zur Abschreibung des Leasingobjektes herangezogen wird. Sofern keine ordentliche Kündigung seitens der Flughafen Wien AG erfolgt, kommt es zu einer Verlängerung des Leasingvertrags um weitere drei Jahre.

› (29) Passive latente Steuern

› Steuerabgrenzung

in T€	2012	2011
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	13,8	53,7
Finanzielle Vermögenswerte	238,9	274,5
Rückstellungen für Abfertigungen	8.007,3	4.812,6
Rückstellungen für Pensionen	1.340,9	918,9
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	1.929,6	1.364,0
Sonstige Rückstellungen	1.209,6	1.219,0
Steuerliche Verlustvorträge	62,1	1.711,8
	12.802,3	10.354,6
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	33.709,3	30.670,1
Wertpapiere	202,9	166,2
Sonstige Vermögenswerte / Schulden	93,1	484,9
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	2.164,0	2.640,4
	36.169,4	33.961,5
Steuerabgrenzung (saldiert)	-23.367,1	-23.606,9

Die Entwicklung und die Aufteilung der gesamten Veränderung der latenten Steuerabgrenzung in ergebniswirksame und ergebnisneutrale Komponenten ist in den folgenden Tabellen dargestellt:

› Entwicklung der aktiven Steuerabgrenzung

in T€	2012	2011
Stand zum 1.1.	10.354,6	12.106,1
Erfolgswirksame Veränderungen:	-1.380,6	-1.642,0
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
versicherungsmathematische Differenzen	3.828,3	-109,4
Summe erfolgsneutrale Veränderungen	3.828,3	-109,4
Stand zum 31.12.	12.802,3	10.354,6

› Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2012	2011
Stand zum 1. 1.	33.961,5	29.143,5
Erfolgswirksame Veränderungen:	2.103,9	5.299,1
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Wertpapiere langfristiges Vermögen	14,6	45,7
Wertpapiere kurzfristiges Vermögen	29,3	-581,0
Sicherungsrücklage	60,1	54,2
Summe erfolgsneutrale Veränderungen	104,0	-481,1
Stand zum 31. 12.	36.169,4	33.961,5

Bei der Berechnung der aktiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde der geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25 % angewandt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen (für Malta 32,5 %/35,0 % und für die Slowakei 19,0 %) berechnet.

Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten, Cashflow-Hedges und auf erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne und Verluste.

Auf at equity bilanzierte Beteiligungen und Anteile an Tochtergesellschaften bzw. Gemeinschaftsunternehmen wurden keine latenten Steuern gebildet. Insgesamt bestehen aus at equity bilanzierten Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen temporäre Differenzen in Höhe von T€ 2.596,0 (Vorjahr: T€ 6.346,6), welche zu aktiven (Vorjahr: aktiven) latenten Steuern in Höhe von T€ 649,0 (Vorjahr: T€ 1.586,7) führen würden.

Beträge in T€	Aktive temporäre Differenz	Passive temporäre Differenz	Saldiert
Columinis Holding GmbH in Liquidation	10,9		10,9
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	1.523,7		1.523,7
SCA Schedule Coordination Austria GmbH		-220,9	-220,9
Flughafen Friedrichshafen GmbH	7.691,2		7.691,2
Malta International Airport plc. / Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.		-6.365,7	-6.365,7
Letisco Kosice – Airport Košice a.s.		-43,2	-43,2
Temporäre Differenz	9.225,8	-6.629,8	2.596,0
Latente Steuer	2.306,5	-1.657,5	649,0

Zum 31. Dezember 2012 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 2.599,5 (Vorjahr: T€ 938,7) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen im Wesentlichen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge, die – aufgrund der Unsicherheit über die Anerkennung durch die Abgabenbehörde – nicht angesetzt wurden. Im Falle der Anerkennung dieser Verlustvorträge können diese ohne Befristung verwendet werden. In diesen Beträgen sind auch aktive latente Steuern auf Verlustvorträge aus Beteiligungsabschreibungen, die auf sieben Jahre verteilt werden müssen, enthalten.

Kurzfristige Schulden

› (30) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Nicht konsumierte Urlaube	9.675,8	9.441,8
Andere Personalansprüche	9.100,6	12.470,2
Ertragsteuern	9.258,6	7.194,5
Stiftungsaufwendungen	906,3	906,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	43.557,5	53.965,2
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	11.223,9	24.571,6
Sonstige übrige Rückstellungen	12.808,7	8.962,9
	96.531,5	117.512,7

› Entwicklung vom 1. 1. bis 31. 12. 2012

in T€	1.1.2012	Verbrauch	Auflösung	Zuweisung	31.12.2012
Nicht konsumierte Urlaube	9.441,8	-21,1	-167,1	422,2	9.675,8
Andere Personalansprüche	12.470,2	-7.988,7	-3.202,7	7.821,8	9.100,6
Ertragsteuern	7.194,5	-6.768,3	-207,8	9.040,1	9.258,6
Stiftungsaufwendungen	906,3	0,0	0,0	0,0	906,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	53.965,2	-29.886,2	-4.858,0	24.336,4	43.557,5
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	24.571,6	-22.055,1	-2.514,2	11.221,6	11.223,9
Sonstige übrige Rückstellungen	8.962,9	-3.620,5	-688,4	8.154,7	12.808,7
	117.512,7	-70.339,9	-11.638,1	60.997,0	96.531,5

Die Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten vorwiegend Vorsorgen für Überstunden, für sonstige Vergütungen sowie für Leistungsprämien.

Die Rückstellung für Stiftungsaufwand betrifft die kurzfristigen Verpflichtungen zur Abdeckung der Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung. Die Entwicklung der Rückstellung erfolgt ergebnisneutral gegen das Eigenkapital.

Die Rückstellungen für nicht abgerechnete Ermäßigungen betreffen Ermäßigungen, die den Airlines bis zum Bilanzstichtag zu gewähren sind.

Die sonstigen übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadenersatz, Rechtsfälle und sonstige Abgrenzungen zusammen.

› (31) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Gegenüber Dritten	62.383,5	85.967,6
Gegenüber verbundenen Unternehmen	7.168,9	6.550,6
Gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	31,3	13,4
	69.583,7	92.531,6

› (32) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2012	31.12.2011 ¹
Verbindlichkeiten gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	5.891,0	4.882,7
Kreditorische Debitoren	1.094,6	1.556,1
Umweltfonds (kurzfristiger Teil)	26.101,3	11.692,9
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen (kurzfristiger Teil)	735,1	683,8
Andere sonstige Verbindlichkeiten	6.770,7	6.586,3
Abgrenzungsposten Löhne	7.182,8	9.398,6
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)²	47.775,5	34.800,4
Derivative Finanzinstrumente (Hedging)	0,0	240,5
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	2.024,2	1.624,2
Andere Abgrenzungsposten (PRA)	1.521,1	1.494,1
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	7.324,6	7.287,3
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	223,8	278,0
Andere sonstige Verbindlichkeiten (keine finanzielle Verbindlichkeit)	0,0	18,7
	58.869,3	45.743,0

1) Zwischensumme im Vergleich zum Vorjahr angepasst

2) FLAC: finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds betreffen die Verpflichtungen aus dem Mediationsverfahren. Aufgrund der Annahme, dass die Auszahlungsvoraussetzungen für die zum Stichtag 31. 12. 2012 offene Verbindlichkeit in 2013 vorliegen werden, wird der Betrag in Höhe von T€ 26.101,3 in den übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die anderen Abgrenzungen betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der von der Austro Control GmbH geleisteten Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm.

Sonstige Angaben

› (33) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt. Die Zusammensetzung des Finanzmittelbestands kann der Anhangergläuterung (20) entnommen werden.

Zinsenzahlungen sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet. Davon entfallen T€ 3.454,1 (Vorjahr: T€ 4.338,1) auf Zinseneinzahlungen und T€ 26.817,9 (Vorjahr: T€ 32.964,6) auf Zinsenauszahlungen. Die Dividendeneinzahlungen betragen T€ 880,1 (Vorjahr: T€ 171,2). Die Dividendenauszahlung der Flughafen Wien AG wird unter der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Als zahlungswirksame Transaktionen (Vorjahr: nicht zahlungswirksame) wurden bezahlte Anschaffungen von Sachanlagen in der Geldflussrechnung hinzugerechnet (Vorjahr: eliminiert). Unter Berücksichtigung von Auszahlungen, die in Vorjahren hinzugerechnet oder eliminiert wurden, ergab sich eine Hinzurechnung von plus T€ 31.440,6 (Vorjahr: Eliminierung: T€ -39.313,3).

› (34) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Forderungen, ausgereichte Darlehen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die folgenden Tabellen zeigen eine Überfälligkeitsanalyse der Forderungen, ausgereichten Darlehen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten sowie die Entwicklung der Wertberichtigungen:

2012 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2012	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tage	von 91 bis 180 Tage	von 181 bis 360 Tage	mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	70.216,2	63.455,2	1.351,0	307,7	966,8	396,5	2.764,6
Restlaufzeit über 1 Jahr	720,3	720,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	70.936,5	64.175,5	1.351,0	307,7	966,8	396,5	2.764,6

2011 ¹ in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2011	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tage	von 91 bis 180 Tage	von 181 bis 360 Tage	mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	59.176,1	56.899,0	699,3	274,5	-92,0	396,2	113,6
Restlaufzeit über 1 Jahr	1.326,1	1.326,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	60.502,2	58.225,1	699,3	274,5	-92,0	396,2	113,6

1) angepasst

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen und ausgereichten Darlehen deuten zum Abschlussstichtag keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

Die Wertberichtigungen betreffen im Wesentlichen die sonstigen Forderungen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und haben sich wie folgt entwickelt:

2012 in T€	Wertberichtigungen 1.1.2012	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wertberichtigungen 31.12.2012
Einzelwertberichtigungen	6.769,9	-217,3	-3.166,4	4.989,3	8.375,5
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	19,9		-5,9		14,0
Summe	6.789,7	-217,3	-3.172,3	4.989,3	8.389,4

2011 in T€	Wertberichtigungen 1.1.2011	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wertberichtigungen 31.12.2011
Einzelwertberichtigungen	6.105,4	-264,0	-507,3	1.435,8	6.769,9
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	78,7	0,00	-58,8	0,00	19,9
Summe	6.184,1	-264,0	-566,2	1.435,8	6.789,7

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen (im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen) betragen in der Berichtsperiode 2012 T€ 71,5 (Vorjahr: T€ 194,9).

Eine Analyse der wertgeminderten Forderungen zum Abschlussstichtag hinsichtlich ihrer Überfälligkeit ergab:

2012 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2012	Einzelwertberichtigung 31.12.2012	Pauschale (Einzel-) Wertberichtigung 31.12.2012	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2012
Überfällig <1 Jahr	5.883,4	5.275,2	8,9	599,3
Überfällig >1 Jahr	5.097,8	3.100,3	5,1	1.992,5
Summe	10.981,2	8.375,5	14,0	2.591,8

2011 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2011	Einzelwertberichtigung 31.12.2011	Pauschale (Einzel-) Wertberichtigung 31.12.2011	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2011
Überfällig <1 Jahr	2.042,5	1.694,1	6,1	342,3
Überfällig >1 Jahr	5.613,2	5.075,7	13,8	523,7
Summe	7.655,7	6.769,9	19,9	865,9

Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten Konditionen und (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten des Flughafens Wien ersichtlich:

2012 in T€	Buchwert 31.12.2012	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2012	Cashflows			Zins- satz ¹
			<1 Jahr	1–5 Jahre	>5 Jahre	
Fix verzinste Bankdarlehen	467.817,5	694.018,4	27.583,5	189.936,6	476.498,3	4,49 %
Variabel verzinste Bankdarlehen	321.919,2	331.187,7	150.227,0	180.960,7	0,0	1,90 %
Lieferantenverbindlichkeiten	69.583,7	69.583,7	69.583,7			n. a.
Sonstige Verbindlichkeiten	50.505,1	50.505,1	47.040,3	3.464,8		n. a.
Finanzierungsleasing	8.108,0	10.830,4	1.299,6	5.198,6	4.332,1	7,51 %
Derivative Verbindlichkeiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n. a.
Summe	917.933,5	1.156.125,3	295.734,2	379.560,6	480.830,4	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

2011 ¹ in T€	Buchwert 31.12.2011	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2011	Cashflows			Zins- satz ²
			<1 Jahr	1–5 Jahre	>5 Jahre	
Fix verzinste Bankdarlehen	471.426,3	701.719,2	28.464,9	162.464,9	510.789,4	4,48 %
Variabel verzinste Bankdarlehen	421.161,0	451.874,8	75.824,1	376.050,7		3,52 %
Lieferantenverbindlichkeiten	92.531,6	92.531,6	92.531,6			n. a.
Sonstige Verbindlichkeiten	48.509,4	48.509,4	34.116,6	14.392,9		n. a.
Finanzierungsleasing	8.791,8	12.130,0	1.299,6	5.198,6	5.631,8	7,51 %
Derivative Verbindlichkeiten	240,5	248,6	248,6	0,0	0,0	3,77 %
Summe	1.042.660,6	1.307.013,7	232.485,4	558.107,0	516.421,2	

1) Angepasst (sonstige); 2) gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

Von den Bankdarlehen sind aufgrund vertraglicher Bedingungen T€ 639.285,7 (Vorjahr: T€ 700.000,0) durch Garanten besichert, die im Gegenzug ein Haftungsentgelt erhalten.

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2012 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31. Dezember 2012 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

>

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

2012 in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2012	Nominal- wert = Zeitwert
AKTIVA			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	40.439,0	40.439,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	43.090,4	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen	LaR	27.846,1	
davon Rentenpapiere	LaR	20.000,0	
davon Forderungen geg. assoziierte Unternehmen	LaR	465,0	
davon sonstige Forderungen	LaR	6.660,7	
davon ausgereichte Darlehen	LaR	720,3	
Summe	LaR	70.936,5	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert) ¹	AfS	157,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	13.100,6	
davon langfristige Investmentfonds, Wertpapiere und Wertrechte ¹	AfS	3.448,6	
davon kurzfristige Investmentfonds	AfS	0,0	
davon Rentenpapiere	AfS	9.652,0	
Summe	AfS	13.258,0	
PASSIVA			
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	69.583,7	
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	789.736,7	
davon langfristige Finanzverbindlichkeiten	FLAC	638.730,2	
davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	FLAC	151.006,5	
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	10.837,6	
davon langfristige Leasingverbindlichkeiten	FLAC	7.372,9	
davon übrige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	3.464,8	
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	47.775,5	
davon kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	FLAC	735,1	
davon übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	47.040,3	
Summe	FLAC	917.933,5	
DERIVATIVE FINANZIELLE SCHULDEN			
Derivate mit Hedgebeziehung	Hedging	0,0	

1) Da aufgrund fehlender Marktwerte der beizulegende Zeitwert nicht zuverlässig ermittelbar ist, werden hier teilweise vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Das Management geht davon aus, dass – abgesehen von den unten dargestellten Ausnahmen – die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt werden, grundsätzlich den Zeitwerten entsprechen.

Wertansatz nach IAS 39

Fortgeführte Anschaffungskosten	Anschaffungskosten	Zeitwert erfolgsneutral	Zeitwert erfolgswirksam	Zeitwert 31.12.2012	Punkt
				40.439,0	(20)
43.090,4				43.090,4	(19)
27.846,1				30.215,7	
20.000,0				22.369,6	(18)
465,0				465,0	(19)
6.660,7				6.660,7	(19)
720,3				720,3	(16)
70.936,5				73.306,1	
	157,3			157,3	(16)
	632,8	12.467,8		13.100,6	
	632,8	2.815,8		3.448,6	(16)
		0,0		0,0	(18)
		9.652,0		9.652,0	(18)
0,0	790,2	12.467,8		13.258,0	
69.583,7				69.583,7	(31)
789.736,7				744.627,6	(27)
638.730,2				593.621,1	(27)
151.006,5				151.006,5	(27)
10.837,6				13.970,5	(28)
7.372,9				10.505,7	(28)
3.464,8				3.464,8	(28)
47.775,5				48.087,8	(32)
735,1				1.047,5	(32)
47.040,3				47.040,3	(32)
917.933,5				876.269,6	
		0,0		0,0	(32)

Erläuterung der Bewertungskategorien:

LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables), AfS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)
HfT – zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente (Held for Trading), Hedging – Sicherungsmaßnahmen
FLAC – finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortized Cost)

>

2011 ¹ in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2011	Nominal- wert = Zeitwert
AKTIVA			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	111.330,0	111.330,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	34.297,3	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen	LaR	26.204,9	
davon Rentenpapiere	LaR	20.000,0	
davon Forderungen geg. assoziierte Unternehmen	LaR	77,8	
davon sonstige Forderungen	LaR	4.800,9	
davon ausgereichte Darlehen	LaR	1.326,1	
Summe	LaR	60.502,2	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert) ²	AfS	192,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	14.444,4	
davon langfristige Investmentfonds, Wertpapiere und Wertrechte ²	AfS	4.909,4	
davon kurzfristige Investmentfonds	AfS	0,0	
davon Rentenpapiere	AfS	9.535,0	
Summe	AfS	14.636,8	
PASSIVA			
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	92.531,6	
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	892.587,3	
davon langfristige Finanzverbindlichkeiten	FLAC	821.285,4	
davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	FLAC	71.301,9	
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	22.500,8	
davon langfristige Leasingverbindlichkeiten	FLAC	8.108,0	
davon übrige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	14.392,9	
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	34.800,4	
davon kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	FLAC	683,8	
davon übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	34.116,6	
Summe	FLAC	1.042.420,1	
DERIVATIVE FINANZIELLE SCHULDEN			
Derivate mit Hedgebeziehung	Hedging	240,5	

1) angepasst

2) Da aufgrund von fehlenden Marktwerten der beizulegende Zeitwert nicht zuverlässig ermittelbar ist, werden hier teilweise vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Wertansatz nach IAS 39

Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Anschaffungs- kosten	Zeitwert erfolgs- neutral	Zeitwert erfolgs- wirksam	Zeitwert 31.12.2011	Punkt
				111.330,0	(20)
34.297,3				34.297,3	(19)
26.204,9				27.893,9	
20.000,0				21.689,0	(18)
77,8				77,8	(19)
4.800,9				4.800,9	(19)
1.326,1				1.326,1	(16)
60.502,2				62.191,2	
	192,3			192,3	(16)
	632,6	13.811,8		14.444,4	
	632,6	4.276,8		4.909,4	(16)
				0,0	(18)
		9.535,0		9.535,0	(18)
0,0	825,0	13.811,8		14.636,8	
92.531,6				92.531,6	(31)
892.587,3				885.642,3	(27)
821.285,4					(27)
71.301,9					(27)
22.500,8				24.369,8	(28)
8.108,0				9.976,9	(28)
14.392,9				14.392,9	(28)
34.800,4				34.958,0	(32)
683,8				841,4	(32)
34.116,6				34.116,6	(32)
1.042.420,1				1.037.501,7	
		240,5		240,5	(32)

Erläuterung der Bewertungskategorien:

LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables), AfS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)
HfT – zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente (Held for Trading), Hedging – Sicherungsmaßnahmen
FLAC – finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortized Cost)

>

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)“ zugeordneten nicht konsolidierten Beteiligungen sind nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente, deren beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar waren und die daher zu Anschaffungskosten oder fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden.

Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben regelmäßig kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen annähernd die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die beizulegenden Zeitwerte von Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Bankdarlehen) und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden grundsätzlich als Barwerte der mit den Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinsstrukturkurve unter Berücksichtigung der Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten und eines für den Flughafen Wien angemessenen Credit-Spread ermittelt.

Bewertungstechniken und Annahmen für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

Der beizulegende Zeitwert von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten wird wie folgt bestimmt (Bewertungskategorien nach IFRS 7.27A lit. a-c):

Stufe 1

Der beizulegende Zeitwert von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden, die auf aktiven liquiden Märkten zu standardisierten Laufzeiten und Konditionen gehandelt werden, wird anhand des Marktpreises bestimmt (beinhaltet notierte kündbare Obligationen, Schuldverschreibungen und unbefristete Anleihen). Wertpapiere, sofern sie unter die Stufe 1 fallen, werden anhand von zum jeweiligen Stichtag gültigen Marktpreisen (Börsenkursen) ermittelt.

Stufe 2

Der beizulegende Zeitwert von Wertpapieren (Investmentfonds) und Wertrechten, die nicht selbst an der Börse gehandelt werden, jedoch ausschließlich notierte Aktien und Anleihen, die an öffentlichen Börsen gehandelt werden, beinhalten, wird von den Marktwerten der notierenden Aktien und Anleihen abgeleitet.

Stufe 3

Der beizulegende Zeitwert von anderen finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden (außer Derivaten) wird unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und unter Rückgriff auf aktuelle Marktparameter berechnet.

Der beizulegende Zeitwert der Derivate (Zinsswaps) entspricht dem Betrag, den der Konzern bei Beendigung des Finanzinstruments zum Abschlussstichtag entweder erhalten würde oder zahlen müsste. Dazu werden die bereits fixierten oder unter Anwendung der aktuellen Zinsstrukturkurve über Forward Rates ermittelten Zahlungsströme mit den aus der am Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmten Diskontfaktoren auf den Bewertungsstichtag diskontiert.

Analyse der in der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente

In der folgenden Übersicht werden die Finanzinstrumente, die nach ihrer erstmaligen Erfassung zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, analysiert. Dabei werden sie in die Stufen 1 bis 3 eingeordnet, die der Erheblichkeit der in die Bewertung einfließenden Faktoren Rechnung tragen:

	Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableit- bare Preise	31.12.2012 Gesamt
AKTIVA				
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (Afs)	10.038,2	2.429,6	0,0	12.467,8
Afs finanzielle Vermögenswerte gesamt	10.038,2	2.429,6	0,0	12.467,8
PASSIVA				
Finanzielle Verbindlichkeiten zum Zeitwert				
Derivate mit Sicherungsbeziehung (Hedging)	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivate gesamt	0,0	0,0	0,0	0,0
AKTIVA				
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (Afs)	9.891,1	3.920,7	0,0	13.811,8
Afs finanzielle Vermögenswerte gesamt	9.891,1	3.920,7	0,0	13.811,8
PASSIVA				
Finanzielle Verbindlichkeiten zum Zeitwert				
Derivate mit Sicherungsbeziehung (Hedging)	0,0	240,5	0,0	240,5
Derivate gesamt	0,0	240,5	0,0	240,5

In der Berichtsperiode wurden keine Umgliederungen zwischen den Stufen 1 und 2 vorgenommen.

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2012 in T€	aus Zinsen / Dividenden Ertrag	aus Zinsen Aufwand
Barreserve	2.103,9	
Kredite und Forderungen (LaR)	1.432,1	-18,9
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	1.494,1	
Zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente		
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-24.888,1
Hedging		-292,8
Summe	5.030,1	-25.199,7

2011 ¹ in T€	aus Zinsen / Dividenden Ertrag	aus Zinsen Aufwand
Barreserve	1.919,5	
Kredite und Forderungen (LaR)	2.065,0	-89,1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	787,3	
Zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente		
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-13.262,6
Hedging		-251,7
Summe	4.771,7	-13.603,3

1) angepasst

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der Flughafen Wien im sonstigen Finanzergebnis, ausgenommen die der Bewertungskategorie „Kredite und Forderungen“ zurechenbaren Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen sowie auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen dargestellt sind.

In das Ergebnis aus der Folgebewertung der Finanzinstrumente, die der Bewertungskategorie „Zu Handelszwecken gehalten“ zugeordnet sind, gehen sowohl Zins- als auch Marktwertbewertungseffekte ein.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie „Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten“ in Höhe von netto T€ 24.888,1 (Vorjahr: T€ 13.262,6) beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert.

Im Rahmen der erfolgsneutralen Erfassung der Wertänderungen von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten wurden im Geschäftsjahr 2012 Bewertungsgewinne von netto plus T€ 171,2 (Vorjahr: Bewertungsverlust von netto minus T€ 174,3) im sonstigen Ergebnis erfasst.

aus der Folgebewertung

zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung	aus Abgang	Netto- ergebnis 2012
		1,9			1,9
		0,0	-1.875,2		-1.875,2
0,0	171,2			112,3	283,5
					0,0
					0,0
				180,4	180,4
0,0	171,2	1,9	-1.875,2	292,7	-1.409,5

aus der Folgebewertung

zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung	aus Abgang	Netto- ergebnis 2011
		0,3			0,3
		1,0	-1.023,1		-1.022,2
0,0	-174,3			1.770,6	1.596,4
					0,0
					0,0
	216,9				216,9
0,0	42,6	1,3	-1.023,1	1.770,6	791,4

› (35) Derivative Finanzinstrumente

Zinstauschvereinbarungen (Zinsswaps)

In 2007 hat der Flughafen Wien zur Sicherung des Zahlungsstromrisikos einer variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeit einen Zinsswap („Zahle fix – empfangen variabel“) abgeschlossen. Als Grundgeschäft wurde die variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeit in Höhe des Nominalwerts des Zinsswaps designiert. Die Zahlungsstromänderungen des Grundgeschäftes, die sich aus den Veränderungen des variablen Zinssatzes ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen des Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, das variabel verzinsliche Bankdarlehen in eine festverzinsliche Finanzschuld zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten zu sichern. Bonitätsrisiken sind nicht Teil der Sicherung.

Strukturierte Zinsswaps	31.12.2012	31.12.2011
Nominalwerte in T€	0,00	10.000,0
Beizulegender Zeitwert	0,00	-240,5
Durchschnittlich empfangener Zinssatz	n.a.	1,14 %
Durchschnittlich zu zahlender Zinssatz	n.a.	3,76 %
Restlaufzeit in Jahren	0,00	0,9

Die Bewertung erfolgt zu Marktdaten des Bewertungsstichtages. Der Bewertung liegen allgemein anerkannte Bewertungsmodelle (Black-Scholes, Heath-Jarrow-Morton) zugrunde. Die durchschnittlich variablen Zinssätze, die während der Laufzeit der Zinstauschvereinbarungen wesentlichen Änderungen unterliegen können, entsprechen den am Bilanzstichtag gültigen Zinssätzen.

Aus der erfolgsneutralen Realisierung der Wertänderung des Sicherungsgeschäfts resultierte im Geschäftsjahr 2011 ein im sonstigen Ergebnis (Sicherungsrücklage) erfasster Gewinn von T€ 162,7.

Mit Ablauf der Zinstauschvereinbarung im November 2012 wurden die im sonstigen Ergebnis neutral erfassten kumulierten Gewinne und Verluste in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen.

› (36) Risikomanagement

Finanzwirtschaftliche Risiken

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktrisiken wie Risiken aus der Veränderung der Zinssätze, der Wechselkurse und der Börsenkurse. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Marktrisiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte derivative und nicht derivative Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Geldfluss des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt und kommen für Handels- oder andere spekulative Zwecke nicht zum Einsatz. Zur Minderung des Kreditrisikos werden die Sicherungsgeschäfte grundsätzlich nur mit führenden Finanzinstituten erstklassiger Bonität abgeschlossen.

Die Grundzüge der Finanzpolitik werden jährlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Die Umsetzung der Finanzpolitik sowie das laufende Risikomanagement obliegen der Konzern-Treasury-Abteilung. Bestimmte Transaktionen bedürfen der vorherigen Genehmigung durch den Bereichsleiter und bei Überschreiten von bestimmten Wertgrenzen durch den Gesamtvorstand, der darüber hinaus regelmäßig über den Umfang und den Betrag der aktuellen Risikoexposition informiert wird. Die Treasury-Abteilung betrachtet das effektive Management des Liquiditätsrisikos sowie des Marktrisikos als eine ihrer Hauptaufgaben.

Liquiditätsrisiko

Aufgabe der Liquiditätssicherung ist die jederzeitige Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der Unternehmensgruppe. Basis der Liquiditätssteuerung ist eine kurz- und langfristige Liquiditätsplanung, die laufend Soll-Ist-Analysen unterzogen und bei Bedarf angepasst wird. Hierzu erhält die zentrale Treasury-Abteilung Informationen von den einzelnen Konzernbereichen, um ein Liquiditätsprofil zu erstellen. Durch diese aktive Steuerung von Zahlungsströmen wird der Zinssaldo optimiert. Zusätzlich werden Teile der Finanzinvestitionen in Wertpapieren (Investmentfonds, Anleihen) gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangeläuterung (34) dargestellt.

Kreditrisiko

Der Flughafen Wien ist aus seinem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Veranlagungs- und Finanzierungsaktivitäten einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Im Veranlagungs- und Finanzierungsbereich werden Geschäfte nahezu ausschließlich mit Kontrahenten mit einem Kredit-Rating von zumindest A (S&P, Moody's) abgeschlossen. Auch bei Vertragspartnern, die über kein Rating verfügen, muss eine einwandfreie Bonität gewährleistet sein. Anteile an Investmentfonds werden nur dann gezeichnet, wenn diese von international anerkannten Kapitalanlagegesellschaften geführt werden. Im operativen Geschäft werden die Außenstände zentral fortlaufend überwacht. Dem Risiko resultierend aus Forderungsausfällen wird durch kurze Zahlungsfristen, das Einfordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie die vermehrte Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Ausfallrisiken wird mittels Einzelwertberichtigungen und pauschalierten Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen beruhen.

Die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte (einschließlich derivativer Finanzinstrumente mit positivem Marktwert) repräsentieren gleichzeitig das maximale Ausfall- und Bonitätsrisiko, da zum Abschlussstichtag keine wesentlichen, das maximale Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen (wie z. B. Aufrechnungsvereinbarungen) bestehen.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhanglerläuterung (34) dargestellt. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen und Risiken sind unter der Anhanglerläuterung (38) dargestellt.

Zinsrisiko

Das Zinsänderungsrisiko stellt das Risiko dar, dass der beizulegende Zeitwert oder künftige Zahlungsströme eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen des Marktzinssatzes schwanken. Das Zinsrisiko beinhaltet das Barwertrisiko bei fest verzinsten Finanzinstrumenten und das Zahlungsstromrisiko bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten und liegt vor allem bei langfristigen Finanzinstrumenten vor. Solche längere Laufzeiten sind im operativen Bereich von untergeordneter Bedeutung, können jedoch bei Finanzanlagen, Wertpapieren und Finanzschulden wesentlich sein.

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt Zinsrisiken vorwiegend in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen und der geplanten Schuldenstruktur setzte die Treasury-Abteilung in der Vergangenheit selektiv Zinsderivate ein, um die Zinsausstattung für die Finanzverbindlichkeiten der vom Management gewünschten Zusammensetzung anzupassen und so das Risiko sich ändernder Zinsen zu minimieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche Auswirkungen hypothetischer Änderungen von relevanten Risikovariablen auf Ergebnis und Eigenkapital zeigen. Neben Zinsänderungsrisiken unterliegt der Flughafen-Wien-Konzern Währungsrisiken und Preisrisiken von Beteiligungen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag bezogen werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

>

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie allenfalls auf das Eigenkapital dar. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- › Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7.
- › Zinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cashflow-Hedge zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designiert wurden, haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- › Zinssatzänderungen wirken sich auf das Zinsergebnis von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht als Grundgeschäfte im Rahmen von Cashflow-Hedge-Beziehungen gegen Zinsänderungsrisiken designiert sind, aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten mit ein.
- › Zinssatzänderungen von Zinsderivaten (Zinsswaps), die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2012 um 100 Basispunkte höher/geringer gewesen wäre, wäre das Ergebnis um T€ 1.489,8 niedriger/höher (Vorjahr: T€ 2.271,0 höher/niedriger) gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung von T€ 1.489,8 (Vorjahr: T€ 2.271,0) ergibt sich aus den potenziellen Effekten aus variabel verzinslichen Wertpapieren und Finanzschulden. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2012 um 100 Basispunkte höher/niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital unter Berücksichtigung von Steuerwirkungen um T€ 1.117,4 niedriger/höher (Vorjahr: T€ 1.703,3 höher/niedriger) gewesen. Bei der Erstellung dieser Analyse wurde unterstellt, dass andere Faktoren, wie z. B. Fremdwährungskurse, konstant bleiben.

Währungsrisiko

Währungskursrisiken entstehen bei Finanzinstrumenten, die auf eine andere als die funktionale Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft lauten, in der sie bewertet werden. Für Zwecke der IFRS besteht kein Währungskursrisiko bei Finanzinstrumenten, die auf die funktionale Währung lauten. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung bleiben im Sinne von IFRS 7 unberücksichtigt.

Die Währungskursrisiken des Flughafen-Wien-Konzerns resultieren aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Fremdwährungsrisiken im Investitionsbereich sind vorwiegend auf den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungen an ausländischen Unternehmen zurückzuführen. Zum Abschlussstichtag unterlag der Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Transaktionen im Investitionsbereich.

Währungskursrisiken im Finanzierungsbereich resultieren aus finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung und aus Darlehen in Fremdwährung, die zur Finanzierung an Konzerngesellschaften ausgereicht werden. Der Flughafen Wien war zum Abschlussstichtag keinen wesentlichen Fremdwährungsrisiken im Finanzierungsbereich ausgesetzt.

Im operativen Bereich wickeln die einzelnen Konzernunternehmen ihre Aktivitäten nahezu ausschließlich in ihrer jeweiligen funktionalen Währung (Euro) ab, die überwiegend der Berichtswährung des Flughafen-Wien-Konzerns entspricht. Deshalb wird das Wechselkursrisiko des Konzerns aus der laufenden operativen Tätigkeit als gering eingeschätzt.

Währungsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 grundsätzlich mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Als relevante Risikovariablen gelten grundsätzlich alle nicht funktionalen Währungen, in denen der Konzern Finanzinstrumente eingeht. Den Währungssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

Wesentliche originäre monetäre Finanzinstrumente wie Forderungen, verzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Fremdkapitalinstrumente, flüssige Mittel oder verzinsliche Schulden sind vorwiegend unmittelbar in funktionaler Währung denominated. Währungskursänderungen haben daher im Wesentlichen keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.

Zinserträge und -aufwendungen aus Finanzinstrumenten werden ebenfalls überwiegend direkt in funktionaler Währung erfasst. Daher können auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf die betrachteten Größen entstehen.

Demnach ist das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den Flughafen-Wien-Konzern zum Abschlussstichtag als nicht wesentlich anzusehen.

Sonstige Preisrisiken

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken auch Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf Preise von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen insbesondere Börsenkurse oder Indizes in Frage. Zum 31. Dezember 2012 und 2011 hatte der Flughafen-Wien-Konzern – von Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen abgesehen – keine als zur Veräußerung verfügbar kategorisierte Beteiligung im Bestand.

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des Flughafen-Wien-Konzerns zielt ab auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts und auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer ausgezeichneten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel und der kurzfristigen Wertpapiere) und des Eigenkapitals gemäß Konzern-Bilanz. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die Aufnahme oder Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis >

durch Gewinnthesaurierung oder Anpassung der Dividendenzahlungen. Für das Gearing wird kein zahlenmäßig konkretes Ziel vorgegeben, mittelfristig soll jedoch die Fremdkapitalquote nicht mehr als 60 % (Vorjahr: 66 %) betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€	2012	2011
Finanzschulden	789.736,7	892.587,3
- liquide Mittel	-40.439,0	-111.330,0
- kurzfristige Wertpapiere	-29.652,0	-29.535,0
= Netto-Finanzschulden	719.645,7	751.722,3
./. Buchwert Eigenkapital	851.578,4	811.423,9
= Gearing	84,5%	92,6 %

Das Gearing reduzierte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch die Tilgung von Fremdmitteln in Höhe von € 102,8 Mio. (Vorjahr: Erhöhung von € 98,3 Mio.). Der Veränderung der Fremdmittel steht die Reduzierung des Finanzmittelbestands in Höhe von € 70,9 Mio. (Vorjahr: Erhöhung € 47,7 Mio.) gegenüber.

Weder der Flughafen Wien AG noch ihre Tochterunternehmen unterliegen externen Mindestkapitalanforderungen.

› (37) Operating-Leasingverhältnisse

Flughafen Wien als Leasinggeber:

In der folgenden Tabelle werden die Leasingzahlungen aus unkündbaren Miet- und Leasingverträgen dargestellt, bei denen der Flughafen-Wien-Konzern Leasinggeber ist. Es handelt sich vorwiegend um die Vermietung von Betriebs- und Geschäftsgebäuden am Standort Flughafen Wien (inklusive der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien).

in T€	2012	2011
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	131.937,2	118.420,4
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	7.899,0	8.576,0

Künftige Mindestleasingzahlungen

Bis zu einem Jahr	53.332,7	58.711,9
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	137.215,6	41.186,1
Länger als fünf Jahre	71.726,9	109.162,7

Flughafen Wien als Leasingnehmer:

Wesentliche langfristige unkündbare Leasingverträge, bei denen der Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer auftritt, bestehen mit der HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH über die Anmietung von Betriebsgebäuden am Flughafen Wien sowie mit der SITA Information Networking Computing Inc., USA, über die Anmietung

von Betriebs- und Geschäftsausstattung inklusive Betriebssoftware betreffend die Abfertigungsschalter in den Terminals. In der folgenden Tabelle werden die aus diesen Verträgen zu leistenden Leasingzahlungen dargestellt:

in T€	2012	2011
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	9.527,2	8.676,1
davon erfolgswirksam als Aufwand erfasste bedingte Mietzahlungen (Zins)	1.855,3	2.022,6
Künftige Mindestleasingzahlungen		
Bis zu einem Jahr	8.733,4	8.761,8
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	33.139,6	33.200,2
Länger als fünf Jahre	39.301,3	52.044,3

Die in der Berichtsperiode erfolgswirksam als Aufwand erfassten bedingten Mietzahlungen sind an einen festen Referenzzinssatz (6-M-EURIBOR) gebunden.

› (38) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

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

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung 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€ 3.435,7 (Vorjahr: T€ 3.878,4).

Die Malta Mediterranean Link Consortium Group (MMLC) hat einen Kredit mit einer Laufzeit bis Mitte 2018 und einem per 31. Dezember 2012 aushaftenden Obligo von € 11,1 Mio. (Vorjahr: € 13,2 Mio.) in Anspruch genommen. Die Flughafen Wien AG hat zugesagt, dass die Anteile an der MMLC während der Laufzeit des Kredits nicht veräußert werden. Weiters hat sie sich gegenüber dem Kreditinstitut verpflichtet, dafür zu sorgen, dass alle Beteiligungsgesellschaften zu jeder Zeit eine gesunde finanzielle Lage aufweisen und erklärt, dass es Unternehmenspolitik ist, dass die MMLC ihre finanziellen Verpflichtungen jederzeit erfüllt, und dafür zu sorgen, dass die MMLC finanziell so ausgestattet ist, dass sie ihre Verpflichtungen jederzeit erfüllen kann.

Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Punkt (26).

Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 1,2 Mio. (Vorjahr: € 2,8 Mio.) für Sachanlagen in Höhe von € 68,9 Mio. (Vorjahr: € 112,0 Mio.).

› (39) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahe stehende Unternehmen beinhalten verbundene, nicht voll konsolidierte Unternehmen des Flughafen-Wien-Konzern, assoziierte Unternehmen, die Aktionäre der Flughafen Wien AG (Land Niederösterreich und Stadt Wien mit jeweils 20 % der Aktien) sowie deren wesentliche Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen. Mit Gesellschaften, an denen das Land Niederösterreich und die Stadt Wien direkt oder indirekt Beteiligungen hält, die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des Flughafen-Wien-Konzerns und der betreffenden Gesellschaften zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereiches und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis der Geschäftsbeziehung gewährter Rabatte getätigt.

Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Wien AG und den nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung. Betreffend die bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten wird auf die Erläuterung der jeweiligen Bilanzposten verwiesen. Die von nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen erhaltenen aufwandswirksam erfassten Leistungen betragen im Geschäftsjahr T€ 7.408,4 (Vorjahr: T€ 6.092,0).

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2012 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 962,9 (Vorjahr: T€ 948,4) gegenüber dem assoziierten Unternehmen Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 643,4 (Vorjahr: T€ 676,6) sowie gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen Malta International Airport plc. in Höhe von T€ 734,5 (Vorjahr: T€ 789,3). Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG und deren Töchter, die für den Zugbetrieb notwendig sind (Gepäckshandling, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen etc.). Die Umsätze des assoziierten Unternehmens Schedule Coordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der Flughafen Wien AG für Personalbeistellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Die Umsätze des Gemeinschaftsunternehmens Malta International Airport plc. betreffen im Wesentlichen Beratungsleistungen.

Am 31. Dezember 2012 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen T€ 27,9 (Vorjahr: T€ 23,5) und gegenüber nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen T€ 33,3 (Vorjahr: T€ 48,3).

Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen auf T€ 6.655,8 (Vorjahr: T€ 4.882,7) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen in Höhe von T€ 31,3 (Vorjahr: T€ 13,4).

Natürliche nahestehende Personen:

Es haben keine wesentlichen Transaktionen zwischen dem Flughafen-Wien-Konzern und Personen in Schlüsselpositionen des Managements und deren nächsten Familienangehörigen stattgefunden. Die Beziehungen zu den Organen des Unternehmens können der Anhang Erläuterung (40) entnommen werden.

› (40) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt:

Im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2012	2011
Arbeiter	3.301	3.314
Angestellte	1.174	1.211
	4.475	4.525

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2012 und 2011 folgende Vergütungen:

› Bezüge Vorstand 2012 (Auszahlungen¹⁾)

in T€	Fixe Bezüge	Erfolgsabhängige Bezüge für 2011	Sachbezüge	Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	Gesamtbezüge
Dr. Günther Ofner	252,7	80,8	7,2	0,0	340,8
Mag. Julian Jäger	252,7	80,8	7,1	0,0	340,7
	505,5	161,6	14,3	0,0	681,5

1) ohne Zahlungen an Pensionskassen

› Bezüge Vorstand 2011 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge	Erfolgsabhängige Bezüge für 2010	Sachbezüge	Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	Gesamtbezüge
Ing. Gerhard Schmid	256,7	84,8	7,5	323,2	672,1
Komm.-Rat Ernest Gabmann	256,7	84,8	7,2	50,7	399,3
Dr. Christoph Herbst	166,6	0,0	0,0	0,0	166,6
Dr. Günther Ofner	80,6	0,0	2,3	0,0	82,9
Mag. Julian Jäger	80,6	0,0	2,3	0,0	82,9
	841,2	169,5	19,3	373,9	1.403,9

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2011, die im Jahr 2012 ausbezahlt wurden. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management.

Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15 % des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt. Im Geschäftsjahr 2012 wurden T€ 44,6 (Vorjahr: je T€ 12,1) für jeden Vorstand einbezahlt.

Für andere Mitarbeiter gelangen Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen zur Auszahlung. >

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich im Berichtsjahr auf T€ 1.169,4 (Vorjahr: T€ 1.450,8).

Aufwendungen für Personen in Schlüsselpositionen

Als Personen in Schlüsselpositionen werden die Vorstandsmitglieder, die Prokuristen der Flughafen Wien AG sowie die Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG angesehen. Für diese wurden die folgenden Vergütungen einschließlich der Veränderung von Rückstellungen gewährt:

› Aufwendungen des Geschäftsjahres 2012

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	121,0	1.025,3	2.294,7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	89,2	33,2
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	18,9
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	82,9
Summe	121,0	1.114,6	2.429,6

› Aufwendungen des Geschäftsjahres 2011

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	136,1	1.362,9	2.009,8
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	25,4	24,2
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	3,2	9,2
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	165,4	521,1
Summe	136,1	1.557,0	2.564,3

An Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 107,8 (Vorjahr: T€ 141,1) geleistet.

› (41) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Der EIB-Kreditvertrag enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Sämtliche Garantinnen haben den Avalkreditvertrag zu Besicherung des EIB-Kredites mit Wirkung 27. Juni 2013 hinsichtlich der vollen Quote in Höhe von € 400,0 Mio. gekündigt. Neue Angebote über Garantieübernahmen in Höhe von insgesamt € 400,0 Mio. liegen vor. Die EIB hat die neuen Garantinnen und die zugesagten Garantiebeträge bereits bestätigt.

Andere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2012 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gemäß IAS 10 gebucht oder offengelegt werden müssten, sind im vorliegenden Konzernabschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

Schwechat, 26. Februar 2013

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil	Konsolidierungsart
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	VAI	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK
BTS Holding, a.s. "v likvidacii"	BTSH	VIE	Slowakei	80,95%	VK
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0%	VK
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK
VIE Malta Finance Holding Ltd.	VIE MFH	VIE	Malta	100,0%	VK
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VIE MFH	Malta	100,0%	VK
VIE Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK
VIE Operations Limited	VIE OP	VIE OPH	Malta	100,0%	VK

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil	Konsolidierungsart
VIE ÖBA GmbH	OEBA	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH	VAPB	VIE	Österreich	100,0%	VK
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0%	EQ
Flughafen Friedrichshafen GmbH	FDH	VINT	Deutschland	25,15%	EQ
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ
Malta International Airport p.l.c.	MIA	VIE Malta	Malta	33,0%	EQ
Malta Mediterranean Link Consortium Limited (Teilkonzern mit Malta International Airport p.l.c.)	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1%	EQ
Columinis Holding GmbH in Liquidation	CMIS	VAPB	Österreich	50,0%	EQ
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
"GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	NK
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	NK

Erläuterung Konsolidierungsart:
VK = Vollkonsolidierung
EQ = Konsolidierung nach der Equity-Methode
NK = nicht konsolidiert wegen Unwesentlichkeit

>

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Alle Wertangaben erfolgen – soweit keine IFRS-Daten vorliegen – nach nationalem Recht.

› 1. Tochterunternehmen, die im Konzernabschluss in die Vollkonsolidierung einbezogen sind:

› Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H. (IVW)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien, sowie der Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden auf dem Gelände der Flughafen Wien AG.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	107.647,8	105.186,0
Schulden	18.148,2	24.345,6
Eigenkapital	89.499,6	80.840,5
Umsatzerlöse	16.661,0	16.118,4
Periodenergebnis	10.639,1	1.486,1

› Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

Sitz: Bad Vöslau

Kapitalanteil: 100% VAH

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb und Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie Planung, Errichtung und Betreibung von Gebäuden und Anlagen.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	1.652,0	1.546,1
Schulden	548,2	368,5
Eigenkapital	1.103,8	1.177,6
Umsatzerlöse	889,4	843,1
Periodenergebnis	-78,3	-4.350,4

› Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100 % VIEL	
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung.		
IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	6.103,8	5.760,2
Schulden	377,3	300,8
Eigenkapital	5.726,5	5.459,4
Umsatzerlöse	2.434,6	2.190,7
Periodenergebnis	1.369,4	1.097,1

› VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H. (VINT)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100 % VIAB	
Gegenstand des Unternehmens: Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.		
IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	44.925,3	44.697,0
Schulden	6.806,2	7.067,6
Eigenkapital	38.119,1	37.629,4
Umsatzerlöse	776,1	335,7
Periodenergebnis	489,7	-18.919,8

› VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100 % VIE	
Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR und VWTC, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf, der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.		
IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	31.267,4	58.051,6
Schulden	6.304,0	6.698,0
Eigenkapital	24.963,4	51.353,6
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-24.990,2	1.671,3

› VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. (VOPE)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	42.837,8	43.787,0
Schulden	23.511,6	24.763,8
Eigenkapital	19.326,2	19.023,2
Umsatzerlöse	3.367,8	3.150,2
Periodenergebnis	1.303,0	996,9

› Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. (VAH)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: 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 Erfüllungsgehilfen-tätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inklusive Betankung und Hangarierung).

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	7.287,7	7.227,9
Schulden	1.128,3	1.112,2
Eigenkapital	6.159,5	6.115,7
Umsatzerlöse	12.133,0	11.733,2
Periodenergebnis	1.582,8	1.709,5

› Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. (BPIB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99 % VIEL 1 % IVW

Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	11.719,0	9.648,4
Schulden	9.370,6	7.902,0
Eigenkapital	2.348,4	1.746,3
Umsatzerlöse	9.035,1	8.207,4
Periodenergebnis	602,1	-4.290,5

› Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen auf dem Elektroanlagensektor. Weiters ist sie tätig in der Errichtung von elektrischen Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafen-spezifischer Prägung und in der Installation elektrischer Infrastruktur.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	5.961,2	4.440,4
Schulden	3.291,2	1.878,7
Eigenkapital	2.670,0	2.561,7
Umsatzerlöse	15.218,4	12.765,2
Periodenergebnis	1.258,7	1.160,5

› Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafen-Privatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	59.791,8	59.700,1
Schulden	2.157,4	2.103,5
Eigenkapital	57.634,4	57.596,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	37,8	49,1

› Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

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

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	25.405,5	18.368,5
Schulden	12.926,9	10.243,3
Eigenkapital	12.478,6	8.125,1
Umsatzerlöse	47.200,6	39.238,3
Periodenergebnis	4.786,8	-150,2

>

› VIE Office Park 3 BetriebsGmbH (VWTC)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99 % VIEL 1 % BPIB

Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Entwicklung der Liegenschaft, insbesondere des Office Park 3.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	9.057,9	10.241,2
Schulden	7.300,4	5.240,5
Eigenkapital	1.757,5	5.000,7
Umsatzerlöse	2.352,0	2.741,6
Periodenergebnis	-3.243,2	-15.523,7

› BTS Holding a.s. „v likvidacii“ (BTSH)

Sitz: Bratislava, Slowakei

Kapitalanteil: 47,7 % VIE 33,25 % VINT

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	3.709,0	1.264,1
Schulden	308,5	160,1
Eigenkapital	3.400,5	1.104,1
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	2.296,4	-117,9

› KSC Holding a.s. (KSCH)

Sitz: Bratislava, Slowakei

Kapitalanteil: 47,7 % VIE 52,30 % VINT

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	34.030,2	33.137,1
Schulden	3.977,5	3.986,1
Eigenkapital	30.052,7	29.151,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	901,7	-13.143,0

› VIE (Malta) Limited (VIE Malta)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,8 % VINT	0,2 % VIAB
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Der Abschluss der VIE (Malta) Limited beinhaltet die At-equity-Bewertung des Teilkonzernabschlusses, bestehend aus Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Malta International Airport plc.		
IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	53.357,5	51.202,8
Schulden	13.701,2	14.994,5
Eigenkapital	39.656,4	36.208,3
Umsatzerlöse	0,0	2,0
Periodenergebnis	3.748,1	3.469,4

› VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95 % VIE	0,05 % VIAB
Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Malta Finance Ltd.		
IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	7.975,1	994,6
Schulden	16,3	44,3
Eigenkapital	7.958,9	950,3
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	7.008,6	-28,6

› VIE Malta Finance Ltd. (VIE MF)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95 % VIE MFH	0,05 % VIAB
Gegenstand des Unternehmens: Kauf und Verkauf, Investition und Handel von Finanzinstrumenten.		
IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	294.640,0	416.065,5
Schulden	288.736,7	409.382,7
Eigenkapital	5.903,4	6.682,8
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	5.901,4	6.680,8

› VIE ÖBA GmbH (OEBA)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der Flughafen Wien AG bzw. anderer Auftraggeber.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	3.362,9	3.764,1
Schulden	2.642,4	3.354,5
Eigenkapital	720,5	409,6
Umsatzerlöse	6.250,1	6.424,2
Periodenergebnis	310,9	405,1

› Vienna Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH (VAPB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	224,4	263,9
Schulden	200,9	214,5
Eigenkapital	23,5	49,4
Umsatzerlöse	0,0	488,7
Periodenergebnis	-25,9	16,0

› VIE Operations Holding Limited (VIE OPH)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 99,95 % VINT 0,05 % VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	256,3	11,9
Schulden	29,0	30,7
Eigenkapital	227,3	-18,8
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	546,1	-20,8

> VIE Operations Limited (VIE OP)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95 % VIE OPH	0,05 % VINT
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung und Bereitstellung von Unterstützungs-, Service- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit internationalen Flughäfen.		
IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	895,2	926,1
Schulden	368,9	461,1
Eigenkapital	526,3	465,0
Umsatzerlöse	734,5	789,3
Periodenergebnis	461,3	463,0

› 2. Tochterunternehmen und Beteiligungen, die im Konzernabschluss nach der Equity-Methode konsolidiert sind:

› City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. (CAT)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	50,1 % VIE

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

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Langfristige Vermögenswerte	10.056,3	10.827,9
Kurzfristige Vermögenswerte	7.224,6	5.258,7
Langfristige Schulden	371,8	400,7
Kurzfristige Schulden	1.949,8	1.818,3
Eigenkapital	14.959,2	13.867,5
Umsatzerlöse	10.364,7	9.726,7
Periodenergebnis	1.091,7	368,2

› SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

Beteiligungsverhältnis:	assoziiertes Unternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	49 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten.

UGB - Werte in T€	2012 ¹⁾	2011
Vermögenswerte	744,2	790,8
Schulden	114,5	116,3
Eigenkapital	629,8	674,5
Umsatzerlöse	845,6	871,6
Jahresfehlbetrag/Jahresüberschuss	-18,8	5,4

1) Vorläufige Werte

› Flughafen Friedrichshafen GmbH (FDH)

Beteiligungsverhältnis:	assoziiertes Unternehmen	
Sitz:	Friedrichshafen, Deutschland	
Kapitalanteil:	25,15 % VINT	
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Friedrichshafen.		
IFRS-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	40.740,5	46.846,2
Schulden	32.762,9	34.139,8
Eigenkapital	7.977,6	12.706,4
Umsatzerlöse	10.436,2	10.564,1
Periodenergebnis	-4.728,6	-2.660,7

› Letisko Košice – Airport Košice a.s. (KSC)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen	
Sitz:	Košice, Slowakei	
Kapitalanteil:	66 % KSCH	
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Košice.		
in T€	2012	2011
Langfristige Vermögenswerte	38.191,2	37.125,5
Kurzfristige Vermögenswerte	14.345,7	14.026,9
Langfristige Schulden	416,0	507,0
Kurzfristige Schulden	854,3	786,5
Eigenkapital	51.266,7	49.858,9
Umsatzerlöse	7.292,7	9.185,6
Periodenergebnis	1.408,9	-19.300,2

>

› Malta International Airport plc. (MIA)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen	
Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	10,1 % VIE Malta	40 % MMLC
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Malta International Airport.		
IFRS-Werte in T€	2012¹	2011²
Langfristige Vermögenswerte	119.560,0	113.001,9
Kurzfristige Vermögenswerte	34.381,8	33.198,9
Langfristige Schulden	71.999,0	69.773,4
Kurzfristige Schulden	19.597,5	17.102,3
Eigenkapital	62.345,2	59.325,2
Umsatzerlöse	52.812,0	52.426,2
Periodenergebnis	12.459,9	11.909,4

1) Vorläufige Werte

2) An endgültige Werte angepasst

Die Gesellschaft ist an der Börse in Malta notiert. Der Börsenkurs zum Bilanzstichtag betrug € 1,80 (im Vorjahr: € 1,70) und der Kurswert der direkten 10,1%igen Anteile T€ 24.597,5 (Vorjahr: T€ 23.231,0).

› Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC) Group

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen	
Sitz:	La Valetta, Malta	
Kapitalanteil:	57,1 % VIE Malta	
Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport.		
IFRS-Werte in T€	2012¹	2011²
Langfristige Vermögenswerte	146.193,6	139.816,7
Kurzfristige Vermögenswerte	35.511,8	33.836,9
Langfristige Schulden	81.012,3	80.883,4
Kurzfristige Schulden	21.926,6	19.036,3
Eigenkapital	78.766,4	73.733,9
Umsatzerlöse	52.817,3	52.426,2
Periodenergebnis	12.269,4	11.667,3

1) Vorläufige Werte

2) An endgültige Werte angepasst

› Columinis Holding GmbH in Liquidation (CMIS)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Wien
Kapitalanteil:	50 % VAPB

Gegenstand des Unternehmens: Gemeinschaftsunternehmen mit dem Zweck des Erwerbes von Unternehmensbeteiligungen.

IFRS-Werte in T€	2012	2011
Langfristige Vermögenswerte	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	14,7	20,1
Langfristige Schulden	0,0	0,0
Kurzfristige Schulden	1,5	0,8
Eigenkapital	13,2	19,3
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-6,1	-4,9

› 3. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden:

› GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIAS

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

UGB-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	829,2	1.323,3
Schulden	242,2	475,3
Eigenkapital	586,9	848,0
Umsatzerlöse	2.162,1	3.058,7
Jahresüberschuss	125,9	306,1

› "GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 51 % VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, der Personalbereitstellung, der Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung etc.

UGB-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	6.845,7	5.657,0
Schulden	2.490,3	1.341,0
Eigenkapital	4.355,4	4.316,0
Umsatzerlöse	7.977,7	5.784,7
Jahresüberschuss	828,4	788,0

› Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H. (SFS)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an, ist jedoch derzeit operativ nicht tätig.

UGB-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	51,1	53,8
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	51,1	53,8
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-2,8	-1,3

› VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H. (SHOP)

Sitz: Schwechat

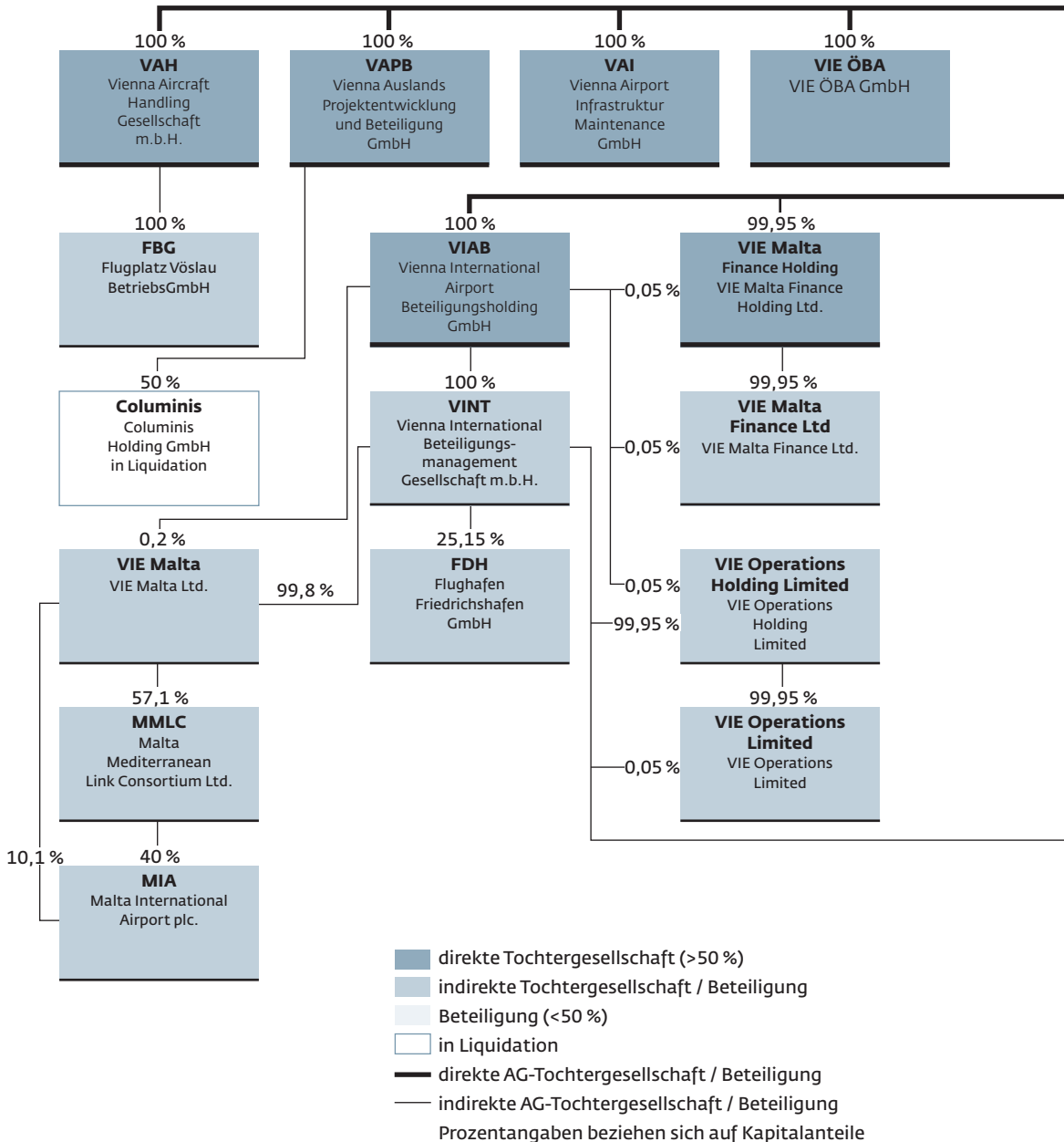
Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland.

UGB-Werte in T€	2012	2011
Vermögenswerte	4,5	8,1
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	4,5	8,1
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-3,6	-4,1

>

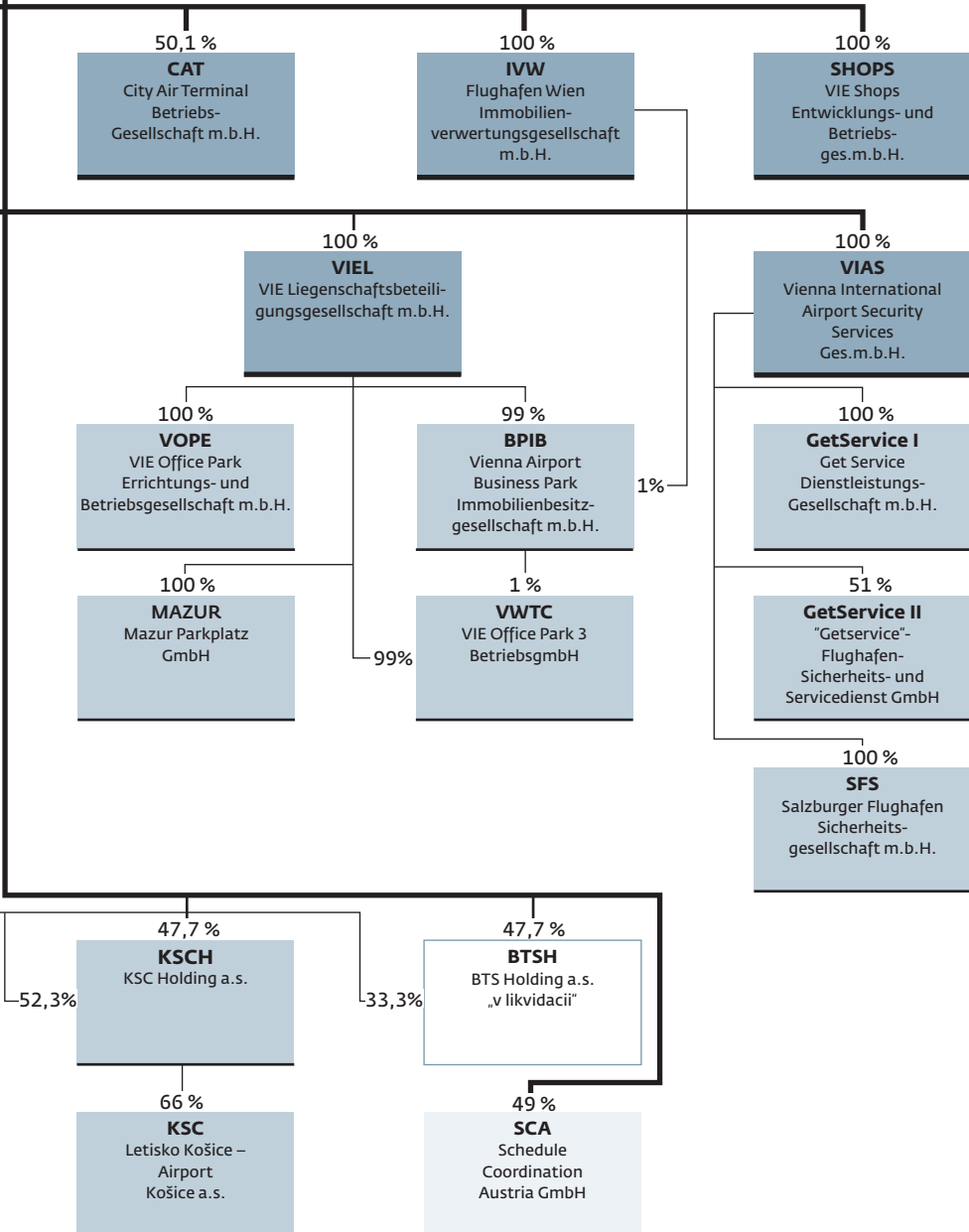
Flughafen Wien AG



Tochtergesellschaften und Beteiligungen



Stand: 31.12.2012



Erklärung des Vorstands

nach § 82 BörseG

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Schwechat, 26. Februar 2013

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft,
Schwechat,**

für das **Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2012 bis zum 31. Dezember 2012** geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2012, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. Dezember 2012 endende Geschäftsjahr sowie den Konzernanhang.

› Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss und die Buchführung

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind für die Konzernbuchführung sowie für die Aufstellung eines Konzernabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, damit dieser frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

› Verantwortung des Abschlussprüfers und Beschreibung von Art und Umfang der gesetzlichen Abschlussprüfung

Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir die Standesregeln einhalten und die Prüfung so planen und durchführen, dass wir uns mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden können, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Konzernabschluss. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des >

Abschlussprüfers unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher Fehldarstellungen, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzung berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

› Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2012 sowie der Ertragslage des Konzerns und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2012 bis zum 31. Dezember 2012 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind.

› Aussagen zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Konzernlagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage des Konzerns erwecken. Der Bestätigungsvermerk hat auch eine Aussage darüber zu enthalten, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die Angaben nach § 243a UGB zutreffen.

Der Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss. Die Angaben gemäß § 243a UGB sind zutreffend.

Wien, am 4.3. 2013

KPMG Austria AG

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger
Wirtschaftsprüferin

Mag. Michael Schlenk
Wirtschaftsprüfer

Glossar

- › **Austro Control:** Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum
- › **Catchment Area:** Geografische Region, innerhalb derer der Flughafen Wien binnen zweier Autostunden erreicht werden kann bzw. von der aus die Anfahrt kürzer ist als zu jedem anderen gleichrangigen Flughafen
- › **Emittenten-Compliance-Verordnung (EC V):** Verordnung zur Etablierung von Grundsätzen für die Informationsweitergabe im Unternehmen sowie betreffend organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Insiderinformationsmissbrauch für Emittenten; mit 1. November 2007 in Kraft getreten
- › **Flugbewegungen:** Starts und Landungen
- › **General Aviation:** Allgemeine Luftfahrt
- › **Handling:** Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge
- › **Home Carrier:** Heimische Fluggesellschaft
- › **Hub:** Umsteigeflughafen
- › **Incentive:** Tarifpolitische Anreize wie der Destinations-, Frequenz- sowie der Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub-Funktion
- › **Lärmgebühren:** Von der Lautstärke eines Flugzeugmodells abhängige Gebühren, die seit Juli 2010 zum Teil verrechnet werden
- › **Lärmschutzprogramm:** Vereinbarung im Rahmen des Mediationsvertrags, nach der unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zumindest teilweise vom Flughafen Wien finanziert wird
- › **Lärmzone:** Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird
- › **Low-Cost-Carrier:** Folgende Fluglinien werden aus historischen Gründen als Low-Cost-Carrier geführt: Niki, airBerlin, Germanwings, easyJet, Vueling, Transavia, Norwegian und Intersky. Die Geschäftsmodelle der Low-Cost-Carrier haben sich in den letzten Jahren verändert, daher wird es nächstes Jahr eine neue Definition geben.
- › **Maximum Take-off Weight (MTO W):** Höchstabfluggewicht; vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht
- › **Minimum Connecting Time:** Kürzeste benötigte Zeit beim Umsteigevorgang auf einem Hub-Flughafen
- › **One-Roof-Konzept:** Bereitstellung aller Einrichtungen rund um den Flugbetrieb sowie der Verkehrsanbindung unter einem Dach
- › **Point-to-Point-Verkehr:** Direktverbindung zwischen zwei Punkten.
- › **Ramp Handling:** Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitärservice, Passagiertransport etc.
- › **Trucking:** Luftfracht, die auf Lkw transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)
- › **VIE -Skylink:** Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Terminal 2 anschließt
- › **VISITAIR Center:** Seit 2007 bestehendes Ausstellungs- und Informationszentrum über den Flughafen Wien.

>

Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

- › **Anlagenintensität:** Anlagevermögen / Gesamtvermögen
- › **Anlagendeckungsgrad 2:** (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen
- › **Capital Employed:** Sachanlagevermögen + immaterielle Vermögensgegenstände + langfristige Forderungen + Working Capital
- › **EBIT nach Steuern:** EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern vom Ertrag
- › **EBITDA -Margin:** (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz
- › **EBIT -Margin:** EBIT / Umsatz
- › **Eigenkapitalquote:** Eigenkapital / Bilanzsumme
- › **Gearing (Verschuldungsgrad):** Nettoverschuldung / Eigenkapital
- › **ROE (Return on Equity after Tax):** Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital
- › **ROCE (Return on Capital Employed after Tax):** EBIT nach Steuern / durchschnittliches Capital Employed
- › **ROS, Umsatzrendite (Return on Sales):** EBIT / Umsatz
- › **Nettoverschuldung (Net debt):** (Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten) – liquide Mittel - kurzfristige Wertpapiere
- › **Working Capital:** Vorräte + kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – kurzfristige Steuerrückstellungen – übrige kurzfristige Rückstellungen – Lieferantenverbindlichkeiten – übrige kurzfristige Verbindlichkeiten
- › **Weighted Average Cost of Capital (WACC):** Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten für Eigen- und Fremdkapital

Abkürzungsverzeichnis

- › **ACI:** Airports Council International (Internationale Flughafenvertretung)
- › **BM VIT:** Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- › **CO₂:** Kohlendioxid
- › **IATA:** International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)
- › **ICAO:** International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
- › **LFZ:** Luftfahrzeug
- › **NOx:** Stickstoffoxide
- › **OAG:** Official Airline Guide
- › **PAX:** Passagier
- › **TSA:** Transportation Security Administration (amerikanische Bundesbehörde des Heimatschutzministeriums)
- › **OECD:** Organisation for Economic Co-operation and Development – Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
- › **VIAS:** Vienna International Airport Security Services GesmbH



www.viennaairport.com