



[www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)

Geschäftsbericht  
**2015**  
Flughafen Wien AG



# Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

## › Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

in € Mio.	2015	Veränd. in %	2014	2013	2012
Gesamtumsatz	654,4	3,8	630,2	622,0	607,4
davon Airport <sup>1</sup>	359,2	4,4	344,1	331,4	315,3
davon Handling <sup>1</sup>	151,3	3,8	145,7	151,9	155,9
davon Retail & Properties <sup>1</sup>	128,2	3,6	123,8	121,2	119,5
davon Sonstige Segmente <sup>1</sup>	15,6	-5,7	16,6	17,5	16,6
EBITDA	275,2	10,0	250,2	241,5	221,4
EBITDA-Marge (in %) <sup>2</sup>	42,0	n.a.	39,7	38,8	36,5
EBIT	142,9	19,3	119,8	112,1	108,0
EBIT-Marge (in %) <sup>3</sup>	21,8	n.a.	19,0	18,0	17,8
ROCE vor Steuern (in %) <sup>4</sup>	9,3	n.a.	7,5	6,8	6,5
ROCE nach Steuern (in %) <sup>5</sup>	7,0	n.a.	5,6	5,1	4,9
Konzernergebnis nach Minderheiten	100,4	21,8	82,5	73,3	71,9
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	228,4	3,5	220,6	204,4	179,7
Eigenkapital	1.020,0	7,1	952,5	905,9	851,6
Eigenkapitalquote (in %)	53,4	n.a.	50,3	46,4	41,3
Nettoverschuldung	466,0	-7,9	506,2	633,4	719,6
Bilanzsumme	1.909,7	0,9	1.892,2	1.953,9	2.061,8
Gearing (in %)	45,7	n.a.	53,1	69,9	84,5
Investitionen <sup>6</sup>	79,9	6,4	75,1	72,8	101,2
Ertragsteuern	30,5	23,1	24,8	23,5	21,4

## › Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2015	Veränd. in %	2014	2013	2012
Gesamtpassagiere (in Mio.)	22,8	1,3	22,5	22,0	22,2
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,3	-3,6	6,5	6,8	7,1
Flugbewegungen	226.811	-1,7	230.781	231.179	244.650
MTOW (in Mio. Tonnen) <sup>7</sup>	8,4	2,6	8,2	7,9	8,1
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	272.575	-1,8	277.532	256.194	252.276
Sitzladefaktor (in %) <sup>8</sup>	74,3	-0,7 % p.	75,0	74,8	73,0

Erläuterungen: 1) 2012 angepasst an die neue Segmentdarstellung; 2) EBITDA-Marge (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse; 3) EBIT-Marge (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse; 4) ROCE vor Steuern (Return on Capital Employed before Tax) = (EBIT zuzüglich zurechenbarer Steuern) / durchschnittliches Capital Employed; 5) ROCE nach Steuern (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern) / durchschnittliches Capital Employed; 6) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen inklusive Rechnungs-korrekturen Vorjahre; 7) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge; 8) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere / angebotene Sitzplatzkapazität

## › Börsentechnische Kennzahlen

	2015	Veränd. in %	2014	2013	2012
Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	0,0	21	21	21
KGV (per 31.12.)	18,3	-6,2	19,5	17,5	12,6
Gewinn je Aktie (in €)	4,78	21,8	3,93	3,49	3,42
Dividende je Aktie (in €) <sup>1</sup>	2,00	21,2	1,65	1,30	1,05
Dividendenrendite (per 31.12.; in %)	2,3	n.a.	2,1	2,1	2,4
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	41,8	n.a.	42,0	37,3	30,5
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	1.839,6	14,0	1.613,2	1.281,0	902,8
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	89,70	10,1	81,50	61,43	42,99
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	75,22	26,7	59,38	41,00	26,04
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	87,60	14,0	76,82	61,00	42,99
Marktgewichtung ATX (per 31.12.; in %) <sup>2</sup>	1,6	n.a.	1,5	-	-

## › Nachhaltigkeitskennzahlen

	2015	Veränd. in %	2014	2013	2012
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt (FTE) <sup>3</sup>	4.360	1,3	4.306	4.399	4.475
Mitarbeiter zum Stichtag 31.12. (Anzahl)	4.380	4,1	4.208	4.247	4.306
Frauenquote (in %)	23,3	23,9	18,8	19,1	19,2
Anteil weiblicher Führungskräfte (in %)	16,5	-8,8	18,1	17,6	16,5
Meldepflichtige Arbeitsunfälle (Anzahl) <sup>4</sup>	126	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Gesamtenergiebedarf (kWh/VE <sup>5</sup> )	7,43	1,2	7,34	8,23	8,25
Gesamtmenge Abfall (kg/VE <sup>5</sup> )	0,15	7,1	0,14	0,14	0,13
Wasserverbrauch (Liter/VE <sup>5</sup> )	17,3	8,8	15,9	17,4	19,7
Abwasseranfall (Liter/VE <sup>5</sup> )	17,7	-1,1	17,9	24,1	19,7

1) Dividende 2015: Vorschlag an Hauptversammlung; 2) ATX: per März 2014 Umstufung der VIE-Aktie vom ATX Prime in den ATX; 3) nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlinge, exklusive Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.), exklusive Vorstände und Geschäftsführer gewichteter „full-time equivalent“ im Jahresdurchschnitt (FTE); 4) ab 2015 Umstellung von Flughafen Wien AG auf den Flughafen-Wien-Gruppe, Vorjahreswerte nicht vergleichbar; 5) Verkehrseinheit (VE) entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht bzw. Luftpost





# Inhalt

8	—	<b>Brief an die Aktionäre</b>
12	—	<b>Highlights 2015</b>
14	—	<b>Unternehmensprofil</b>
15	—	Vision, Werte & Unternehmensziel
16	—	Der Standort Flughafen Wien
20	—	Die Flughafen-Wien-Gruppe
21	—	Die Segmente
25	—	Auslandsbeteiligungen im Überblick
26	—	<b>Unternehmensstrategie</b>
42	—	<b>Verantwortungsvolle Unternehmensführung</b>
56	—	<b>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>
64	—	<b>Investor Relations</b>
72	—	<b>Corporate-Governance-Bericht</b>
85	—	<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>
88	—	<b>Konzernlagebericht</b>
136	—	<b>Konzernabschluss</b>
138	—	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
139	—	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
140	—	Konzern-Bilanz
141	—	Konzern-Geldflussrechnung
142	—	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
144	—	Konzernanhang
252	—	Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsegesetz
253	—	Bestätigungsvermerk
256	—	<b>Glossar</b>



Mag. Julian Jäger

Dr. Günther Ofner

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



Das Geschäftsjahr 2015 ist für die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) außerordentlich erfolgreich verlaufen. Rekordergebnisse auf der wirtschaftlichen Seite und zahlreiche internationale Anerkennungen für Service- und Dienstleistungsqualität zeigen, dass ein sparsamer Umgang mit Ressourcen – sei es Geld, Energie oder sonstige Betriebsmittel – bei gleichzeitiger Verbesserung der Leistung für unsere Partner und Passagiere kein Widerspruch sein müssen. Parallel dazu – und das ist besonders erfreulich – ist auch die Zufriedenheit und Loyalität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, erhoben in unserer regelmäßigen Mitarbeiterbefragung deutlich angestiegen. Unter den vielen Auszeichnungen, die wir im Berichtsjahr erhalten haben, freut uns jene für den „Best Airport Staff in Europe“, vergeben von der auf Luftfahrt spezialisierten Rating-Agentur Skytrax, ganz besonders. Auch die Verleihung der Auszeichnung "4-Star-Airport" durch Skytrax war ein weiterer Beweis für unsere Dienstleistungs- und Servicekultur.

Die Verbesserung in so vielen Parametern ist bemerkenswert, zumal die Rahmenbedingungen im abgelaufenen Jahr keineswegs günstig waren. In zahlreichen für unseren Airport wichtigen Destinationen gab es spürbare Belastungen. Die Krisen in Russland und der Ukraine betreffen den traditionellen CEE-Hub Wien natürlich in besonderer Weise, aber auch wichtige Urlaubsdestinationen wie Türkei oder Ägypten waren durch Terror oder die durch den Syrienkrieg ausgelöste Flüchtlingskatastrophe negativ beeinflusst. Dass es trotzdem gelungen ist, einen neuen Passagierrekord zu erreichen und die gesteckten Unternehmensziele teils sogar deutlich zu übertreffen, ist eine gemeinsame Leistung aller Kolleginnen und Kollegen der FWAG, bei denen wir uns an dieser Stelle ganz herzlich bedanken möchten. Deren Unterstützung war auch ganz entscheidend dafür maßgeblich, dass wir – in Wahrnehmung unserer gesellschaftlichen Verantwortung – 400 Flüchtlingen im Asylwerber-Camp „Henry Dunant“ des Roten Kreuzes auf dem Gelände des Flughafens eine menschenwürdige Bleibe bieten konnten.

&gt;

2015 verzeichnete der Flughafen Wien 22,8 Millionen Passagiere. Das entspricht einem Plus von 1,3% gegenüber dem Vorjahr (2014: 22,5 Mio.) und ist ein neuer Höchstwert. An Spitzentagen werden rund 88.800 Reisende abgefertigt, was schon fast der Einwohnerzahl Klagenfurts entspricht. Dennoch konnte unser Airport seine europaweiten Top-ergebnisse bei Transferzeit, Pünktlichkeit und Gepäckzuverlässigkeit halten. Bei der Passagierentwicklung setzten sich die Trends des Vorjahres fort: Während die Zahl der Lokalpassagiere um 3,2% von 15,9 auf 16,4 Millionen anstieg, gab es bei den Transferpassagieren einen Rückgang um 3,6% von 6,5 auf 6,3 Millionen. Letzteres ist zu einem Gutteil auf die bereits erwähnten politischen Krisen, insbesondere jene in Russland zurückzuführen, sowie auf einen geänderten Destinations-Mix wichtiger Fluglinien wie etwa unseres Home-Carriers Austrian Airlines. Wegen des Einsatzes größerer Flugzeuge ging die Zahl der Starts und Landungen trotz des Passagier-Plus leicht um 1,7% von 230.781 auf 226.811 zurück. Auch das Frachtvolumen reduzierte sich von 277.532 Tonnen um 1,8% auf 272.575 Tonnen und spiegelt damit die insgesamt schwache Konjunktur wider.

2015 konnte die FWAG Umsatzerlöse von € 654,4 Mio. erzielen. Das ist ein neuer Umsatzrekord und ein Plus gegenüber 2014 von 3,8%. Das EBITDA stieg überproportional um 10,0% auf € 275,2 Mio., die EBITDA-Marge verbesserte sich um 2,3 Prozentpunkte auf 42,0% – ebenfalls ein historischer Höchstwert. Die Profitabilität vor Steuern und Abschreibungen hat sich somit seit 2010, als die EBITDA-Marge bei nur 31,5% lag, um ein Drittel verbessert. Damit lassen wir Benchmark-Airports wie München oder Frankfurt bereits hinter uns. Das Nettoergebnis stieg um 21,8% von € 82,5 Mio. auf € 100,4 Mio. und ist somit erstmals dreistellig. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl erhöhte sich um 1,3%. Im Durchschnitt waren im Berichtsjahr 4.360 Mitarbeiter beim Flughafen Wien beschäftigt (2013: 4.306).

Das gute wirtschaftliche Ergebnis spiegelt sich auch in einer weiteren Stärkung der Bilanz wider. Die Verschuldung konnte um rund € 40 Mio. von € 506,2 Mio. auf € 466,0 Mio. gedrückt werden, und das Gearing – also die Verschuldung in Relation zum Eigenkapital – hat sich um 7,4 Prozentpunkte auf 45,7% verringert. Das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA ist auf den höchst komfortablen Wert von 1,7 gesunken, was unserem Unternehmen eine ausgezeichnete Bonität und damit geringere Finanzierungskosten sichert. Das erhöht wiederum den Spielraum für zukünftige Investitionen der FWAG. Auch die Selbstfinanzierungskraft des Unternehmens, gemessen am Cashflow, konnte 2015 von sehr hohem Niveau nochmals leicht gesteigert werden und betrug € 228,4 Mio. nach € 220,6 Mio. im Vorjahr. Sehr erfolgreich entwickelten sich auch die beiden internationalen Beteiligungen der FWAG, Malta und Košice. Der Flughafen Malta – bei dem wir kürzlich unseren Anteil auf 48,5% aufgestockt haben – erreichte einen neuen Passagier- und Ergebnisrekord und auch Košice brachte einen Ergebnisbeitrag in Millionenhöhe.

Das sehr gute Ergebnis der FWAG schlägt sich natürlich auch positiv in der Dividende nieder. Der Hauptversammlung wird eine Erhöhung der Ausschüttung von € 1,65 je Aktie auf € 2,00 vorgeschlagen.

Die guten Finanzergebnisse unseres Unternehmens sind nicht zuletzt auch das Resultat der konsequenten Weiterentwicklung unserer Infrastruktur und unseres Destinationsangebots. Die Eröffnung des neuen Bahnhofs für Fernzüge war in dieser Hinsicht ein Meilenstein. Reisende aus Linz können nun ohne Umsteigen in 1:47 Stunden den Airport erreichen, von Salzburg aus in 2:49 Stunden. Auch das Angebot an Reisezielen, die vom Flughafen Wien erreichbar sind, konnte 2015 wieder erweitert werden. Dazu zählen etwa neue Langstrecken wie Mauritius oder Miami, aber auch attraktive Ziele innerhalb Europas wie Tallinn, Menorca, Bordeaux oder Alicante.

Diese positive Entwicklung wollen wir auch 2016 fortsetzen. Das erste Quartal liegt, was die Passagierzahlen betrifft, über der Prognose. Wir gehen aber aufgrund der politischen und weltwirtschaftlichen Situation von einer Abschwächung in den kommenden Quartalen aus, die durch die von den Airlines für den Sommerflugplan angekündigten neuen Steckenaufnahmen und Frequenzverdichtungen teilweise kompensiert werden kann. Für das Gesamtjahr rechnen wir mit einem Passagierplus von 0% bis 2%. Was die Finanzziele anbelangt, so rechnen wir – nach der Vollkonsolidierung des Malta Airport die ab dem zweiten Quartal 2016 erfolgt – mit einem Umsatz größer € 740 Mio., einem EBITDA größer € 310 Mio. und einem Nettoergebnis von über € 115 Mio. Auch die Nettoverschuldung – ohne Einberechnung von Malta – soll weiter sinken und zu Jahresende unter € 400 Mio. liegen.

Die strategische Ausrichtung unseres Unternehmens, die Position des Flughafens Wien als wichtigste Drehscheibe zu Destinationen nach Mittel- und Osteuropa weiter auszubauen, unsere Infrastruktur zu verbessern und die sich aus ihr ergebenden Ertrags- und Wachstumspotentiale konsequent zu nutzen, bleibt unverändert.

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

Schwechat, März 2016

**Der Vorstand**



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO

# Highlights 2015

## Jänner

- > Präsentation der Verkehrszahlen 2014: **Passagierrekord von 22,5 Mio. (+2,2%)** trotz sehr schwierigem Marktumfeld
- > Winterdienst am Flughafen Wien: Über **500 Beschäftigte und mehr als 80 Fahrzeuge** stehen für Schneeräumung und Enteisung zur Verfügung

## Februar

- > Besucherterrasse am Flughafen Wien startet in neue Saison: Jährlich nutzen **mehr als 40.000 Besucher** die Möglichkeit eines informativen Rundumblicks auf das Vorfeld

## März

- > Neue Gastronomieangebote am Flughafen Wien: **Daily Roast** und **Juice Factory** eröffnen
- > Flughafen Wien erhält die internationale Auszeichnung Skytrax-Award für **„Best Airport Staff in Europe“**
- > **Internetauftritt** des Flughafen Wien im neuen Look
- > Präsentation der Zahlen zum Geschäftsjahr 2014: Deutliche Ergebnisverbesserung trotz heftigem Krisen-Gegenwind. **Dividende steigt auf € 1,65**

## April

- > Neue **Schnell-Ladestation** für E-Fahrzeuge am Airport wird eröffnet
- > Neuer **Charterbus-Parkplatz** geht in Betrieb
- > Neue Fluglinien: **Air Moldova** fliegt nach Chisinau (Moldawien); **Estonian Air** fliegt nach Tallinn (Estland)

## Mai

- > Quartalszahlen 1/2015: **Plus bei Umsatz** und Ergebnis trotz Passagierrückgang
- > Flughafen Wien bietet **Public Viewing-Zonen** in den Terminalbereichen um den Song Contest am Airport live erleben zu können
- > Neue Fluglinien: **Aegean Airlines** nimmt neue Verbindung nach Rhodos auf (Griechenland); **AirBaltic** fliegt nach Tallinn (Estland); **TUIFly** fliegt nach Rhodos, Kos, Kreta und Korfu (Griechenland); **Vueling** führt neue Strecke nach Rom (Italien) ein; **Europe Airpost** nimmt Flüge nach Bordeaux und Toulouse (Frankreich) auf

## Juni

- > **Mag. Julian Jäger** und **Dr. Günther Ofner** als Flughafen Wien-Vorstände wiederbestellt

## Juli

- > 31. Juli 2015: Passagierstärkster Tag in der Geschichte des Flughafen Wien mit **88.652 Passagieren**
- > **Starbucks** eröffnet in der Ankunftshalle

## August

- > Die Flughafen Wien AG legt ein Angebot zur Anteilsaufstockung am **Flughafen Malta**
- > Rekordmonat August: Mit **2.386.256 Passagieren** höchstes Monatspassagieraufkommen in der Geschichte des Flughafen Wien
- > Quartalszahlen 2/2015: **Plus bei Umsatz** und Ergebnis trotz leichten Passagerrückgangs
- > Flughafen Wien stellt temporäre Unterkunft für **Asylwerber** bereit

## September

- > Skytrax verleiht dem Flughafen Wien die Auszeichnung „**4-Star-Airport**“: insgesamt nur neun weitere „4-Star-Airports“ in Europa
- > Neue Sicherheitsauflagen: **Sprengstoffdetektoren** erfolgreich eingeführt

## Oktober

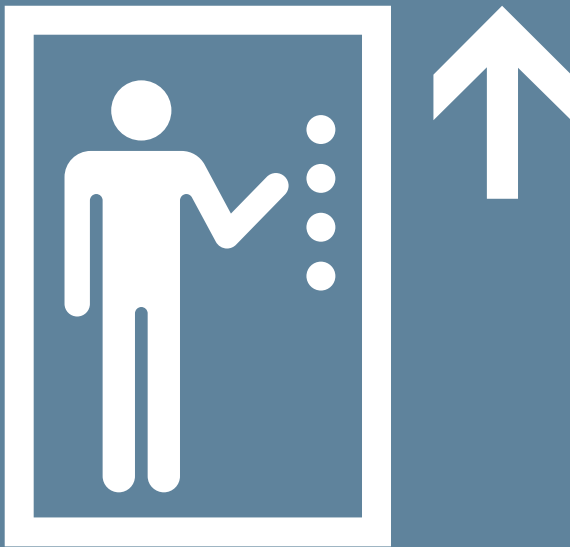
- > **Kühne + Nagel** verlegt Unternehmenszentrale auf den Flughafen Wien
- > Flughafen Wien erhält „**Beryll-Award**“ für visuelle Barrierefreiheit der Terminalbereiche
- > Neue Fluglinie: **SAS** nimmt wieder Verbindungen nach Kopenhagen (Dänemark) auf
- > Die Airport City wächst weiter – **Fit Fabrik** eröffnet hochmodernes Fitness Center am Flughafen Wien

## November

- > Präsentation des neuen **Nachhaltigkeitsberichts**
- > Flughafen Wien erhält **EMAS Zertifizierung**
- > Quartalszahlen 3/2015: **Deutliches Plus bei Umsatz und Ergebnis** und Erhöhung der Gewinnprognose für das Gesamtjahr 2015 auf € 95 Mio. nach bisher € 85 Mio.
- > 23.11.2015: All-time high der Flughafen Wien Aktie mit **€ 89,7 pro Aktie**
- > Neue Fluglinie: **Eurowings** fliegt nach Barcelona, Palma de Mallorca (Spanien) und London-Stansted (Großbritannien).

## Dezember

- > **Erwerb** der Immobiliengesellschaft VFI (vormals Hermione Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH)
- > Neue Destinationen: **easyJet** startet mit neuen Flugangeboten nach London Luton, Manchester, Bristol (Großbritannien), nach Amsterdam (Niederlande) und Berlin Schönefeld (Deutschland)
- > **Containerdorf** als Dauerunterkunft für 400 Asylwerber am Flughafen Wien fertiggestellt und eröffnet



# Unternehmensprofil

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) gewährleistet mit ihrem diversifizierten Leistungsportfolio den reibungslosen Betrieb des Flughafen Wien. 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, der Passagierabfertigung, 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.

## Vision, Werte & Unternehmensziel

Die langfristigen Ziele und der Unternehmenszweck der Flughafen-Wien-Gruppe werden in einem kontinuierlichen Prozess allen Mitarbeitern zur Kenntnis gebracht und vertieft.

Dabei wird auch auf jene vier Grundwerte aufgebaut, zu denen sich die Flughafen-Wien-Gruppe und ihre Mitarbeiter bekennen und nach denen das berufliche und unternehmerische Handeln im gesamten Konzern ausgerichtet ist.

Die **Vision der FWAG** lautet:

„Wir zählen zu den besten Flughäfen Europas, weil wir als beste Drehscheibe zwischen Ost und West die Bedürfnisse unserer Kunden professionell und serviceorientiert erfüllen.“

Das **langfristige Unternehmensziel** orientiert sich an der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts:

„Wir verfolgen eine offensive Wachstumsstrategie am Standort und schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um gemeinsam mit unseren Partnern die vielfältigen Chancen und Potenziale im Luftverkehr zu nutzen. Dadurch erzielen wir eine bestmögliche, nachhaltige Steigerung unseres Unternehmenswerts.“

Die **vier Grundwerte**, zu denen sich Unternehmensleitung und Mitarbeiter der FWAG bekennen, sind:

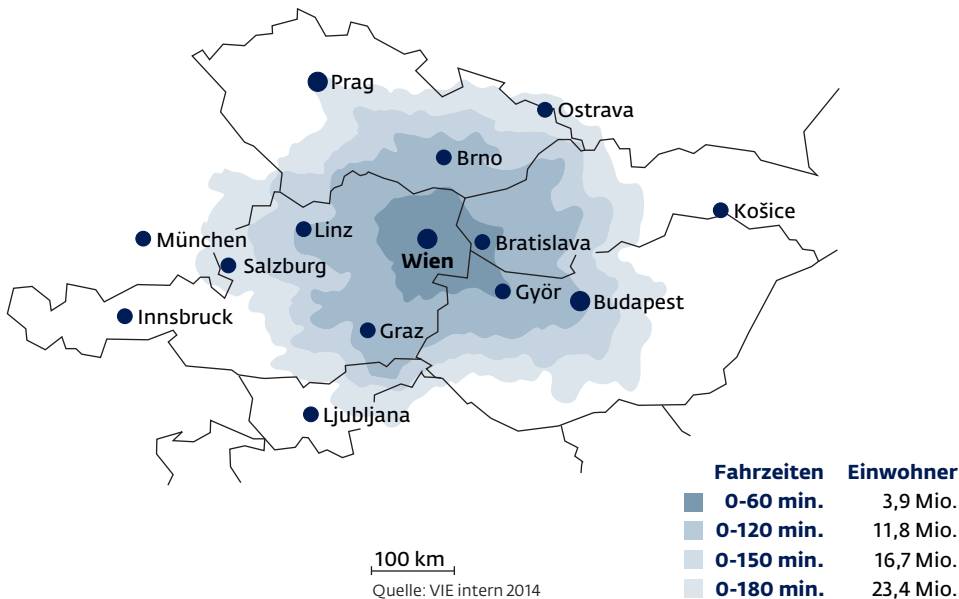
- **Kundenorientierung:** Die Bedürfnisse unserer Kunden zu erfüllen, ist unsere oberste Priorität. Wir begreifen uns als Dienstleister und begegnen unseren Kunden freundlich, respektvoll und mit Verständnis für ihre individuellen Wünsche.
- **Professionalität:** Höchste Professionalität und Engagement kennzeichnen unsere Arbeit. Wir sind stolz darauf, unsere Aufgaben genau, zuverlässig sowie auf Sicherheit bedacht zu erfüllen und integrieren neue Technologien und Verfahren in unsere Prozesse, um uns weiter zu verbessern.
- **Wirtschaftlichkeit:** Wir gehen mit unseren wirtschaftlichen und natürlichen Ressourcen sowie mit der Energie sparsam, effizient und verantwortungsbewusst um.
- **Respekt:** Wir begegnen uns mit Vertrauen und Ehrlichkeit und sehen Fehler als Ansporn, besser zu werden. Wir haben Respekt vor der Meinung und Leistung anderer und unterstützen uns gegenseitig.

## Der Standort Flughafen Wien

Der Flughafen Wien erstreckt sich über eine Gesamtfläche von rund 10 km<sup>2</sup>. Er liegt etwa 20 Kilometer vom Zentrum Wiens entfernt und ist über eine Autobahn, die Eisenbahn sowie durch lokale Nahverkehrsverbindungen wie Bus, Schnellbahn und den City Airport Train (CAT) in kurzer Zeit erreichbar. Zudem beschleunigt und erleichtert der Fernbahnhof am Flughafen Wien die Anreise von Passagieren aus Ballungsräumen wie Linz, Salzburg und St. Pölten.

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 181 Destinationen in 75 Ländern sowie hohe Servicequalität durch kurze Umsteigezeiten, hervorragende Gepäckzuverlässigkeit und eine Pünktlichkeitsrate, die seit Jahren zu den besten Europas zählt, zeichnen den Flughafen Wien aus.

Das Einzugsgebiet, die sogenannte Catchment Area, umfasst innerhalb von zwei Stunden Fahrzeit neben Österreich auch Teile Tschechiens, der Slowakei, Ungarns und Sloweniens. Rund 11,8 Millionen Menschen leben in diesem zeitlichen Radius, innerhalb von drei Stunden ist der Flughafen sogar für 23,4 Millionen Bürger erreichbar (siehe Grafik). Der zunehmende Ausbau der Infrastruktur in den Anrainerstaaten führt zu einer kontinuierlichen Erweiterung des für den Flughafen Wien relevanten Einzugsgebiets. Der wirtschaftliche Aufholprozess dieser Regionen bewirkt auch eine wachsende Reisebereitschaft.





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 auch als Transfer-Hub zu nutzen. Darauf setzen als Home-Carrier nicht nur die Austrian Airlines – und damit die Lufthansa Gruppe –, sondern auch NIKI/airberlin, die Wien unter anderem als Drehscheibe für ihre Griechenland-Destinationen nutzt.

Das bestehende Pistensystem aus zwei sich kreuzenden Start- und Landebahnen ermöglicht im Regelbetrieb derzeit bis zu 72 Flugbewegungen pro Stunde. Ein wichtiges Kriterium, um in Zukunft vom erwarteten Wachstum des Luftverkehrs profitieren zu können, ist die zeitgerechte Kapazitätserweiterung. Neben Terminalflächen, Parkpositionen für Flugzeuge und einem verbesserten Rollwegsystem muss vor allem auch die Kapazität der Start- und Landebahnen dem künftigen Bedarf entsprechen (siehe „Unternehmensstrategie“ ab Seite 26).

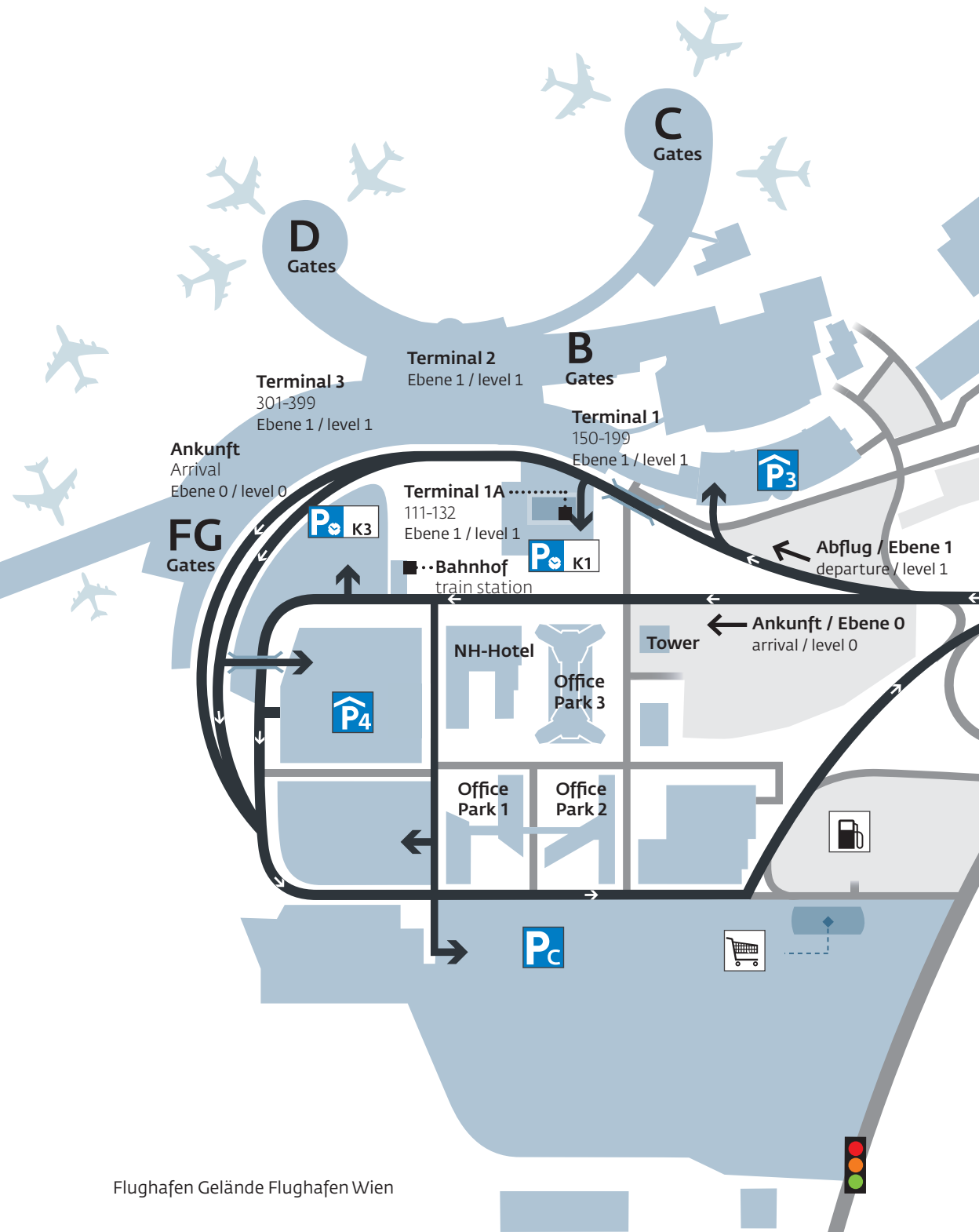
### › Eckdaten des Flughafens Wien

Passagiere 2015	22.775.054
Gelände­fläche Flughafen	10 km <sup>2</sup>
Airlines <sup>1</sup>	75
Destinationen <sup>1</sup>	181
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe <sup>2</sup>	4.360
Erwerbstätige am Standort Flughafen insgesamt	ca. 20.000
Gepäckstück-Handling	ca. 18 Mio.
Check-in-Schalter	128
Abstellpositionen in max. Belegung	96
davon Andockpositionen	37
Vermietbare Gesamtfläche 2015 <sup>3</sup>	111.335 m <sup>2</sup>
davon vermietbare Frachtfläche <sup>3</sup>	19.200 m <sup>2</sup>
davon vermietbare Bürofläche <sup>3</sup>	90.734 m <sup>2</sup>
Verkaufsfläche Retail-Outlets <sup>3</sup>	9.835 m <sup>2</sup>
Verkaufsfläche Gastronomie-Outlets <sup>3</sup>	8.195 m <sup>2</sup>
Leerstand Outlets <sup>3</sup>	582 m <sup>2</sup>
Outlet-Flächen gesamt <sup>3</sup>	18.612 m <sup>2</sup>
Verhältnis zwischen Airside- und Landside-Flächen	ca. 70% : 30%
Parkplätze indoor <sup>1</sup>	11.036
Parkplätze outdoor <sup>1</sup>	10.601

1) Per 31.12.2015

2) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt 2015,

3) Durch Umwidmungen von Flächen kann es zu Abweichungen der Flächengrößen im Jahresvergleich kommen, auch ohne tatsächlichen Flächenzuwachs bzw. Flächenabbau.



Flughafen Gelände Flughafen Wien

Betriebsgelände Flughafen Wien

Air Cargo Center

B9 Pressburger Straße

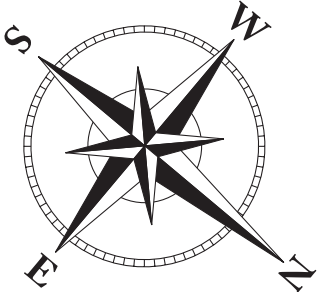
Schwechat →

Bratislava

Wien →  
Vienna



Fischamend



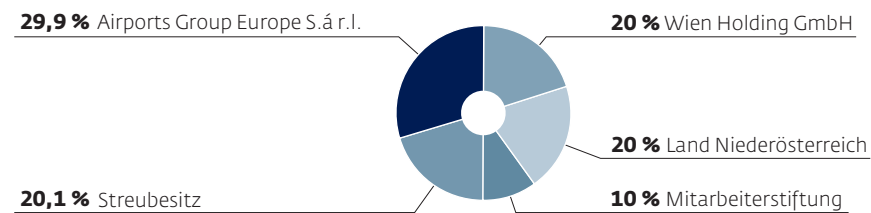
# Der Flughafen Wien im Überblick

## Die Flughafen-Wien-Gruppe

Der Flughafen Wien wurde 1938 zunächst als Militärflugplatz in Betrieb genommen. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm er die Rolle des Zivilflughafens für Wien vom Flughafen Aspern. Im Herbst 1945 wurde die Anlage vereinbarungsgemäß von den britischen Besatzungstruppen übernommen, die auf dem Gelände die Royal Air Force Station Schwechat (RAF Schwechat) einrichteten. 1954 übernahm die Wiener Flughafenbetriebsgesellschaft die Verwaltung und Abfertigung am Flughafen Wien. 1960 wurde das neugebaute Abfertigungsgebäude in Betrieb genommen. 1973 wurde am Flughafen Wien bereits die 2-Millionen-Passagiergrenze überschritten und mit der Planung für eine zweite Piste begonnen. Diese wurde 1977 eröffnet. 1986 erfolgte die Grundsteinlegung für den Pier Ost, der im Jahr 1988 feierlich in Betrieb genommen wurde. In den Jahren 1990-1996 wurde der Ausbau des Flughafen Wien fortgesetzt. Es folgten der Bau des Parkhauses 3, der Speditionsgebäude und des Pier West. Weitere wichtige Arbeitsschritte waren die Errichtung des Office Park 1 und 2, der Bau des Parkhauses 4 und die Erweiterung der Terminalgebäude um den Terminal 3.

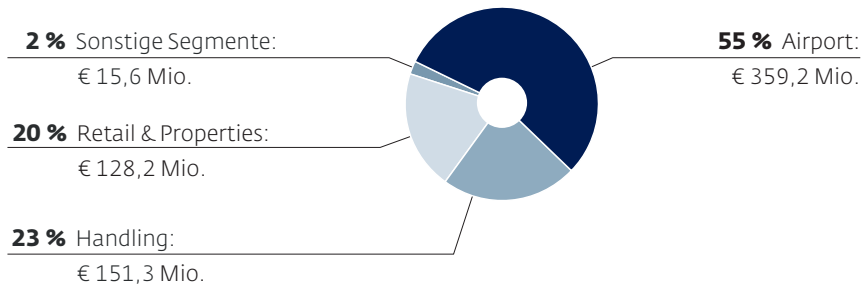
Das Unternehmen wurde im Jahr 1992 teilprivatisiert, die Aktien sind seitdem an der Wiener Börse gelistet. Größte Aktionäre sind Airports Group Europe S.à r.l. mit 29,9%, gefolgt von Stadt Wien (über Wien Holding GmbH) und Land Niederösterreich (über die NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH) mit je 20,0% sowie Flughafen Wien Mitarbeiterstiftung (Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung) mit 10,0%. Die restlichen 20,1% der Aktien befinden sich in Streubesitz (siehe Grafik). Damit ist die FWAG einer der wenigen börsennotierten Airports Europas.

### Aktionärsstruktur per 31.12.2015



Die Geschäftstätigkeit der Flughafen-Wien-Gruppe ist in die vier Segmente Airport, Handling, Retail & Properties und den Bereich Sonstige Segmente aufgeteilt. Eine detaillierte Beschreibung der Geschäftsentwicklung der Segmente findet sich im Lagebericht auf Seite 97.

## Umsatzverteilung FWAG



### › Segment Airport

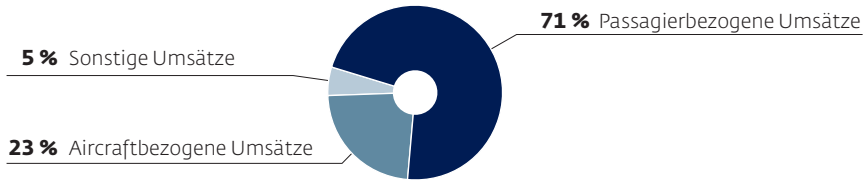
Das Segment Airport ist für den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck verantwortlich (die Durchführung der Kontrollen erfolgt durch die 100%-Tochter VIAS). Ein weiteres Aufgabengebiet ist die Akquisition neuer Airlines im Point-to-Point-Verkehr sowie im Transferverkehr und damit verbunden die Erweiterung des Destinationsangebots sowie die Erhöhung der Flugfrequenzen. Eine attraktive Entgelte- und Incentive-Gestaltung für die Fluglinien unterstützt diese Bemühungen. Zu den Tätigkeiten des Segmentes Airport zählen:

- › Flugplatzbetrieb
- › Zutrittskontrollen
- › 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 Incentive-Gestaltung
- › Behebung von Notfällen und Störungen
- › Feuerwehr
- › Ambulanz
- › Winterdienst (Vorfeld und Pisten)
- › Betrieb des Standortes Vöslau
- › Umweltmanagement & Umlandkoordination

2015 wurden am Flughafen Wien rund 22,8 Millionen Passagiere abgefertigt, ein Plus gegenüber dem Vorjahr von 1,3%. Ein Rückgang bei den Transferpassagieren konnte dabei durch den starken Zuwachs bei Lokalpassagieren überkompensiert werden. Die Flugbewegungen fielen um rund 1,7% auf rund 227.000 zurück. Das für die Landeentgelte wichtige Höchstabfluggewicht (MTOW) legte um 2,6% zu. (Detaillierte Verkehrsergebnisse siehe Seite 91)

Das Segment Airport trug im Jahr 2015 mit einem Umsatz von € 359,2 Mio. zu 54,9% zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Die Beiträge dieses und der übrigen Segmente zum Ergebnis finden sie im Lagebericht auf Seite 97 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. Zum Segment Handling zählen neben dem Ramp-, Cargo- und Passagierhandling auch die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen wie etwa Kontrollen von Personen und Handgepäck sowie die General Aviation, welche Flüge der zivilen Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs umfasst. 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 Segmentes Handling zählen:

- › Be- und Entladen der Luftfahrzeuge
- › Frachtabfertigung
- › Passagierabfertigung
- › Passagier- bzw. Crewtransport
- › Cateringtransport
- › Kabinenreinigung
- › Sanitärservice
- › Push-back und Schleppen von Luftfahrzeugen
- › Enteisierung der Luftfahrzeuge
- › Abfertigung von Gepäck und Post
- › Erstellung von Flugzeugdokumenten inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen
- › Abfertigung von Luftfracht und Trucking
- › Sicherheitsdienstleistungen (auch für Bereich Airport)
- › Führung des Import- und Exportlagers
- › Betrieb des VIP- & Business-Centers und der Lounges

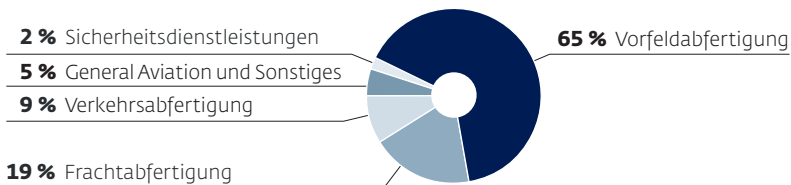
Das Segment Handling trägt den Trends in der Luftfahrtbranche und dem anhaltenden Preisdruck Rechnung und reagiert auf die Bedürfnisse von Airlines, wie etwa kürzere Bodenzeiten oder reduzierte Leistungspakete. Durch die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten, hoher Pünktlichkeit und maßgeschneiderter 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 nur schwach rückläufigen Marktanteil von 87,1% (2014: 87,7%). Auch 2015 konnte in allen Handling-Bereichen eine exzellente Qualität beibehalten und der konsequente Ausbau der Wertschöpfung vorangetrieben werden.

Seit April 2015 bietet die Tochtergesellschaft „VPHS – Vienna Passenger Handling Services GmbH“ Ground Handling Dienstleistungen an. Der Schwerpunkt ihrer Tätigkeiten liegt in der Passagierabfertigung. Seit Bestehen des eigenen Passagierhandlings konnten sowohl Low-Cost-Carrier (z.B. easyJet oder Jet2.com), Business-Airlines (z.B. People´s Viennaline) als auch Linienfluggesellschaften (wie NIKI/airberlin oder Rossiya Airlines) als Kunden gewonnen werden. Mit Qatar Airways nimmt sogar eine „Five-Star“ Fluglinie dieses neue Service der Flughafen-Wien-Gruppe in Anspruch.

Im Jahr 2015 konnte sich der Frachtbereich mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 93,1% gegenüber dem zweiten Cargo-Handling-Anbieter (Swissport) in einem schwierigen wirtschaftlichen Gesamtumfeld behaupten. Das von der FWAG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 253.762 Tonnen, was einem Minus von 1,2% gegenüber 2014 entspricht. Im Vergleich zum Vorjahr sank die abgefertigte Luftfracht um 0,8% auf 196.274 Tonnen, das Trucking-Aufkommen verringerte sich um 2,6% auf 57.488 Tonnen. Die gesamte 2015 am Flughafen umgeschlagene Frachtmenge betrug 272.575 Tonnen. Das entspricht einem Minus von 1,8%. Die detaillierten Frachtergebnisse sind im Abschnitt „Verkehrsergebnis 2015“ auf Seite 95 beschrieben.

Das Segment trug mit einem Umsatz von € 151,3 Mio. im Jahr 2015 zu 23,1% zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei.

### Umsatz Handling



### › Segment Retail & Properties

Neben den flughafentypischen Aktivitäten der Segmente Airport und Handling gewinnen andere Umsatzquellen für den Flughafen Wien immer mehr an Bedeutung. Vor allem die Potenziale als Immobilienentwickler – Stichwort Airport City – stehen dabei im Mittelpunkt. Zusätzlich zur klassischen Rolle als Passagier wird der Fluggast auch immer mehr in seiner Rolle als Retail-, Dienstleistungs- und Gastronomiekunde adressiert. Passagiere, Parkkunden, Hotelgäste, Konferenzteilnehmer, Mitarbeiter und Abholende als „Meeters & Greeters“ sind im Segment Retail & Properties wichtige Zielgruppen. Wesentliche Ergebnisbeiträge liefern neben Shopping & Gastronomie auch Werbeerlöse, das Parken sowie die Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen. Zu den Tätigkeiten des Segments Retail & Properties zählen:

- › Shopping & Gastronomie
- › Vermietung
- › Werbeflächenvermarktung
- › Immobilienentwicklung und Immobilienvermarktung
- › Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen
- › Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsanbindung

&gt;

Das Hauptaugenmerk im Shopping- und Gastronomie-Bereich lag 2015 auf der Erweiterung sowie auf der architektonischen und konzeptionellen Modernisierung der Shopping- und Gastronomieflächen.

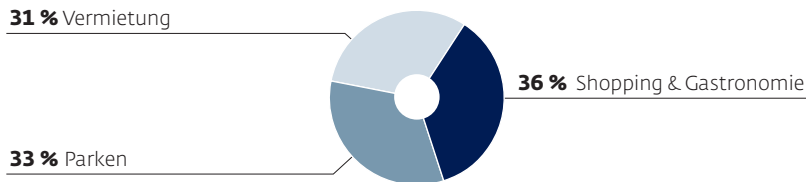
Im Bereich Werbung wird das Portfolio an Werbeformen und Werbeformaten unter einer eigenen Dachmarke „Vienna Airport-MEDIA“ ([www.airport-media.at](http://www.airport-media.at)) gebündelt. Damit wird die Premium-Positionierung der Produkte entlang der Dimensionen Innovation, Exklusivität und Qualität unterstützt. Hinsichtlich der Werbeerlöse konnte im Berichtsjahr erneut eine Zuwachsrate deutlich über dem Passagierwachstum verbucht werden. Der Schwerpunkt bei Werbung Airport-Media liegt 2016 weiterhin auf einem konsequenten Ausbau von digitalen Werbeformen sowie in der Entwicklung von zusätzlichen großformatigen und außergewöhnlichen Werbeanlagen im Innen- und Außenbereich.

Auch die Airport City entwickelte sich im Jahr 2015 weiter: Mit der Ansiedlung von fünf Betrieben und dem im Februar 2016 erfolgten Spatenstich zum neuen Moxy-Hotel am Airport wurden wichtige Schritte gesetzt. Die Übernahme der Immobilien von VFI (vormals Hermione Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) im Dezember 2015 brachte dem Flughafen mehr als 25.000 m<sup>2</sup> zusätzlicher Entwicklungsfläche im Kernbereich des Flughafen-Areals.

Im Bereich Parken wurde 2015 die Teilsanierung des Parkhaus 4 in Angriff genommen. Durch bauliche Optimierungen konnten am Kurzparkplatz 3 (K3) zusätzlich 38 Stellplätze geschaffen werden.

Das Segment trug mit einem Umsatz von € 128,2 Mio. im Jahr 2015 zu 19,6% zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei.

### Umsatz Retail & Properties



### › Segment Sonstige Segmente

Das Segment Sonstige Segmente umfasst verschiedene Dienstleistungen, die sowohl für andere Segmente der Flughafen-Wien-Gruppe als auch für externe Kunden erbracht werden. Zu den Tätigkeiten des Segments Sonstige Segmente zählen:

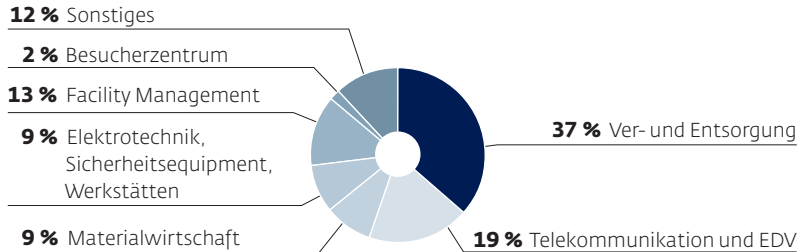
- › Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen
- › Wartung von Infrastruktureinrichtungen
- › Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung
- › Leistungen im Bereich der Telekommunikation sowie der Informatik
- › Technische Dienstleistungen im Bereich Elektromechanik sowie Haustechnik
- › 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 2015 erzielte das Segment Sonstige Segmente Umsatzerlöse in der Höhe von € 15,6 Mio., was einem Anteil von 2,4% am Konzernumsatz entspricht.

### Umsatz Sonstige Segmente



### › Auslandsbeteiligungen

Die FWAG ist an zwei internationalen Flughäfen beteiligt:

Seit der Privatisierung des Flughafens Malta im Jahr 2002 werden 40,0% am Flughafen Malta von der Konsortialgesellschaft Malta Mediterranean Link Consortium Limited gehalten, an der die Flughafen Wien AG über die Tochtergesellschaft VIE (Malta) Limited zu 57,1% beteiligt ist. Die Flughafen Wien AG stellt auch das operative Management des Flughafens Malta und hält über VIE (Malta) Limited direkt weitere 10,1% der Anteile am Flughafen Malta. Durchgerechnet ist die Flughafen Wien AG daher derzeit zu 32,9% am Flughafen Malta beteiligt. 20,0% werden von der maltesischen Regierung gehalten, die restlichen 29,9% befinden sich in Streubesitz.

An der Konsortialgesellschaft ist auch die kanadische Gesellschaft SNC Lavalin Inc beteiligt. Im August 2015 hat die Flughafen Wien AG ein Angebot zum Erwerb der Beteiligung von SNC Lavalin Inc. an Malta International Airport plc ("Flughafen Malta") gelegt. Mit dem Angebot beabsichtigt die Flughafen Wien AG, die indirekten Anteile von SNC-Lavalin Group Inc. an der Konsortialgesellschaft zu erwerben, um dadurch ihre Beteiligung am Flughafen Malta durchgerechnet um weitere 15,5% zu erhöhen. Damit würde der durchgerechnete Anteil der Flughafen Wien AG am Flughafen Malta über 48,0% betragen. Am 1. Februar 2016 gab die Flughafen Wien AG bekannt, dass zum Erwerb der indirekten Anteile von SNC-Lavalin Group Inc. ein Share-Purchase-Agreement abgeschlossen wurde.

Der Flughafen Malta hat im Berichtsjahr erneut einen Passagierrekord mit rund 4,6 Mio. Reisenden erzielt. Das entspricht einem Plus von 7,7% gegenüber 2014, was sich auch im Ergebnisbeitrag niederschlägt: Mit € 5,8 Mio. (2014: € 4,7 Mio.) leistet diese Beteiligung einen wesentlichen Beitrag zum Finanzergebnis der FWAG.

Am Flughafen Košice ist die FWAG indirekt über eine Holding mit 66,0% beteiligt. Der zweite Eigentümer ist die slowakische Regierung. 2015 verzeichnete der Flughafen Košice ein Passagierwachstum von 15,1% auf 410.446 Passagiere. 2015 konnte ein Beteiligungsergebnis in Höhe von € 1,3 Mio. erzielt werden (2014: € 1,0 Mio.).

Die Strategie der Flughafen-Wien-Gruppe konzentriert sich auf diese beiden bestehenden Beteiligungen. Es ist nicht geplant, Anteile an weiteren Airports zu erwerben.



# Unternehmensstrategie

Die Unternehmensvision der Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) (siehe Seite 15) definiert unser eigenes Selbstverständnis und formuliert ein langfristiges Leistungs- und Zielniveau. Sie gibt den Rahmen für die Formulierung der langfristigen Unternehmensziele und die strategische Ausrichtung der FWAG vor.

2013 wurden in einem breit angelegten Prozess die Oberziele und strategischen Stoßrichtungen der Gruppe neu erarbeitet. 2015 wurden diese weiter konkretisiert und in strategische Aktionsprogramme und Projekte heruntergebrochen.

Die Messung des Umsetzungserfolges erfolgt mit Hilfe von Key Performance Indikatoren (KPI), die in Form einer Kennzahlenpyramide angeordnet sind. Sie verknüpfen ökonomische Ziele bzw. Finanzziele, Zufriedenheitsziele und operative Leistungsziele.

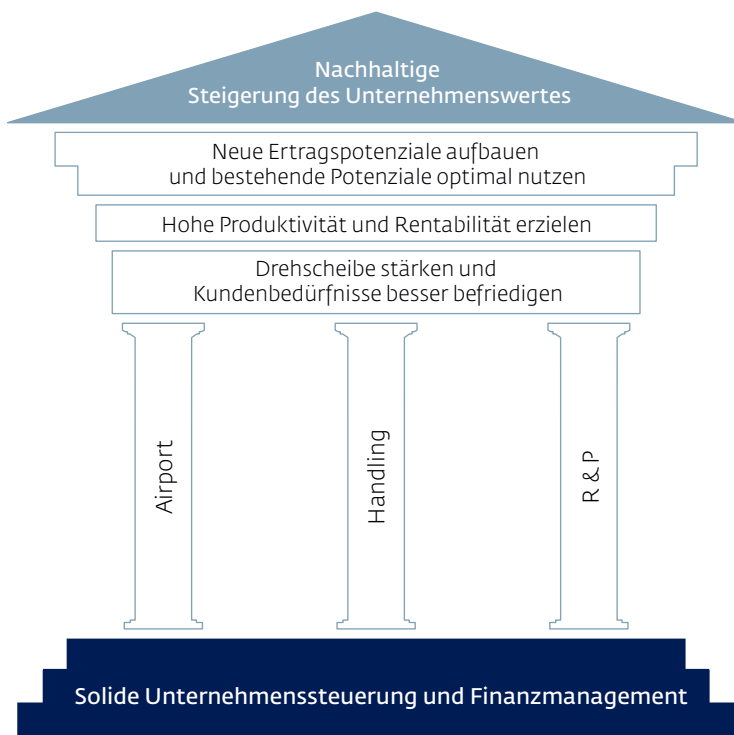
Im Rahmen des strategischen Controlling werden die relevanten Umfeldfaktoren, die Planungsprämissen sowie die Entwicklung der definierten KPIs beobachtet. Abweichungen vom definierten Entwicklungspfad werden analysiert und führen zu entsprechenden Korrekturmaßnahmen des Managements. Gleichzeitig erfolgt ein jährliches Update der strategischen Aktionsprogramme und Projekte. Das beinhaltet zum einen eine Statusüberprüfung bereits in Angriff genommener Maßnahmen und andererseits die Entwicklung von neuen Programmen bzw. Initiativen, die zur Erreichung der strategischen Ziele notwendig sind.

&gt;

# Unternehmensstrategie der FWAG

An der Spitze der oben angesprochenen Kennzahlenpyramide steht das Ziel der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts bei gleichzeitiger Minimierung der ökologischen Auswirkung. Als wichtigste Stellgrößen für die Erreichung dieses Zieles dienen die strategischen Stoßrichtungen:

- › 1. Neue Ertragspotenziale aufbauen und bestehende Potenziale optimal nutzen
- › 2. Hohe Produktivität und Rentabilität erzielen
- › 3. Drehscheibe stärken und Kundenbedürfnisse besser befriedigen



Diese Stoßrichtungen werden für die Segmente Airport, Handling sowie Retail & Properties (R&P) in Form von Zielen (KPIs) konkretisiert, die das Management durch geeignete Maßnahmen verfolgt.

Als gemeinsames Fundament bauen die definierten Stoßrichtungen auf eine solide Unternehmenssteuerung und das Finanzmanagement auf.

# 1. Neue Ertragspotenziale aufbauen und bestehende Potenziale optimal nutzen

## › Airport

Der globale und nationale Luftverkehr bleibt mittel- und langfristig ein Wachstumsmarkt. In den nächsten 20 Jahren wird beim weltweiten Passagieraufkommen mit einem überaus dynamischen Wachstum von durchschnittlich 4% pro Jahr gerechnet (Quelle: DKMA, Global Traffic Forecast 2015-2034). Der bedarfsgerechte und zeitnahe Ausbau der Infrastruktur im Bereich der Flugzeugbewegungsflächen und Abfertigungskapazitäten für Passagiere und Fracht stellt in dieser Hinsicht einen wichtigen Erfolgsfaktor dar. Damit stellt das Unternehmen sicher, dass die Airlines am Flughafen Wien ihre Wachstumspotenziale optimal realisieren können.

Aufgrund der mittelfristig zu erwartenden Kapazitätsengpässe an zahlreichen europäischen Hub-Flughäfen ist der Bau einer dritten Start- und Landebahn (Parallelpiste 11R/29L) für die Flughafen Wien AG und ihre zukünftige Rolle im europäischen Luftverkehr von großer strategischer Bedeutung. Das Projekt befindet sich in einem fortgeschrittenen behördlichen Genehmigungsstadium. Nach einem positiven erstinstanzlichen Bescheid im UVP-Verfahren wird mit einer Entscheidung der zweiten Instanz (Bundesverwaltungsgericht) frühestens Mitte des Jahres 2016 gerechnet. Bis zu einer möglichen Realisierung dieses Projektes wird daran gearbeitet, die Kapazitäten des bestehenden 2-Pisten Systems zu optimieren.

In den kommenden Jahren wird das Augenmerk weiters auf den Ausbau der Kapazitäten für die Passagierabfertigung gerichtet sein. Derzeit wird an einem Terminalentwicklungskonzept gearbeitet, das in mehreren Bauetappen flexibel umgesetzt werden kann.

## › Retail & Properties

Im Bereich Shopping & Gastronomie gibt es weiterhin beträchtliche Wachstumspotenziale. Im Zusammenhang mit der oben angesprochenen Terminalentwicklung strebt die Flughafen Wien AG die Schaffung zusätzlicher Flächen für Shops und Gastronomie sowie eine weitere Optimierung des Passagierflusses an. Dadurch können zusätzliche Ertragspotenziale realisiert werden. Auch im Jahr 2015 wurde die eingeschlagene Strategie zur Erhöhung der Attraktivität und Ertragsstärke des Bereichs Shopping & Gastronomie konsequent umgesetzt. Das bestehende Portfolio konnte um weitere attraktive Marken und Shopformate erweitert werden. Die Erlöse im Bereich Shopping & Gastronomie steigen seit 2013 kontinuierlich an. 2013 wurden € 1,90 pro Passagier erzielt, 2014 waren es € 1,94. Dieser Betrag konnte im Jahr 2015 auf € 2,05 pro Passagier gesteigert werden. Und auch die Bewertung der Angebote aus der Sicht der Passagiere verbessert sich. Im internationalen Benchmark ASQ (ASQ: Airport Service Quality) liegt der Flughafen Wien bereits über dem Durchschnitt vergleichbarer europäischer Airports.

Im Immobilienbereich verfolgt die Flughafen Wien AG eine offensive Strategie, die auf den weiteren Ausbau der „Airport City“ abzielt. Unter diesem Titel will das Unternehmen in den kommenden Jahren gezielt in Produktsegmente mit einem attraktiven Ertrags-/Risikoprofil investieren. Dazu zählen insbesondere die Segmente Hotellerie, Office- und Frachtimmobilien. Im Bereich Hotellerie ist ein neues Hotel unter der Federführung der Betreibergruppe „Moxy Hotels“ bereits in der Umsetzungsphase. Die Flughafen Wien AG >

tritt bei diesem Projekt als Vermieter der notwendigen Grundfläche auf. Die Eröffnung ist für 2017 geplant. Im Jahr 2015 ist es auch gelungen, die Airport City durch weitere attraktive Mieter aufzuwerten. Der internationale Logistikdienstleister Kühne + Nagel entschied sich, seine österreichische Unternehmenszentrale in ein Officegebäude der Flughafen Wien AG zu verlegen und der renommierte Fitnesscenter-Betreiber „Fit Fabrik“ hat am Flughafen ein hochmodernes Premium-Center eröffnet. Bei den Frachtimmobilen wurde 2015 der Ausbau des bestehenden Air Cargo Centers (ACC) vorangetrieben.

### › Handling

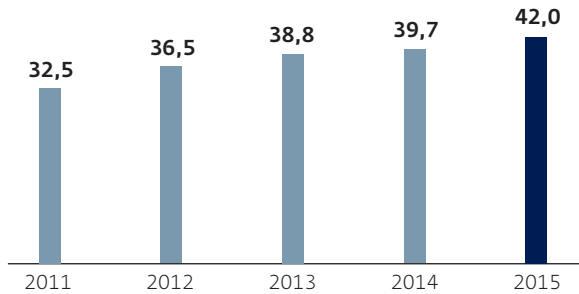
Der Geschäftsbereich Handling setzte die Strategie der Qualitäts- und Marktführerschaft auch im Jahr 2015 konsequent um. Ein Beleg für die hervorragende Dienstleistungsqualität im VIE-Handling der FWAG ist unter anderem die im Rahmen des World Cargo Symposiums 2015 erhaltene Auszeichnung „Air Cargo Excellence Award“.

Der Trend der vergangenen Jahre in Richtung größerer Fluggeräte und höherer Auslastung wird sich auch in der Zukunft fortsetzen und damit das Mengenwachstum im Bereich der Flugzeugabfertigung dämpfen. So wird etwa Austrian Airlines bis Ende 2017 ihre aus 21 Flugzeugen bestehende Fokker-Flotte durch 17 Flugzeuge des deutlich größeren Typs Embraer 195 ersetzen. Wichtig ist daher der weitere Ausbau der Wertschöpfung sowie die kontinuierliche Verbesserung der Prozess- und Kosteneffizienz, um auch in einem schwierigen Marktumfeld die führende Marktposition verteidigen zu können. Ein wesentlicher Schritt zur Verbreiterung der Wertschöpfung im Bereich Handling ist der erfolgreiche Einstieg in die Passagierabfertigung (Check-In). Im Geschäftsjahr 2015 konnte z.B. mit NIKI/airberlin ein wichtiger Großkunde für dieses neue Produkt gewonnen werden.

## 2. Hohe Produktivität und Rentabilität erzielen

Die Umsetzung der Wachstumsstrategie in den Geschäftssegmenten des Flughafens sind mit Investitionen verbunden. Diese können nur dann umgesetzt werden, wenn die Rentabilität des Unternehmens weiter gesteigert und damit die Eigenfinanzierungskraft des Unternehmens verbessert werden kann. Die gesetzten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kosteneffizienz zeigen auch im Jahr 2015 positive Ergebnisse. Die EBITDA-Marge konnte auf 42,0% verbessert werden, ein Plus von 2,3 Prozentpunkten gegenüber 2014. Im Jahr 2015 wurden schwerpunktmäßig Maßnahmen zur Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation, durch Restrukturierungen und durch Prozessverbesserungen gesetzt. Auch die Produktivität der Beschäftigten der Flughafen-Wien-Gruppe – gemessen an der Beschäftigtenzahl in Relation zu Verkehrseinheiten – konnte weiter gesteigert werden.

### Entwicklung der EBITDA-Marge in %



Durch Steigerung der Produktivität und der nachhaltigen Verbesserung der Kosteneffizienz wird die notwendige Grundlage geschaffen, um im Vergleich zu den von der Lufthansa Gruppe – dem größten Kunden des Flughafens Wien – genutzten Hubs (Frankfurt, München, Zürich) auch weiterhin äußerst wettbewerbsfähige Tarife und Services anbieten zu können. Durch ein optimales Kosten-Nutzen-Niveau wird die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Flughafens für alle Airlinekunden gestärkt.

## 3. Drehscheibe stärken und Kundenbedürfnisse besser befriedigen

### › Servicequalität und Kundenzufriedenheit steigern

Bei vielen kundenrelevanten Qualitätsmerkmalen und Serviceleistungen (sowohl für Airlines als auch für Passagiere) – z.B. Pünktlichkeit, Umsteigezuverlässigkeit, Flugzeugabfertigung – nimmt der Flughafen Wien seit Jahren eine führende Position in Europa ein. Das strategische Ziel besteht darin, diese Ausrichtung zu festigen und weiter auszubauen. Bei der Kundenzufriedenheit der Passagiere soll ein im internationalen Vergleich überdurchschnittliches Rating erreicht werden. Zu diesem Zweck wurden auch im Jahr 2015 eine Reihe von Projekten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Passagierkomforts in den Terminals umgesetzt. Um die Servicequalität messbar und objektiv zu erhöhen wurde 2013 für alle Themen mit dem Fokus „Passagierqualität“ eine „Service-WM“ ins Leben gerufen. Ausgangsbasis für dieses Projekt sind die Umfragen des „Airport Service Quality Panel“ (ASQ) des Flughafendachverbandes ACI (Airports Council International Europe). Die im Rahmen der „Service-WM“ bereits gesetzten Maßnahmen wurden von den Passagieren sehr gut angenommen und hatten eine spürbare Auswirkung auf die wahrgenommene Kundenzufriedenheit. Das beweist auch der im März verliehene Skytrax Award „Best Airport Staff in Europe“ und der Skytrax Award „4-Star-Airport“ im September 2015. Durch diese internationalen Auszeichnungen wurden vor allem die Servicequalität gegenüber Passagieren, die Shopping- und Gastronomieangebote und die Terminal- und Standortqualität bewertet und anerkannt.

### › Beste Rahmenbedingungen für den Transferverkehr schaffen

Durch den gezielten Einsatz von Marketinginstrumenten und eine auf die Unterstützung des Transferverkehrs ausgerichtete Incentive-Politik stärkt das Unternehmen seine Drehscheibenfunktion. Besonders im Fokus des Aviation Marketing steht der Ausbau des strategisch bedeutsamen interkontinentalen Verkehrs sowie die Verbindungen zu ost- und zentraleuropäischen Destinationen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf der Steigerung des Langstreckenanteils, der in Wien im Vergleich zu anderen Umsteige- flughäfen Ausbaupotenzial besitzt. Die neuen Destinationen Newark, Addis Abeba, Miami, Mauritius, Colombo sowie Shanghai (ab Sommerflugplan 2016) und Havanna (ab Winterflugplan 2016) sind weitere Meilensteine zur Erreichung dieses strategischen Ziels.

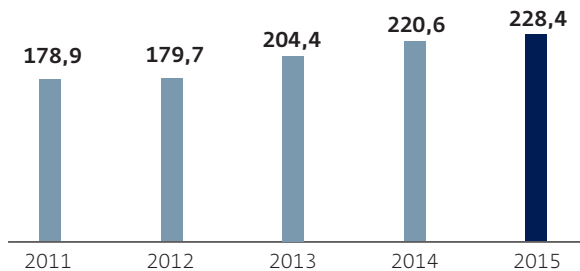
Die enge Systempartnerschaft mit den beiden Hauptkunden Austrian Airlines und NIKI wurde auch 2015 fortgesetzt und bildet eine wichtige Grundlage für die Attraktivität von Wien als Umsteige flughafen. Durch eine enge Abstimmung von passagierbezogenen Leistungsprozessen werden gemeinsame Qualitäts- und Kostenvorteile realisiert.

Die Transferqualität des Flughafens wird weiters durch bauliche und organisatorische Maßnahmen laufend optimiert, die auf die Schaffung kurzer Umsteigewege und -zeiten sowie auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität während des Umstiegs abzielen.

## Solide Unternehmenssteuerung und Finanzmanagement

Das Finanzmanagement der Flughafen-Wien-Gruppe verfolgt als strategische Ziele die Sicherstellung der Liquidität u.a. für zukünftige Wachstumsprojekte, die Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken und die Erhöhung der Rentabilität. Damit geht das Streben nach einer hohen Bonität einher, um die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten. Die Finanzierung der kapitalintensiven Infrastruktur wird überwiegend über den operativen Cashflow oder über Fremdfinanzierungen auf Basis einer soliden Eigenkapitalausstattung gewährleistet. Im Jahr 2015 erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe einen operativen Cashflow in Höhe von € 228,4 Mio und einen Free Cashflow in Höhe von € 81,5 Mio.

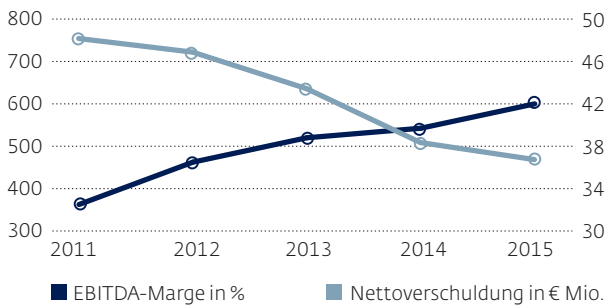
**Operativer Cashflow – Angaben in € Mio.**





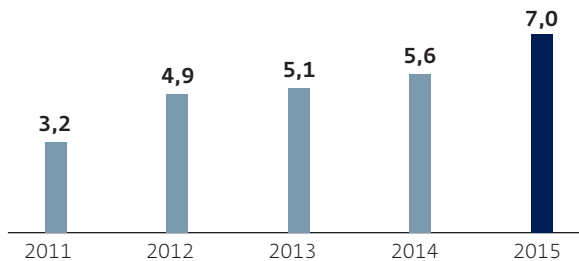
Die ergriffenen unternehmensweiten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kostenkontrolle verbessern die Ertragslage nachhaltig, erhöhen die EBITDA-Marge und stärken die Innenfinanzierungskraft des Unternehmens. Durch Produktivitätssteigerung, Einsparungen bei sonstigen operativen Aufwendungen und Kürzungen bei den Investitionen konnte die Nettoverschuldung deutlich reduziert werden. Zum Jahresende 2015 betrug sie € 466,0 Mio. (2014: € 506,2 Mio.). Damit verbesserte sich das Gearing auf 45,7% (2014: 53,1%). Das Eigenkapital erreichte € 1.020,0 Mio. (2014: € 952,5 Mio.).

### Effizienzsteigerung



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+.

### ROCE nach Steuern in %



# Strategische Rahmenbedingungen

## Standort und wirtschaftliche Entwicklung

Die geopolitische Lage nach der Ostöffnung und das dadurch erweiterte Einzugsgebiet begünstigen die Wachstumschancen des Flughafen Wien. Laut Prognosen wird die Wirtschaft in den angrenzenden Ländern Osteuropas in den kommenden Jahren überdurchschnittlich stark expandieren. Der Flughafen Wien kann einerseits von der stärkeren wirtschaftlichen Entwicklung der CEE-Region und andererseits vom vorhandenen Aufholpotenzial bei Flugreisen pro Person und Jahr profitieren.

### › BIP - Wachstum

	2016e	2015e	2014
Österreich	1,5	0,6	0,4
Deutschland	1,9	1,7	1,6
Slowakei	2,9	3,2	2,5
Tschechien	2,2	4,3	2,0
Ungarn	2,2	2,9	3,7
Eurozone	1,8	1,6	0,9

Quelle: Wirtschaftskammer Österreich (Stand: November 2015)

Auch das Image Wiens als Kongress- und Tourismus-Destination sowie als Sitz zahlreicher internationaler Organisationen ist ein strategischer Vorteil, ebenso wie die Tatsache, dass zahlreiche internationale Konzerne ihre Headquarter für den CEE-Raum in Wien angesiedelt haben.

2015 wählte Mercer Wien zum sechsten Mal in Folge zur Stadt mit der höchsten Lebensqualität. Des Weiteren ist Wien 2015 zum wiederholten Mal in den Top 3 der Städte mit den meisten Kongressen zu finden (Quelle: ICCA). Die Rekorde der Nächtigungszahlen (2015: 14,3 Mio. Übernachtungen) der letzten Jahre unterstreichen das Potenzial von Wien als Tourismus- und Business-Destination.

Für 2016 wird für den Flughafen Wien ein Passagierwachstum zwischen 0% und 2% erwartet. Bei den Flugbewegungen wird eine Entwicklung von -1% bis 0% prognostiziert. In Langfristprognosen von 2013 bis 2020 wird für den Flughafen Wien ein durchschnittliches Passagierwachstum von 3,3% jährlich vorhergesagt. Somit werden um das Jahr 2020 rund 28 Mio. Passagiere am Vienna Airport erwartet.

## Kontinuierliche Verbesserung der Servicequalität

Die kontinuierliche Verbesserung der Servicequalität ist der Flughafen-Wien-Gruppe ein wichtiges Anliegen. Im ASQ-Benchmark (ASQ: Airport Service Quality), an dem weltweit mehr als 300 Airports verschiedener Größenkategorien teilnehmen, gelang dem Flughafen Wien eine signifikante Verbesserung bei der Gesamtzufriedenheit und bei vielen Einzelindikatoren. Im Vergleich zu der relevanten Vergleichsgruppe (europäische Airports

vergleichbarer Größe) liegt der Flughafen Wien nun deutlich über dem Durchschnitt. Eine weitere Bestätigung für die erfolgreiche Umsetzung der Qualitätsstrategie hat der Flughafen Wien im Jahr 2015 in Form der Verleihung des Award für den „Best Airport Staff in Europe“ durch das Marktforschungsinstitut Skytrax erhalten.

Zusätzlich zeichnete Skytrax den Flughafen Wien mit dem Qualitätsprädiat „4-Star-Airport“ aus. Mit diesem Gütesiegel reihen wir uns hinsichtlich der Servicequalität in die Riege führender europäischer Airports ein. So sind in Europa neben dem Flughafen Wien nur die Flughäfen Amsterdam Schiphol, Barcelona El Prat, Kopenhagen, Düsseldorf, Frankfurt, Helsinki, London Heathrow, Paris Charles de Gaulle und Zürich mit diesem Rating ausgezeichnet. Träger der nächsthöheren Auszeichnung – „5-Star-Airport“ – gibt es weltweit nur fünf und mit dem Flughafen München nur einen in Europa.

## Entgelte- und Incentive-Politik

Die Entgelthanpassungen aufgrund der Pricecap-Formel sowie das Procedere der Anpassungen für 2015 werden durch das Flughafenentgeltgesetz (FEG) geregelt, welches seit 1. Juli 2012 in Kraft ist.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltssystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1. Jänner 2015. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgeltes gilt das höchstzulässige Abfluggewicht MTOW der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt und das landseitige Infrastrukturentgelt die Zahl der Passagiere. Details zu den Entgeltänderungen 2015 finden Sie im Lagebericht auf Seite 96.

Das Incentive-Programm für die Entgelte der FWAG – insbesondere das Transfer-Incentive – ist auf die Unterstützung der Stärkung der Drehscheibenfunktion ausgerichtet. Generell versucht die FWAG mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Entgelte- und Incentive-Modellen, die für alle Fluglinien gleichermaßen gelten, dem Absatzmarktrisiko der Airlines entgegenzuwirken bzw. das Risiko mitzutragen.

## Verkehrsentwicklung

### › Passagieraufkommen nach Airlines

Für die Fluglinien Austrian Airlines und NIKI ist der Flughafen Wien Heimatflughafen. Als wichtiger Partner im Transferverkehr führen im Ranking der Airlines gemessen am Passagieranteil die Austrian Airlines mit 45,6% vor NIKI mit 10,6%, airberlin mit 6,4% und Luft-hansa mit 3,9%. In diesem Ranking verzeichneten easyJet und Germanwings/Eurowings die stärksten absoluten Zuwächse beim Passagieraufkommen. Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) sank 2015 leicht von 75,0% auf 74,3%.

› Passagieraufkommen nach Airlines

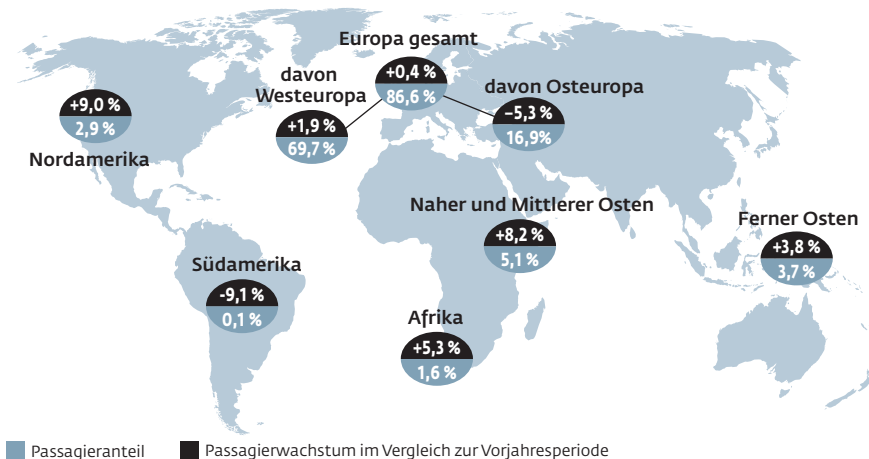
	Fluglinie	2015	Veränderung in %	2014	Anteil in % 2015	Anteil in % 2014
1.	Austrian Airlines	10.388.250	-3,1	10.718.908	45,6	47,7
2.	NIKI	2.411.068	-2,9	2.482.938	10,6	11,0
3.	airberlin	1.463.938	+4,5	1.401.533	6,4	6,2
4.	Lufthansa	898.358	-15,9	1.068.390	3,9	4,8
5.	Germanwings/Eurowings	881.770	+23,7	712.841	3,9	3,2
6.	Turkish Airlines	486.764	-2,0	496.935	2,1	2,2
7.	British Airways	451.705	+12,1	402.907	2,0	1,8
8.	Emirates	393.712	+3,9	378.922	1,7	1,7
9.	SWISS	368.375	+0,6	366.337	1,6	1,6
10.	easyJet <sup>1</sup>	336.154	+90,0	176.945	1,5	0,8
	Sonstige	4.726.786	+14,0	4.145.994	20,8	18,4
	Passagiere gesamt	22.775.054	+1,3	22.483.158	100,0	100,0

1) inkl. easyJet Switzerland

› Passagierentwicklung und Passagieranteil nach Regionen

Bei der Entwicklung der Passagiere nach Regionen zeigt sich weiterhin ein überdurchschnittliches Wachstum zu Destinationen in Nordamerika, bedingt durch die Neuaufnahme von Miami durch Austrian Airlines sowie die Kapazitätserweiterung nach Newark. Auch das Passagieraufkommen nach Westeuropa, in den Nahen und Mittleren Osten, in den Fernen Osten und nach Afrika hat sich positiv entwickelt. Auf osteuropäische Destinationen wirkte die wirtschaftliche Situation in Russland belastend. Hier ging das Verkehrsaufkommen entsprechend zurück.

Passagierwachstum und Passagieranteil nach Regionen



### › Destinationsangebot

75 Linienfluggesellschaften folgen im Jahr 2015 von Wien aus insgesamt 181 Destinationen an.

### › Osteuropadestinationen

Der Flughafen Wien positioniert sich als der wichtigste Transfer-Hub für Flüge von und nach Osteuropa und bietet auch die meisten Destinationen in diese Region an. Über das ganze Jahr betrachtet wurden 41 Destinationen in der CEE-Region angefliegen. Für den Vergleich mit anderen Flughäfen wurde eine Musterwoche herangezogen.

#### › Anzahl der Osteuropadestinationen

	2015	2014	2013
Wien	35	35	37
Frankfurt	31	34	31
München	30	32	31
Prag	22	24	22
Zürich	19	21	20
Budapest	11	12	12

Quelle: OAG MAX Historical, jeweils KW 46

### › Frachtaufkommen am Flughafen Wien

Die schwierige allgemeine wirtschaftliche Situation, wie beispielsweise auch der verhältnismäßig schwache Euro, hat maßgeblich dazu beigetragen, dass die positive Entwicklung des Frachtaufkommens aus 2014 im Jahr 2015 einen Dämpfer erlitten hat. Unterstützt durch die immer höher werdende Volatilität im Bereich Cargo, musste der Flughafen Wien einen leichten Rückgang im Ausmaß von -1,8% auf 272.575 Tonnen (2014: 277.532 Tonnen) hinnehmen. Die mengenmäßig größten Rückgänge wurden bei Asiana Airlines, Korean Air & LCAG verzeichnet. Die sehr erfreuliche Entwicklungen bei Qatar Airways, Silkway Italia und Emirates konnten diese Rückgänge dämpfen und so trotz der schwierigen Rahmenbedingungen den Rückgang auf einem niedrigen Niveau halten.

# Strategieumsetzung 2015

## Serviceoffensive und Barrierefreiheit

Die im Jahr 2013 ins Leben gerufene Serviceoffensive wird kontinuierlich fortgesetzt. Zahlreiche Einzelmaßnahmen und Projekte wurden bereits umgesetzt bzw. abgeschlossen. So ist es gelungen, die Zufriedenheit der Passagiere laut der globalen „Airport Service Quality“ (ASQ)-Erhebung weiter deutlich zu steigern.

Besondere Bedeutung kommt dabei der Barrierefreiheit zu. Erkenntnisse aus Passagierbefragungen und intensive Gespräche mit Behindertenverbänden führten zu einer Optimierung der Passagierwege. Auch wurden die Informationsschalter barrierefrei umgestaltet. Das Engagement im Bereich Barrierefreiheit wurde 2015 auch von der Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen in Österreich anerkannt. Sie verlieh dem Flughafen Wien den „Beryll Award“ für seine Bemühungen insbesondere um Menschen mit Sehbehinderung.

Ein weiteres Projekt zur Steigerung der Servicequalität stellt die Einrichtung einer neuen Schnell-Ladestation für E-Fahrzeuge am Airport dar, die der Flughafen Wien gemeinsam mit Wien Energie im Jahr 2015 eröffnete. An der neuen Schnell-Ladestation können E-Autos mit dem Typ2 oder CHAdeMO Standard in sehr kurzer Zeit aufgeladen werden. Zusätzlich wurden an dem Standort Ladeboxen für E-Bikes und E-Roller montiert.

Der Internetauftritt der Flughafen Wien AG wurde im Jahr 2015 grafisch komplett überarbeitet und mittels „responsive Design“-Ansatz für alle Endgeräte, egal ob PC, Laptop, Tablet oder Smartphone, kompatibel gemacht. So sind alle relevanten Informationen zu Flugzeiten, Anfahrts- und Parkmöglichkeiten und Serviceinformationen auf verschiedenen Endgeräten mit unterschiedlichen Bildschirmformaten und Internetdarstellungen einfach und komfortabel abrufbar.

## Höchste Sicherheit am Flughafen Wien

Die Optimierung und Effizienzsteigerung der Sicherheitskontrolle wurde weitergeführt. Im September 2015 starteten die erweiterten stichprobenartigen Sprengstoffkontrollen gemäß der EU Verordnung. Die Auswirkungen auf die Abfertigung und auf die Wartezeiten sind trotz erhöhten Aufwands auf Grund der Prozesse, der eingesetzten Sprengstoffspurendetektionsgeräte und der intensiven Schulung der Mitarbeiter gering. Die Wartezeit bei der zentralen Sicherheitskontrolle liegt für 96% der Passagiere zwischen null und fünf Minuten und wird nun für die Passagiere im Terminal öffentlich angezeigt. Zusätzlich wurden im Rahmen der Verbesserungsmaßnahmen bei allen Sicherheitskontrollstellen Feedback-Monitore für die Passagiere installiert. Die Auswertungen zeigen, dass durchschnittlich 92% der Passagiere sehr zufrieden bis zufrieden mit der Sicherheitskontrolle sind.

## Retail & Properties

Aufgrund von Angebotsanpassungen und verstärkten Marketingmaßnahmen konnten die Shopping- und Gastronomie-Erlöse im Jahr 2015 weiter gesteigert werden. Dazu beigetragen haben, neben, auf Kundengruppen zugeschnittene, verkaufsfördernde Maßnahmen und einer individualisierten Kundenansprache, diverse Neueröffnungen im

Shopping- sowie Gastronomiebereich. So haben Moleskine, Picard und handyrepair.at neue Shops eröffnet und eine Rundumerneuerung des Heinemann Duty Free Shops erweiterte das Angebot von Parfum, Kosmetik, Spirituosen Süßwaren und Delikatessen bei den C-Gates im Pier West. Im November 2015 stieß als prominenteste Ergänzung ein weiterer Victoria's Secret Shop hinzu. Die beliebte Modemarke für Lingerie und Kosmetikprodukte eröffnete bei den G-Gates des Flughafens Wien ihre zweite Beauty & Accessories-Filiale in Österreich.

In der Gastronomie hat man das Konzept, regionale Angebote mit internationalen Marken zu kombinieren, konsequent weiterverfolgt. So eröffnete im März 2015 das Daily Roast der erfahrenen Wiener Gastronomiegruppe Figlmüller, im April 2015 folgte die Juice Factory mit frisch gepressten Säften und im Juli öffnete in der Ankunft Starbucks mit einem Kiosk-Konzept wieder seine Pforten am Flughafen Wien.

Zusätzlich wurde ein neues Informations- und Managementsystem zur Messung und Verbesserung der Performance einzelner Shops implementiert, welches die Ausschöpfung der vorhandenen Kaufkraftpotenziale am Standort in den kommenden Jahren optimal unterstützen wird. Insgesamt stehen den Reisenden am Flughafen Wien über 30 Gastronomiebetriebe und mehr als 70 Shopping-Outlets zur Verfügung.

## Online-Parken erfolgreich eingeführt

Seit September 2014 können Parkplätze über [parking.viennaairport.com](http://parking.viennaairport.com) direkt ausgewählt und vorab gebucht werden. Bei Eingabe des gewünschten Aufenthaltszeitraumes werden alle Parkmöglichkeiten und deren entsprechende Tarife direkt aufgelistet. Damit erhalten Reisende einen guten Überblick über die verfügbaren Parkplätze vor Ort, ihre Lage zum Terminalgebäude und die anfallenden Kosten. Diese neue Serviceleistung wird vor allem von Business-Kunden sehr gut angenommen. Durch das Angebot weiterer Produkte wie z.B. „Parken wie ein Weltmeister“ ab € 1,- und „Midsummer Special“ wird die Nachfrage unterschiedlichster Zielgruppen befriedigt. Der besonders ausgelastete Kurzparkplatz K3 konnte durch bauliche Optimierungen um 38 Stellplätze vergrößert werden. Im Parkhaus 4 wurde mit der Teilsanierung begonnen, um zukünftig ein noch besseres Angebot bieten zu können.

Im April 2015 erfolgte die Inbetriebnahme des neuen Charterbus-Parkplatzes mit 28 Stellplätzen. Busreisende, wie beispielsweise Reisegruppen und Teilnehmer von Flussschifffahrten, die über den Flughafen in ihre Ziel- oder Heimatdestination gelangen, profitieren damit von einem neuen und komfortablen Service am Vienna Airport.

Im Dezember 2015 wurde gemeinsam mit Hitradio Ö3, dem Land Niederösterreich und der ASFINAG eine neue Datenbank zur Reisezeitmessung eingerichtet, mit der es möglich ist, die tatsächliche Anfahrtszeit zum Airport zu berechnen und auf Infotafeln anzuzeigen. Die Informationen zur Reisezeitmessung werden auch auf der Website des Flughafens Wien [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) sowie auf [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at) veröffentlicht.

## Airport City wird vorangetrieben

Das Konzept, den Flughafen Wien zur Airport City auszubauen, wird weiter vorangetrieben. Die Ansiedlung eines neuen Hotels im Preissegment „Budget“ sowie die Erweiterung der verfügbaren Flächen im bestehenden Air Cargo Center befinden sich bereits in einer konkreten Planungs- bzw. Umsetzungsphase.

&gt;

Die Ausschreibung des neuen Hotels wurde 2014 erfolgreich durchgeführt. Die Vergabe erfolgte an die Hotelkette Marriott, die hier das erste Haus der Moxy-Kette in Österreich errichten wird.

Darüber hinaus konnten durch den Verkauf eines Teils der Flughafen-Wien-Konzern-Betriebsflächen nahe der Stadtgemeinde Fischamend zwei neue Betriebsansiedlungen am Standort realisiert werden. Bei den Büroimmobilien wird das Ziel verfolgt, das bestehende Portfolio zu optimieren und den Ergebnisbeitrag durch eine weitere Erhöhung des Auslastungsgrads und die Reduktion von Betriebskosten zu verbessern.

## Handling

Das Handling konnte auch 2015 seine Kompetenz, Verlässlichkeit und Qualität eindrucksvoll unter Beweis stellen – es wurde über das Gesamtjahr eine herausragende Pünktlichkeitsrate von 98,94% (2014: 99,15%) erreicht. Damit liegt die Flughafen Wien AG im Vergleich mit anderen europäischen Hubflughäfen im absoluten Spitzenfeld. Darüber hinaus wurde die Ökologisierung des Vorfeldequipments durch die Anschaffung weiterer Erdgas/Elektrofahrzeuge vorangetrieben (z.B. A380-fähiger, erdgasbetriebener Cateringhubwagen).

Durch regelmäßig stattfindende Abstimmungsgespräche konnten Verbesserungen bei der Flugzeugabfertigung erreicht werden: Intensivierung der Zusammenarbeit im täglichen Geschehen, Ausrichtung der einzelnen Bereiche auf gemeinsame Ziele, Veränderung der Kultur und Wertehaltung sowie ein besserer Informationsfluss für jede Ebene konnte hierdurch erreicht werden.

Im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Gefahrgutschulungen wurden über 800 interne Teilnehmer geschult und (re)zertifiziert.

Aufgrund verstärkter Sicherheitsmaßnahmen auf EU-Flughäfen wurde in Zusammenarbeit mit Austrian Airlines und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) eine „Aircraft Security Schulung“ etabliert, die in wiederkehrenden Intervallen von allen Mitarbeitern des Handlings welche am Vorfeld am/in Luftfahrzeugen tätig sind absolviert werden muss.

Auf dem Gebiet Qualitätssicherung wurde das TÜV Überwachungsaudit für die ISO 9001:2008 Zertifizierung ohne Beanstandungen im Herbst 2015 bewältigt. Die nächste Rezertifizierung ist für Ende 2016 geplant. Neben zahlreichen externen Audits wurden zusätzlich durchschnittlich 400 interne Qualitätsaudits pro Monat durchgeführt.

Seit April 2015 bietet die Tochtergesellschaft „VPHS – Vienna Passenger Handling Services GmbH“ Ground Handling Dienstleistungen an. Sie ist schwerpunktmäßig in der Passagierabfertigung tätig. Im Jahr 2015 betrug der Marktanteil der VPHS 21,4%. 2015 wurde VPHS erstmals ISO zertifiziert und bestand die Zertifizierung auf Anhieb anstandslos.

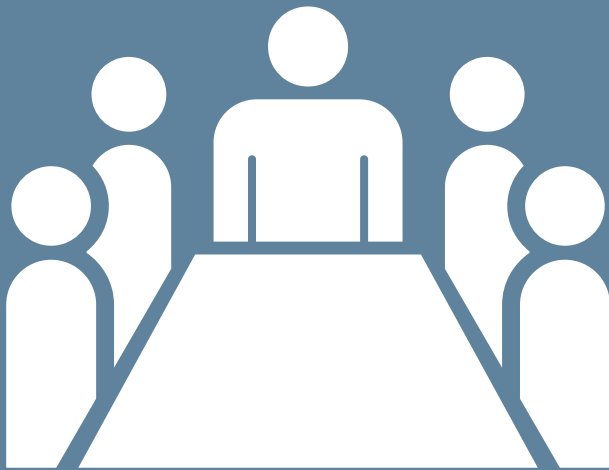
## Ausblick

Im Jahr 2015 wurden Investitionen an den Rollwegen der Piste 11/29, als Vorbereitung für die Generalsanierung der Piste 11/29 die im Jahr 2016 geplant ist, durchgeführt. Des Weiteren wurden Geräte- und Winterdiensthallen, welche sich auf der Airside befinden angekauft. Für die Redundanz der Versorgung der Befeuerungsanlagen an den Pisten wurde ein Projekt für eine zusätzliche Trafostation gestartet. Dieses soll im Jahr 2016 abgeschlossen werden.



## Projekt 3. Piste wird mit Nachdruck vorangetrieben

Bei Realisierung des erwarteten Wachstums ist aus heutiger Sicht nach 2020 mit dem Erreichen der Kapazitätsgrenze zu rechnen. Um bedarfsgerecht reagieren zu können, wurde im März 2007 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. Die Verhandlung in Bezug auf die eingebrachten Berufungen gegen den vorliegenden Bescheid beim Bundesverwaltungsgericht fand Anfang 2015 statt. Allerdings ist damit zu rechnen, dass auch die Höchstgerichte mit der Angelegenheit befasst werden. Der zweitinstanzliche Bescheid wird nicht vor der zweiten Jahreshälfte 2016 erwartet. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids beziehungsweise dem Abschluss allfälliger höchstgerichtlicher Verfahren wird die FWAG auf Basis der erwarteten Passagier- und Flugbewegungsentwicklung sowie einer aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung die Entscheidung über die Realisierung treffen.



# Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Als einer der größten Arbeitgeber Ostösterreichs steht der Standort Flughafen Wien in Schwechat aufgrund seiner wirtschaftlichen Bedeutung und seiner Auswirkung auf die Umwelt besonders im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) bekennt sich vorbehaltlos zu ihrer ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung. Für die FWAG ist Nachhaltigkeit ein wichtiges Unternehmensziel – die Unternehmensstrategie zielt auf eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes ab. Ein wichtiges Anliegen dabei ist es, die vielfältigen Ziele balanciert zu verfolgen und an der nachhaltigen Entwicklung sowohl des Unternehmens als auch der Region aktiv mitzuwirken.

Im Einklang mit den Werten, Kundenorientierung, Professionalität, Wirtschaftlichkeit und Respekt, wurde in den Jahren 2014/2015 ein umfassendes Energie- und Nachhaltigkeitsmanagement entwickelt. Dieser Prozess führte zur Veröffentlichung des Nachhaltigkeitsberichts im November 2015. Die Auswahl der Inhalte, Daten und Zahlen erfolgte dabei entsprechend den internationalen Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI), Version G4. Der Bericht wurde vom TÜV Süd extern geprüft und erreichte die Anwendungsebene „In Accordance Core“. Das Umweltkapitel im Nachhaltigkeitsbericht gilt auch als Umwelterklärung und war Teil der EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) Zertifizierung des Unternehmens im November 2015.

Der Nachhaltigkeitsbericht wird in Zukunft jedes dritte Jahr erscheinen und über die Fortschritte des Unternehmens berichten. Jährlich werden die Kennzahlen, die in diesem Bericht angeführt werden, im Internet unter [www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht](http://www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht) aktualisiert und bei Bedarf auch in Papierform zur Verfügung gestellt.

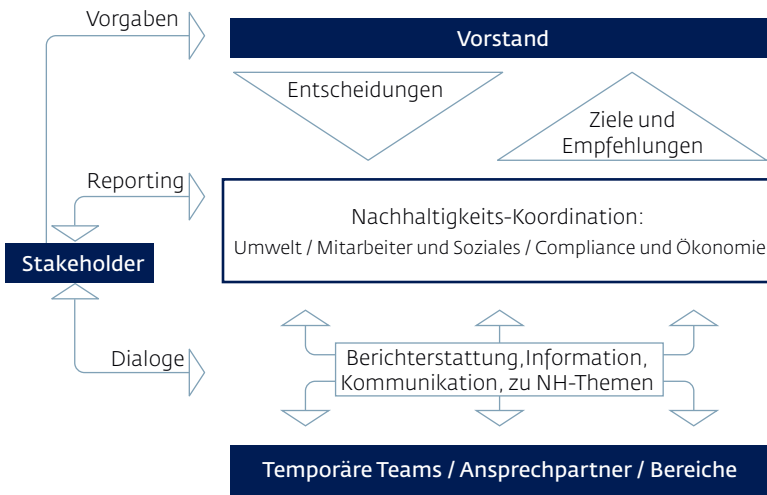
## Das Nachhaltigkeitsmanagement

Um das Ziel „Nachhaltigkeit“ kontinuierlich zu verfolgen hat die Flughafen Wien AG ein Nachhaltigkeitsprogramm definiert, aus dem sich Ziele und Maßnahmen ableiten, die laufend überprüft und weiterentwickelt werden. Das Nachhaltigkeitsprogramm, und die gesetzten Ziele sind im Anhang des Nachhaltigkeitsberichts aufgelistet. Der Nachhaltigkeitsbericht kann unter [www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht](http://www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht) heruntergeladen werden.

Drei Beauftragte für die Themen Umwelt / Mitarbeiter und Soziales / Compliance und Ökonomie sind für die Koordinierung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsagenden zuständig. In regelmäßigen Sitzungen werden aktuelle Entwicklungen besprochen, der Stand des Nachhaltigkeitsprogramms evaluiert und die Fortschritte an den Vorstand berichtet. Ihnen stehen aus jedem relevanten Unternehmensbereich Ansprechpartner zur Verfügung, die in halbjährlichen Meetings über die einzelnen Ziele und deren Erreichung berichten. Kennzahlen und Daten, die erstmalig für den Nachhaltigkeitsbericht erhoben wurden, werden laufend aktualisiert.

&gt;

**Nachhaltigkeitsorganisation der Flughafen-Wien-Gruppe**



## Stakeholder

Zu den Stakeholdern der Flughafen-Wien-Gruppe gehören unter anderen: Mitarbeiter, Fluglinien, Passagiere, Unternehmen am Standort, Zulieferbetriebe, Geschäftspartner, Spediteure, Aktionäre, die Bundesländer Wien & Niederrösterreich, Anrainer, Bürgerinitiativen, Behörden und Politik, Sozialpartner, Medien und die Besucher des Flughafen Wien. Die Flughafen-Wien-Gruppe kommuniziert auf breitester Basis mit ihren Stakeholdern und grenzt niemanden aus. So zahlreich die Stakeholdergruppen und ihre Bedürfnisse sind, so verschieden sind auch die Maßnahmen, mit denen die Flughafen-Wien-Gruppe den ständigen Dialog mit diesen Gruppen aufrecht erhält. Bei allen relevanten Themen, insbesondere bei Ausbauprojekten, setzt der Flughafen Wien auf einen offenen und konstruktiven Dialog mit sämtlichen Betroffenen. Die Abteilung „Public Affairs“ bereitet dabei professionell und sachorientiert die Standpunkte des Unternehmens bezüglich nationaler und internationaler politischer Fragen auf. Angesichts der Verflochtenheit der Flughafentätigkeit mit zahlreichen Rechts- und Politikmaterien ist ein kontinuierlicher Dialog mit allen politischen Stakeholdern in Österreich und auf EU-Ebene unerlässlich. Dieses geschieht auch im Rahmen unserer Mitarbeit in der AÖV (Arbeitsgemeinschaft der Verkehrsflughäfen Österreichs).

## Kunden im Fokus

Der Flughafen Wien wird täglich von nahezu hunderttausend Menschen frequentiert. Neben den tatsächlichen Passagieren zählen die Fluggesellschaften, Abholer, eigene Mitarbeiter, Mitarbeiter der am Standort tätigen Unternehmen und Verkehrseinrichtungen, Behördenvertretern (Polizei, Zoll), und interessierte Besucher, die hinter die Kulissen

sen des Flughafenbetriebs schauen wollen, zu unseren Kunden. Die Flughafen Wien AG versucht, den verschiedenen Anforderungen der unterschiedlichen Kundengruppen so gut als möglich gerecht zu werden.

### › Servicequalität

Um die Servicequalität messbar und objektiv zu erhöhen wurde die sogenannte „Service-WM“, die alle Themen mit dem Fokus „Passagierqualität“ behandelt, weitergeführt. Die Themen sind sehr breit gefächert, beginnend vom Reiseantritt der Passagiere, bis hin zu Leitsystem und Orientierungsmöglichkeiten, Komfort beim Parken, Kommunikation, Terminalguides, Gastronomie & Shopping. Bis Ende 2015 konnten mehr als 190 Einzelmaßnahmen bereits erfolgreich umgesetzt werden und haben zu einer signifikanten Verbesserung der Passagierzufriedenheit geführt.

Die Qualitätsstrategie des Flughafen Wien wird auch international wahrgenommen und anerkannt: Das Marktforschungsinstitut Skytrax verlieh 2015 den Award für den „Best Airport Staff in Europe“ an den Flughafen Wien. Dabei wurden in einer Befragung am Standort und von weltweit mehr als 13 Mio. Reisenden die Dienstleistungsorientierung und Servicequalität aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den passagiernahen Bereichen, wie im Terminal, an den Sicherheitskontrollen, bei den Info-Schaltern, in den Shopping und Gastronomie-Einrichtungen und vielen weiteren kundenrelevanten Schnittstellen bewertet. Im Gesamtranking „Worlds Best Airports“ verbesserte sich der Flughafen Wien auf Platz 38 (nach Rang 46 im Jahr 2014) und zu den besten 10% der analysierten 550 Flughäfen.

Zudem wurde der Flughafen im September 2015 mit dem Skytrax „4-Star-Airport“ Award ausgezeichnet. Durch diese internationale Auszeichnung, die bisher nur zehn Flughäfen in Europa zuerkannt wurde, wurden vor allem die Servicequalität gegenüber Passagieren, die Shopping- und Gastronomieangebote und die Terminal- und Standortqualität bewertet und anerkannt.

### › Faktor Sicherheit

Am Flughafen hat der sichere und reibungslose Flugplatzbetrieb höchste Priorität. Das am Flughafen Wien implementierte Safety-Management-System verknüpft alle Maßnahmen zur Steigerung der flugplatzbetrieblichen Sicherheit. Durch proaktives Gefahrenmanagement werden mögliche Bedrohungssituationen schon vorab identifiziert. Dadurch können präventiv entsprechende Gegenmaßnahmen gesetzt werden. Unfälle – und die damit verbundenen Kosten – werden dadurch spürbar reduziert.

Sowohl die Anzahl der Unfälle mit Kfz- und Sachbeschädigung als auch jene mit Luftfahrzeugbeschädigung lag im Geschäftsjahr 2015 trotz der weit höheren Passagierzahlen auf dem niedrigsten Wert der letzten zehn Jahre.

Die Zentralisierung der Sicherheitskontrolle und die damit einhergehende Effizienzsteigerung werden konsequent weiterentwickelt und haben sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. So beträgt zum Beispiel die Wartezeit bei der zentralen Sicherheitskontrolle derzeit für 96% der Passagiere zwischen null und fünf Minuten. Die Wartezeit wird seit 2015 für die Passagiere im Terminal öffentlich angezeigt.

Seit September 2015 werden Passagiere, Handgepäck sowie Laptops, Tablets und Handys auf Spuren von Sprengstoffen bzw. auf Manipulationsspuren untersucht. >

### › **Barrierefreiheit**

Der Flughafen Wien arbeitet gemeinsam mit neun Hilfsorganisationen, Verbänden und Institutionen intensiv an der kontinuierlichen Verbesserung der Barrierefreiheit. Zu den Themenbereichen Toiletten, Ausstattung, Leitsystem, Treppen und Parken wurden gemeinsam die Anforderungen an das bestehende System definiert und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Über 150 Einzelmaßnahmen wurden gemeinsam beschlossen, von denen bereits der Großteil umgesetzt wurde. Begleitet wird der gesamte Prozess von Arbeitsgruppen mit Vertretern der Hilfsorganisationen. Auch bei künftigen Bauprojekten am Flughafen Wien werden diese Arbeitsgruppen intensiv eingebunden werden

2015 wurde das Unternehmen mit dem Beryll-Award der Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs wegen seinen besonderen Maßnahmen für sehbehinderte Menschen ausgezeichnet.

## **Gesellschaftliche Verantwortung**

Der Flughafen Wien ist sich, als einer der größten Arbeitgeber Ostösterreichs, seiner gesellschaftlichen Verantwortung wohl bewusst. Das renommierte Industriewissenschaftliche Institut (IWI) hat im Auftrag des Österreichischen Luftfahrtverbandes die ökonomische Bedeutung der Luftverkehrswirtschaft für die heimische Volkswirtschaft untersucht und die Studie im Mai 2015 vorgestellt. Der Sektor (Airlines, Flughäfen und Bodeninfrastruktur sowie Zulieferer) generiert in Österreich unter Hinzurechnung seiner Bedeutung für den Tourismus etwa 72.700 direkte und indirekte Arbeitsplätze. Die Gehälter stellen einen beachtlichen Beitrag zur heimischen Kaufkraft dar. Gegenüber 2009 (also innerhalb von 5 Jahren) hat die Wertschöpfung aus der Luftfahrt für Österreich um 11,1% zugenommen, die Beschäftigtenzahl um 13.200 – das sind 22,2%.

### › **Dialog**

In der Planung für die 3. Piste hat die Flughafen Wien AG den vor Jahren eingeschlagenen Weg eines hohen Einsatzes für den Umweltschutz und eines ernsthaften, ehrlichen Dialogs mit den Menschen in der Region konsequent fortgesetzt. Das erklärte Ziel ist, gemeinsam möglichst umweltschonende, mehrheitlich anerkannte Lösungen für die Menschen, die Umwelt und die Wirtschaft zu erarbeiten.

#### **Nachbarschaftsbeirat**

Die Flughafen Wien AG hat bereits im Jahr 1989 einen Nachbarschaftsbeirat für den Dialog und Austausch mit den Anrainergemeinden gegründet. Bis zu viermal jährlich tagt dieses Gremium, das sich aus dem Vorstand der FWAG sowie den amtierenden Bürgermeistern von Schwechat, Fischamend, Kleinneusiedl, Enzersdorf a. d. Fischa, Schwadorf, Großenzersdorf und Rauchenwarth, Zwölfaxing und Himberg sowie den Bezirksvorstehern der Wiener Bezirke Donaustadt und Simmering zusammensetzt.

#### **Dialogforum**

Von 2000 bis 2005 fand das umfangreichste in Europa jemals durchgeführte Mediationsverfahren statt. Rund 50 Verfahrensparteien (Bürgerinitiativen, Anrainergemeinden, Austrian Airlines, die Flugsicherung Austro Control etc.) haben in die Suche nach einvernehmlichen Lösungen tausende Stunden gemeinsamer Arbeit investiert. Abgeschlossen

wurde dieser Prozess mit dem zivilrechtlich verbindlichen Mediationsvertrag, der Einrichtung des Dialogforums als Kommunikationsplattform und der Gründung des Umweltfonds. Die Flughafen Wien AG hat dabei freiwillige Verpflichtungen übernommen, die – im Interesse der Menschen, welche im Nahbereich des Flughafens leben – weit über das gesetzlich vorgeschriebene Ausmaß hinausgehen.

Es sind nunmehr Austro Control und Austrian Airlines, alle Gemeinden des erweiterten Umlands des Flughafens, Bürgerinitiativen aus diesen Regionen, die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, die Umweltschutzverbände Wien und Niederösterreich sowie Gemeinden aus den Regionen Gänserndorf, Bruck a. d. Leitha, Baden, Mödling, Wien-Umgebung sowie Wiener Bezirke in den Dialog eingebunden.

Der Verein Dialogforum Flughafen Wien hat die Aufgabe, jene Themen zu behandeln, die auf Basis der Mediationsverträge umzusetzen sind. Dieser überprüft jährlich den Erfolg der für den Flugverkehr vereinbarten Maßnahmen und dokumentiert die Ergebnisse in einem Evaluierungsbericht. Dieser wird auch auf der Website [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at) veröffentlicht. Schwerpunkte bilden dabei die Entwicklung der Lärmzonen, die Einhaltung der für den Flugverkehr vereinbarten Korridore, Verteilungsquoten und Nachtflugregelungen sowie der Erfolg des Lärmgebührenmodells. Die Weiterentwicklung von Möglichkeiten zur Reduktion der Flugverkehrsbelastung ist ein weiterer wichtiger Fokus, um die Lebensqualität der Betroffenen zu verbessern. Die gemeinsame Arbeit aller Betroffenen im Dialogforum ist auch international anerkannt und dient vielen Airports als Vorbild für die eigene Umlandarbeit.

### **Ein Blick hinter die Kulissen: das Besucherzentrum am Flughafen Wien**

Ebenfalls ein Ergebnis des Mediationsvertrags ist der Betrieb des Besucherzentrums am Flughafen Wien. Über 49.000 Menschen besuchten 2015 die Ausstellung, die über den Flughafen informiert. Großer Beliebtheit erfreuen sich die Rundfahrten über das Vorfeld, bei denen die Gäste die Betriebsamkeit am Airport live und aus nächster Nähe erleben können, sowie die Besucherterrasse. Mit 250 m Länge und circa 1.350 m<sup>2</sup> Fläche direkt auf dem Dach des Terminal 3 gelegen, eröffnet sich den Gästen ein ungehinderter Ausblick auf das Flughafenvorfeld. Nähere Informationen unter: [www.viennaairport.com/passagiere/flughafen/visitairst\\_center\\_-\\_das\\_besucherzentrum](http://www.viennaairport.com/passagiere/flughafen/visitairst_center_-_das_besucherzentrum).

### **[www.viennaairport.com/umwelt](http://www.viennaairport.com/umwelt)**

Die Internetseite „Umwelt & Nachhaltigkeit“ trägt der Wichtigkeit des Themas Umwelt Rechnung und bietet neben Informationen zu den allgemeinen Themen wie Umweltschutz oder Dialog mit dem Umland unter dem Menüpunkt Lärmmanagement auch Einblick in die monatlichen Flugbewegungszahlen der FWAG.

Ebenso können die Umweltpolitik und der jeweils aktuelle Nachhaltigkeitsbericht, sowie Detailinformationen – zu dem in 2015 am Standort Flughafen Wien und bei allen österreichischen Tochterfirmen der FWAG etablierten – Umweltmanagement System EMAS eingesehen werden.

### **[www.flugspuren.at](http://www.flugspuren.at)**

Mit der Darstellung der Flugspuren im Internet werden die im Dialogforum diskutierten und umgesetzten Maßnahmen auch für die Bevölkerung nachvollziehbar und transparent. Die Website [www.flugspuren.at](http://www.flugspuren.at) wird von der Flughafen Wien AG gemeinsam mit Austro Control betreut.

&gt;

Es sind Informationen über die Flugbewegungen getrennt nach Starts und Landungen abrufbar. Für jeden einzelnen Flug sind die Flughöhe, der Zeitpunkt sowie die Antriebsart (Propeller oder Jet) ersichtlich. Aufgrund verbesserter Speicherkapazitäten stehen Flugspurdarstellungen und Bewegungsstatistiken für das jeweils aktuelle Kalenderjahr sowie – zu Vergleichszwecken – auch des gesamten Vorjahres zur Verfügung.

Im Jahr 2015 wurden insgesamt 13.165 Besucher (2014: 13.718) registriert, die diese Website 24.143-mal (2014: 25.118-mal) aufgerufen haben. Pro Tag entspricht das rund 66 Zugriffen (2014: 69).

### **Callcenter Umwelt & Luftfahrt**

Für spezielle Anfragen in Bezug auf Umwelt oder Lärm steht Anrainern, Betroffenen oder interessierten Personen seit dem Jahre 2004 das Info-Telefon Umwelt und Luftfahrt sowie das Kontaktformular auf [www.flugspuren.at](http://www.flugspuren.at) zur Verfügung. Insgesamt sind im Jahr 2015 am Telefon sowie via Internet und E-Mail 6.259 Anfragen eingegangen. Das entspricht einer Abnahme der Kontakte um 24,6% gegenüber dem Jahr 2014. Dabei kamen 64% der Anfragen aus Wien und 36% aus Niederösterreich und Burgenland.

## **› Corporate Social Responsibility**

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 wird sich die FWAG auch weiterhin intensiv auf die Umsetzung und Weiterentwicklung seiner CSR-Aktivitäten konzentrieren.

### **Compliance**

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Ethik und Integrität im Unternehmen sowie der respektvolle Umgang untereinander ist dabei von größter Wichtigkeit. Richtschnur dafür ist der Verhaltenskodex der FWAG.

Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv, die es ermöglicht, anonym Missstände im Unternehmen aufzuzeigen. Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Dessen Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance Officer. Er sorgt auch für die Schulung der betroffenen Mitarbeiter und informiert in internen Workshops über aktuelle gesetzliche Neuerungen (wie zum Beispiel im Bereich des Korruptionsstrafrechts).

### **Sponsoring**

In Hinblick auf die große Zahl von betroffenen Menschen und Stakeholdern und die Eingriffe in Umwelt und Lebensqualität, die durch den Flugbetrieb und seine Begleiterscheinungen ausgelöst werden, hat die FWAG eine besondere Verpflichtung, auch ihrerseits durch Sponsoringaktivitäten und Spenden einen positiven Beitrag für die Gesellschaft zu leisten. Dies gilt insbesondere für jene Regionen und Bereiche, in der die Flughafen Wien AG tätig ist oder ihre Unternehmensinteressen zu verfolgen hat. Daher fördert die FWAG



in jenen Bereichen und Regionen Veranstaltungen und andere Aktivitäten mit gesellschaftlichen, sportlichen, wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen, umweltbezogenen und anderen vergleichbaren Inhalten. Entscheidungsprozess und Zuständigkeiten sind in einer vom Vorstand beschlossenen und dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gebrachten FWAG internen Sponsoringrichtlinie detailliert festgelegt, um die Einhaltung der entsprechenden gesetzlichen Normen lückenlos sicherzustellen. Die Sponsoringvorhaben sollen die Unternehmensziele gegenüber den Stakeholdern und der Öffentlichkeit unterstützen und das positive Image der FWAG absichern. Als Unternehmen mit einer bedeutenden Beteiligung der öffentlichen Hand unterliegt die FWAG dem Medientransparenzgesetz und den entsprechenden Bestimmungen des Antikorruptionsgesetzes.

### **Aufnahme und Betreuung von Flüchtlingen**

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat unter tatkräftiger Mithilfe der Belegschaft im August 2015 rund 250 Flüchtlinge als kurzfristige Nothilfe in der Gerätehalle Nord aufgenommen. Die Betreuung erfolgte durch das Rote Kreuz. In der Folge wurde ein winterfestes Containerdorf für 400 Bewohner am Gelände Cargo Nord errichtet, das im November 2015 als Dauereinrichtung in Betrieb ging.

### **Kontakt- & Beschwerdemanagement**

Die Flughafen Wien AG hat ein Feedbackmanagement implementiert, das Anfragen, Anregungen & Beschwerden zentral verwaltet, beantwortet und für eine unternehmensinterne Weiterbearbeitung sorgt.

Das Feedbackmanagement kann über die Flughafen-Homepage unter **[www.viennaairport.com/kontakt](http://www.viennaairport.com/kontakt)** erreicht werden. Anfragen und Auskünfte werden dabei rund um die Uhr vom Telefon Contact Center des Flughafen Wien übernommen und betreut, Kritiken und Beschwerden werden detailliert aufgearbeitet und beantwortet.

Den überwiegenden Teil der Kontakte machen Anfragen zu Flugauskünften sowie zu Sicherheits- und Transportbestimmungen aus, lediglich ein geringer und tendenziell rückläufiger Anteil betrifft konkrete Kritikpunkte. So verzeichnete der Flughafen Wien beispielsweise im Jahr 2015 bei 22,8 Mio. Passagieren lediglich 823 Beschwerdefälle (2014: 842, 2013: 1.031 Beschwerdefälle). Der Flughafen Wien legt dabei größtes Augenmerk auf eine lösungsorientierte und zeitnahe Bearbeitung der Fälle und steht dazu auch in konstruktivem Austausch mit Konsumentenschutzorganisationen und Customer Care-Schnittstellen der Standortpartner.

## Umwelt- und Klimaschutz

Im Rahmen unseres Umweltmanagements zielen die Maßnahmen in erster Linie auf die Reduktion von Ressourcenverbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen ab, um die Auswirkungen auf das Umfeld – vor allem die Anrainer – möglichst gering zu halten.

Die Flughafen Wien AG hat 2015 ein professionelles und systematisches Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt. Der Flughafen erfüllt mit seiner EMAS Zertifizierung auch die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes. Der Anwendungsbereich des Umweltmanagementsystems nach EMAS-Verordnung, sind die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive aller inländischen Tochterunternehmen mit einer Beteiligung von mehr als 50%. Sämtliche ausgewiesenen Umweltkennzahlen werden exklusive Kunden (Airlines, Shops und sonstige Mieter) dargestellt. In vielen Fällen werden durch Maßnahmen der Flughafen-Wien-Gruppe die Umweltauswirkungen der Kunden positiv beeinflusst, etwa in den Bereichen Energieversorgung, Facility Management, oder Abfallentsorgung.

Im Rahmen des UMS werden Umweltaspekte und deren Auswirkungen erfasst, relevante Themen identifiziert (vgl. Wesentlichkeitsmatrix) und mittels Nutzwertanalyse bewertet. Weiters werden Umweltpolitik, Ziele und Maßnahmen festgelegt (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm) und sowohl deren Fortschritt als auch die Performance des gesamten Systems anhand von festgelegten Kennzahlen, jährlichen Managementreviews sowie im Rahmen von internen und externen Audits regelmäßig überprüft.

### › Energieeffizienz Programm

Die im April 2015 gegründete Gruppe des Energiemanagements sorgt für die Erfüllung der Anforderungen des Bundes-Energieeffizienzgesetzes und eine kontinuierliche Reduzierung des Energieeinsatzes am gesamten Standort. Laufende Objekt- und Anlagenanalysen stellen neue Optimierungspotentiale sicher: Die Optimierung der Lüftungsanlagen in Terminalgebäuden brachte beispielsweise im Jahr 2015 eine enorme Energieeinsparung. Die günstige Entwicklung des Rohölpreises im Jahr 2015 führte zu einem Rückgang der Energiekosten für Heizung. Der Stromverbrauch hatte trotz der überdurchschnittlich heißen Sommerperiode zwischen Juni und September 2015 dank energiesparender Maßnahmen gegenüber dem Vorjahr nur eine leichte Steigerung. Die Kosten konnten dank eines günstigeren Strompreises unter dem Vorjahresniveau gehalten werden. Für das Jahr 2016 ist die Umrüstung auf LED-Beleuchtung in 2 Untergeschoßen des Parkhaus 4 geplant, wodurch eine Einsparung von 60 MWh Strom und 30 t CO<sub>2</sub> pro Jahr erzielt werden soll.

### › Fluglärmmanagement

Europaweit gelten der Straßen- und Schienenverkehr als Hauptverursacher von Lärmbelastung, gefolgt vom Flugverkehr. Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe. Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz regelt die Schwellwerte in Zusammenhang mit Fluglärm, die zum Schutz der ansässigen Bevölkerung nicht überschritten werden dürfen — nämlich ein Tag-

Abend-Nacht-Lärmindex von 65 dB. Das Engagement des Flughafens Wien geht aber deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus: So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm des Flughafens das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB. Das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB.

### **Lärmschutz**

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafens Wien hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel. Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB (A) am Tag und über 45 dB (A) in der Nacht übernimmt der Flughafen 50% bis 100% der Kosten u. a. für den Einbau von Lärmschutzfenstern und Lärmschutztüren. Bis Ende 2015 wurde für 6.282 Objekte ein bauphysikalisches Gutachten erstellt und für 2.900 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Weiters verpflichtete sich die Flughafen Wien AG, Liegenschaften, die sich in einer Lärmzone mit einem Dauerschallpegel größer als 65 dB (A) am Tag bzw. 57 dB (A) in der Nacht befinden, zum Verkehrswert abzulösen. Diese Möglichkeit nahmen zwei der rund 60 von dieser Regelung umfassten Liegenschaftseigentümer in Anspruch. Für die Maßnahmen zur Umsetzung des Lärmschutzprogramms wurden Mittel in der Höhe von € 51,5 Mio. bereitgestellt.

### **Nachtflugbewegungen 2015**

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 2015 wurde somit der Zielwert laut Mediation von 4.700 Bewegungen um 584 unterschritten.

In der gesamten Laufzeit dieser Regelung von 2007 bis 2015 wurde der kumulierte Zielwert von 43.998 Bewegungen um 1.575 Bewegungen bzw. ca. 3,6% 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 dem Evaluierungsbericht, der vom Verein Dialogforum Flughafen Wien jeweils etwa Mitte des Jahres veröffentlicht wird, unter [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at) entnommen werden.

### **› Emissionen und Klimaschutz**

Der Sektor Verkehr erzeugt in etwa 23% des globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Davon stammen nur 12% von der Luftfahrt. Zum Vergleich: Auf die Straße entfallen 74% der Verkehrs-Emissionen. Insgesamt ist der Flugverkehr für 2% des globalen CO<sub>2</sub>-Ausstosses verantwortlich. Neben CO<sub>2</sub> werden aber auch NO<sub>x</sub>, CO, PM<sub>10</sub>, SO<sub>x</sub> und Benzol von Flugzeugen in die Atmosphäre abgegeben. Obwohl Flugzeuge durch laufende technische Innovationen heute treibstoffeffizienter denn je gebaut werden, sorgt das enorme Wachstum der Branche immer noch für steigende Emissionen und Umweltbelastungen.

Daher hat sich die Luftfahrtbranche ehrgeizige Klimaziele gesetzt: Ab 2020 soll es zu einem klimaneutralen Wachstum beim Luftverkehr kommen. Das heißt: weniger oder gleichbleibende Emissionen bei zunehmenden Flugbewegungen. Auch der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringen Teil, zu den Luftemissionen bei. Allerdings werden im Bereich des Flughafens im Rahmen der Luftgütemessung oder durch die Erstellung einer jährlichen CO<sub>2</sub>-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden lau- >

feld Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren – angefangen von Energieeffizienzprogrammen, verbesserten Luftraummanagement, alternativen Treibstoffen, bis hin zu einer optimalen Auslastung und Beladung der Flugzeuge.

### › CO<sub>2</sub>- Emissionsbilanz und ACAS

Wie schon in den vergangenen Jahren wird für das Jahr 2015 seitens FWAG – nach Erhalt sämtlicher dazu notwendiger Eingangsdaten aus den unterschiedlichen Unternehmensbereichen – die externe Erstellung einer CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanz beauftragt.

Mithilfe dieser CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanzen beteiligt sich die FWAG auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System). In diesem Zusammenhang wurde im Oktober 2015 Level 2 der Zertifizierung (Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen am Standort) beantragt und im 1. Quartal 2016 seitens ACI auch bestätigt. Der Level 3 (Miteinbeziehung anderer Unternehmen am Standort) ist seitens FWAG für Ende 2016 geplant. Nähere Informationen zu dem Programm finden sich unter [www.airportcarbonaccreditation.org](http://www.airportcarbonaccreditation.org).

### › Mobilität

Das Projekt „Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Flughafenregion“ ist eine Initiative des Nachbarschaftsbeirats. Im Sommer 2013 wurde im Auftrag der EU-Leader-Region „Römerland Carnuntum“ am Flughafen eine Mobilitätsbefragung durchgeführt, an der 2.300 Mitarbeiter aus 15 Unternehmen am Standort Flughafen teilgenommen haben. Parallel dazu hat in 27 Gemeinden dieser Region eine Befragung von 8.000 Haushalten zum Mobilitätsverhalten stattgefunden. Auf Basis dieser Daten können nun dem Bedarf angepasste Busverbindungen geplant werden.

### Online-Fahrgemeinschaftsplattform

Die Flughafen Wien AG initiierte in einem Kooperationsprojekt mit Austrian Airlines die Umsetzung einer Fahrgemeinschaftsplattform für Mitarbeiter. Die Bildung von Fahrgemeinschaften unter Mitarbeitern mit ähnlichem Arbeitsweg wird dadurch erleichtert und forciert. Derzeit beteiligen sich die FWAG, die Austrian Airlines, Gebrüder Heineemann, Celebi und NIKI Luftverkehr an diesem Projekt. Das beim „klima:aktiv mobil“-Fonds zur Förderung eingereichte Projekt soll in weiterer Folge allen Mitarbeitern sämtlicher Unternehmen des Standortes Flughafen Wien zur Verfügung stehen. Der errechnete Umwelteffekt durch den reduzierten Individualverkehr und Treibstoffverbrauch beträgt rund 600 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Die Plattform wurde im Frühjahr 2015 gestartet.

### Ökologisches Verhalten am Arbeitsplatz

Der Schwerpunkt der Mitarbeiterbewusstseinskampagne „Öko-LOGISCH!“ lag auch im Jahr 2015 auf dem Themenbereich umweltfreundliche Mobilität. So haben im Jahr 2015 unternehmensweit 115 Mitarbeiter an Sprintspartrainings teilgenommen, welche auch im Zuge des Weiterbildungsprogramms angeboten werden. Seit Inbetriebnahme der Flughafen-Radrouten im Jahr 2013 erfreut sich das Rad für die Fahrt von und zur Arbeit immer größerer Beliebtheit. Um das weiter zu fördern, werden im Rahmen einer Kooperation kostenlose Leihräder zur Verfügung gestellt

### › Nachhaltigkeitszertifizierung für Airport City Vienna

Im Dezember 2014 wurde die Airport City Vienna als erstes Gewerbegebiet in Österreich mit dem Quartierszertifikat für Gewerbegebiete durch ÖGNI (Österreichische Gesellschaft für nachhaltige Immobilienwirtschaft) ausgezeichnet. Der Standort, welcher u. a. über 70.000 m<sup>2</sup> Büro- und Conferencing-Flächen (Office Park 1–3 und Objekt 645) sowie Hotel- und Verkehrsangebote umfasst, wurde dabei nach verschiedenen Kriterien, wie der ökologischen und ökonomischen Qualität, sowie soziokulturellen und funktionalen Merkmalen bewertet. Mit diesem Zertifikat ist gewährleistet, dass eine nachhaltige Standortentwicklung der Airport City Vienna gemäß objektiv messbaren Kriterien erfolgt.

Alle weiteren Entwicklungen der Airport City untermauern das Zertifikat mit dem Ziel, die Attraktivität als Firmenstandort weiter zu steigern. Als Beispiel ist das neue Budget-Hotel „Moxy“ zu erwähnen, das derzeit errichtet wird und 2017 eröffnet werden soll. Das Hotel wird in nachhaltiger Bauweise errichtet.

### › Abfall

Abfälle die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und je nach Möglichkeit, einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Mülltrennung am Flughafen erfolgt dabei nach strengen Richtlinien, was eine Wiederverwertung leichter und kostengünstiger möglich macht. Dabei werden alle Möglichkeiten einer effizienten Abfallwirtschaft ausgeschöpft. Biogene Abfälle, Glas- und Kunststoffflaschen werden getrennt gesammelt und der Verwertung zugeführt. Die Abfälle des Flughafens werden von Fremdfirmen übernommen und fachgerecht entsorgt. Die Gesamtmenge an Abfall betrug im Jahr 2015 am Flughafen Wien 3.650 Tonnen (2014: 3.333 Tonnen)

### › Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch stieg im Vergleich zu 2014 um 37.461 m<sup>3</sup> auf 427.931m<sup>3</sup>. Ein zentraler Punkt der Abwasserentsorgung ist die komplette Kanalisierung der airside-gelegenen versiegelten Flächen. Aus den einzelnen Einzugsgebieten des Flughafens – allein Pisten, Vorfelder und Rollwege machen mehr als 2,4 Millionen m<sup>2</sup> Oberfläche aus – führen Niederschlagsabwasser zur zentralen Abwasserentsorgungsanlage. Am Eintritt der Hauptsammler in die zentrale Abwasserentsorgungsanlage wird die Belastung der Abwässer online gemessen. Belastete Abwässer werden über eigene Leitungen zur Verbandskläranlage Schwechat-Mannswörth gepumpt. Durch die gezielte Trennung von belasteten und unbelasteten Abflüssen konnten die in der Kläranlage zu behandelnden Abwassermengen reduziert werden. Die Abwassermenge lag 2015 bei 438.837 m<sup>3</sup> (2014: 439.096 m<sup>3</sup>).

### › Nachhaltige Beschaffung

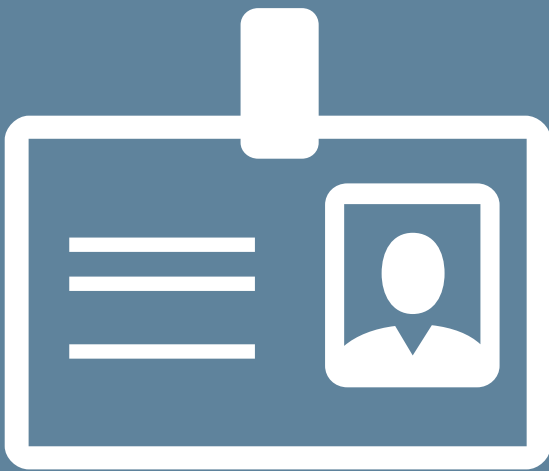
Die Beschaffung der Flughafen Wien AG erfolgt zum Teil über die Bundesbeschaffung GmbH (BBG). Auf diese Weise werden nachhaltige Kriterien beim Beschaffungsvorgang berücksichtigt. Zudem unterliegt der Flughafen Wien den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes. Mit der anstehenden Novelle 2015 sind auch hier neue Impulse für eine nachhaltige Beschaffung, etwa durch die Umsetzung des Energieeffizienzgesetzes, zu erwarten. Die größten Lieferanten sind den Sektoren Bau, Erdölverarbeitung, >

Metallverarbeitung, Spezialfahrzeuge, Technologie und unterschiedlichen Dienstleistungen wie etwa IT oder Airport Handling zuzuordnen.

› **EMAS**

Im November 2015 konnte die Implementierung des Umweltmanagementsystems „Eco-Management and Audit Scheme“ EMAS (inklusive ISO 14001) am Standort Flughafen Wien und bei allen Österreichischen Tochterfirmen der FWAG erfolgreich abgeschlossen werden. Detaillierte Informationen finden Sie im Nachhaltigkeitsbericht unter: [www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht](http://www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht).





# Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Der Standort Flughafen Wien ist einer der größten Arbeitgeber Ostösterreichs. Im Jahr 2015 waren es durchschnittlich rund 20.000 Beschäftigte in etwa 230 Betrieben, die sich um Pünktlichkeit, Komfort und Sicherheit kümmerten.

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt 2015 4.360 Mitarbeiter. Hinzu kommen weitere rund 300 Mitarbeiter in nicht voll konsolidierten Tochtergesellschaften.

## 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. 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.

2014 wurde im Rahmen einer Mitarbeiterbefragung, die von einem externen Meinungsforschungsinstitut durchgeführt wurde, der Status quo zur Mitarbeiterzufriedenheit und -motivation in einer anonymen Befragung erhoben. Für die Besetzung von Führungspositionen, Transparenz bei Prämienvergaben, die Förderung und Wertschätzung der Leistung von Mitarbeitern sowie generell der respektvolle Umgang miteinander wurden zahlreiche Maßnahmen auf Unternehmens-, Bereichs- und Abteilungsebene umgesetzt. So wurde etwa ein Führungskräfteentwicklungsprogramm initiiert und die bereichsübergreifende Zusammenarbeit verstärkt gefördert.

Ende 2015 bzw. Anfang 2016 wurde mit einer erneuten Befragung der Prozess der Entwicklung und Umsetzung geeigneter Verbesserungsmaßnahmen in Richtung Mitarbeiterorientierung erfolgreich weitergeführt.

## Recruiting, Aus- und Weiterbildung

Eine wichtige Aufgabe der Abteilung Human Resources (HR) ist es, spezialisierte Mitarbeiter zu finden und sie in passenden Positionen zu beschäftigen, bestehende Potenziale zu fördern und neue Fähigkeiten zu entwickeln. Deshalb ist das Thema Personalentwicklung ein wesentlicher Teil der HR-Strategie. Mitarbeiter müssen über die notwendigen Fähigkeiten und Kenntnisse verfügen, um den Herausforderungen der Zukunft gewachsen zu sein. Der bisherige Weg wurde 2015 erstmals auch extern honoriert. „Best Airport Staff Europe“, eine von Skytrax verliehene besondere Auszeichnung für unsere Mitarbeiter, die über jene Qualifikationen und Fähigkeiten bzw. großes Engagement verfügen, die uns zu einem 4-Stern Airport machen, bestätigen den eingeschlagenen Weg der Personalentwicklung.

Grundvoraussetzung für erfolgreiche Personalentwicklung ist die Suche für die passgenaue Besetzung der offenen Stellen. Die offenen Positionen werden sowohl am internen als auch am externen Stellenmarkt ausgeschrieben. 2015 wurde das Bewerbermanagement auf eine neue und leistungsfähige Basis gestellt. Die neue Software beschleunigt den Bewerbungsprozess und macht darüber hinaus den gesamten Ablauf transparenter und besser nachvollziehbar. Weiters kommen je nach Anforderungen an >

die Stelle unterschiedlichste Recruitingtools (Assessmentcenter, Tests, Recruiting Lounges etc.) zum Einsatz. Abgeschlossen wird eine erfolgreiche Suche immer mit dem persönlichen Gespräch gemeinsam mit der Fachabteilung.

Im jährlich stattfindenden Mitarbeitergespräch wird der Bildungsbedarf des Mitarbeiters besprochen und festgehalten. Nicht nur die fachliche Weiterbildung nimmt einen großen Stellenwert ein, auch persönlichkeitsbildende Maßnahmen sind ein wichtiger Schwerpunkt. Zahlreiche Seminare und Workshops zu Themen wie Führung, Sprachen, EDV sowie Gesundheit und Unfallprävention stehen Mitarbeitern offen und werden im jährlichen Aus- und Weiterbildungskatalog zusammengefasst.

Einen wertvollen Beitrag zum Wissensaustausch auch über die Landesgrenzen hinaus leistet das Airport-Management-Training-Programm (AMTP). Bereits die achte Gruppe mit Flughafenmitarbeitern aus Košice, Malta und Wien absolviert derzeit das einjährige Programm. In sechs Modulen haben die Teilnehmer die Möglichkeit, ihr fachliches Know-how und ihr akademisches Wissen zu vertiefen und außerdem die Beziehungen innerhalb der Unternehmensgruppe zu stärken und zu erweitern.

2015 startete ein breit angelegtes Führungskräfteentwicklungsprogramm. Auf Basis einer individuellen Standortbestimmung von 120 Führungskräften im Rahmen eines Developmentcenters wurde anschließend in einem Entwicklungsgespräch ein individualisierter Entwicklungsplan erarbeitet. Dieser beinhaltet Themenschwerpunkte, die alle Führungskräfte durchlaufen (Mitarbeiter entwickeln und zu Erfolgen führen und Mitarbeiterorientierte Kommunikation) gefolgt von individuellen Vertiefungsschwerpunkten und Individualmaßnahmen.

Den hohen Standard der Kenntnisse und Fähigkeiten zu halten bzw. noch weiter auszubauen ist ein Schwerpunktthema für die nächsten drei Jahre. In Summe wurden im Jahr 2015 in der Flughafen Wien AG, der Muttergesellschaft, € 1,9 Mio für Weiterbildungsmaßnahmen aufgewendet. Das entspricht rund € 607 pro Mitarbeiter (bezogen auf 3.129,1 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt in der Muttergesellschaft).

Die Lehrlingsausbildung nimmt in der Flughafen Wien AG eine wesentliche 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 Einzelcoaching sind wertvolle Bestandteile der Ausbildung. Zur Erweiterung der sozialen Kompetenz fand 2015 wieder ein einwöchiges Lehrlingsseminar zu den Themen „Suchtprävention und Erlebnispädagogik“ statt. Im Rahmen des dreiwöchigen „Leonardo da Vinci“-Austausches mit dem Flughafen München wird den Lehrlingen die Möglichkeit geboten, auch andere Betriebe kennenzulernen.

## **Attraktiver Arbeitgeber**

### **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 den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Im Jahr 2015 kam für das Geschäftsjahr 2014 ein Dividendenertrag von € 3,47 Mio. zur Ausschüttung. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter rund 42,5% des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts. Die Aufteilung erfolgte entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen.

## 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 Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2015 traten zehn Mitarbeiter der Stiftung bei. Bis zum Jahr 2015 wurde somit insgesamt 78 Mitarbeitern eine Ausbildung im Rahmen der offenen Arbeitsstiftung Steyr ermöglicht.

## Vorsorgemaßnahmen – betriebliche Pensionskasse

Für alle Mitarbeiter mit Eintritt vor November 2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersversorgung 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 zusätzlicher 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. So 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 2015 ca. € 479.000 investiert. Zudem wurde die Essensversorgung für die Mitarbeiter aufgrund der Ergebnisse aus der unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung Ende 2015 auf neue Standbeine gestellt. So erhalten alle Mitarbeiter pro Arbeitstag einen Essenszuschuss von einem Euro pro Arbeitstag bzw. alternativ ein vergünstigtes Mittagsangebot (gesamt 2015: € 521.000). Weiters gibt es Vergünstigungen für Freizeit- und Sportangebote.

## 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, die im Jahr 2015 durch die Einführung von Gleitzeitmodellen auch für diese Mitarbeitergruppe flexibilisiert wurde.

Im verkehrsabhängigen Bereich muss der einwandfreie Betrieb rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche sichergestellt sein. Hier kommen unterschiedliche Schichtmodelle zur Anwendung. Im Jahr 2015 wurden wieder Bildungsteilzeit- bzw. Bildungskarenzmodelle in Anspruch genommen.

## Beruf und Familie

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 und flexiblen 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.

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 2015 13 Männer in Karenz.

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“. Der „Papamonat“ wird von den Mitarbeitern des Flughafen Wien immer mehr genutzt. Im Jahr 2015 haben insgesamt bereits 54 Väter diese Möglichkeit in Anspruch genommen (2013 waren es erst 38 bzw. 2014 bereits 47 Väter).

2015 hat unser Unternehmen am Audit „berufundfamilie“ teilgenommen. Dabei handelt es sich um ein staatliches Gütezeichen, welches Unternehmen für familienbewusste Personalpolitik verliehen wird. Der Auditierungsprozess dauert drei Jahre und wird von speziell dafür ausgebildeten Auditoren begleitet. Unser Unternehmen erhielt 2015 überdies die Auszeichnung als familienfreundlichster Betrieb Niederösterreichs.

## Diversität

Ein positives Beispiel für die erfolgreiche Bewältigung von Diversität stellt die Tatsache dar, dass derzeit unter den Mitarbeitern der FWAG und ihren Tochterunternehmen über

50 Nationalitäten vertreten sind, die mehr als 10 unterschiedlichen Religionsbekenntnissen angehören. Dass alle Dienstleistungsprozesse auch aufgrund der großen kulturellen Vielfalt unbeschadet reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern.

## Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2015 bei 23,3%. Zurückzuführen ist diese relativ niedrige Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. 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.

Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil nachhaltig – insbesondere auch in Führungspositionen – auszubauen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in der Flughafen Wien AG in Führungspositionen derzeit auf 16,5%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz sind in der Flughafen Wien Gruppe Grundvoraussetzung. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat beträgt 30,0%.

## Schwerpunkt Personalentwicklung

Besondere Schwerpunkte sind die Maßnahmen des Projekts „Ältere Arbeitnehmer“. Die Anhebung des faktischen Pensionsantrittsalters erfordert den längeren Verbleib im Unternehmen. Das erfordert im Vorfeld umfangreiche Vorsorge- und Organisationsmaßnahmen zu implementieren, da viele unserer Mitarbeiter permanent hohen Belastungen ausgesetzt sind. Entsprechende Programme und begleitende Maßnahmen, die Ermöglichung innerbetrieblicher Mobilität und das bevorzugte Angebot geeigneter Arbeitsplätze an diese Mitarbeitergruppe, werden derzeit ausgearbeitet und schrittweise umgesetzt.

## Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste

Zur Bewältigung der ökonomischen und ökologischen Entwicklung der Flughafen Wien AG im Umfeld der schnelllebigen sich stark konkurrenzierenden Luftfahrtbranche leisten motivierte Mitarbeiter an sicheren und gesunden Arbeitsplätzen einen wesentlichen Beitrag.

Die erfolgreiche organisatorische Zusammenführung der Arbeitsmedizin mit der Arbeitssicherheit zu den Präventivdiensten erfolgte per 1.9.2015. Die arbeitsmedizinische Betreuung wird nun von der Firma IBG – Innovatives Betriebliches Gesundheitsmanagement wahrgenommen.

Hauptziel der Präventivdienste war daher auch im Jahr 2015, durch spezifische Beratungen der Führungskräfte z.B. im Rahmen von 26 Arbeitsplatzbegehungen, die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter zu erhalten und weiter zu fördern. Durch das verstärkte Hinzuziehen der Präventivdienste bei der Planung von Arbeitsstätten konnten im abgelaufenen Jahr bei 137 Projekten, in Kooperation mit den jeweiligen Anforderern >

bzw. Projektleitern, etliche Verbesserungsvorschläge vor Errichtung bzw. Umgestaltung eingebracht und berücksichtigt werden. Bei 15 Schulungsveranstaltungen wurden 116 neue Mitarbeiter zum Thema „Sicher arbeiten“ informiert und sensibilisiert.

Die laufende Durchführung von gesetzlich vorgeschriebenen Eignungs- und Folgeuntersuchungen laut ArbeitnehmerInnenschutzgesetz stellte auch 2015 einen wichtigen Grundpfeiler der arbeitsmedizinischen Leistung dar. Konkret waren das die Lärmuntersuchungen für alle betroffenen Mitarbeiter, Atemschutztauglichkeitsuntersuchungen der Flughafenfeuerwehr und die Schweißrauchuntersuchungen von exponiertem Werkstättenpersonal.

2015 wurde die im Jahr 2013 begonnene, abteilungsweise durchgeführte Evaluierung psychischer Belastungen an den Arbeitsplätzen in Zusammenarbeit mit der Arbeitssicherheit fortgesetzt. Um Mitarbeitern in beruflichen aber auch privaten Stresssituationen eine unmittelbare Hilfe anbieten zu können, hat die FWAG einen Vertrag mit dem Betreiber einer spezialisierten Hotline abgeschlossen, an die sich Mitarbeiter rund um die Uhr völlig anonym und kostenlos wenden können, um mit psychologisch geschulten Beratern Probleme zu besprechen. Das Themenspektrum ist unbeschränkt und umfasst Mobbing, Burn-out-Symptome oder Spannungen am Arbeitsplatz ebenso wie Trennungen im Privatleben, Todesfälle oder schulische Probleme der Kinder.

Die speziellen Leistungen wie Ergonomieberatungen (richtiges Sitzen, Heben & Tragen), Lungenfunktionsüberprüfungen, Sehtests, Blutdruckmessungen, ärztliche Untersuchungen für Mitarbeiter mit Nacharbeit wurden ganzjährig angeboten. Ebenso wurde die Möglichkeit der Durchführung einer individuellen Vorsorgeuntersuchung angeboten. Zeckenimpfaktionen und die kostenlose Grippeimpfung für Mitarbeiter ergänzten wie jedes Jahr das Angebot.

Im Zuge der Zusammenlegung der Präventivdienste im September 2015 wurde auch eine arbeitsmedizinische Datenbank implementiert, die die Erfassung und Dokumentation medizinischer Daten zukünftig erleichtern soll. Die Datenbank entspricht den aktuellen Datenschutzrichtlinien. Sie ermöglicht die Erstellung von anonymisierten Berichten für das Management sowie ein automatisiertes, elektronisches Einladungsmanagement für Folgeuntersuchungen und Impfungen.

Die laufenden Bemühungen aller Beteiligten im Unternehmen – Führungskräfte aller Ebenen und Mitarbeiter – zur Steigerung der Sicherheit und Gesundheit an den Arbeitsplätzen zeigt sich in der weiteren Senkung der 1.000 MA-Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle, welche ab sofort auf der gesamten Konzernebene betrachtet wird.

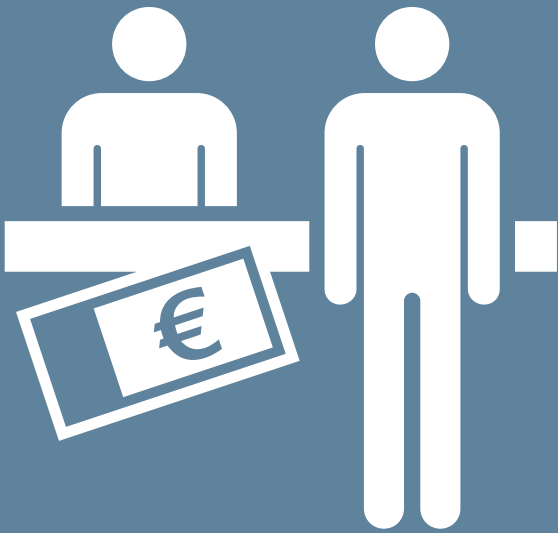
Im Interesse der zukunftsorientierten, modernen und positiven Unternehmensentwicklung werden kontinuierlich nachhaltige Maßnahmen wie z.B. ergonomische und altersgerechte Optimierungen der Arbeitsprozesse und Arbeitsplätze diskutiert und evaluiert.

➤ **Mitarbeiterkennzahlen**

	2015 <sup>1</sup>
Meldepfl. Arbeitsunfälle	126
1.000 MA-Quote	28,7

1) Umstellung von Flughafen Wien AG auf den Flughafen-Wien-Gruppe. Vorjahreswerte daher nicht vergleichbar.





# 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.

### › Börsennotiz

Seit 1992 notieren die Aktien der FWAG an der Wiener Börse. Das Grundkapital der Gesellschaft von € 152.670.000 unterteilt sich in 21.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien. Sie werden zu laufenden Kursen gehandelt (Fließhandel). Die Flughafen-Wien-Aktie zählt zu den Basiswerten des ATX Prime und notiert seit 5. März 2014 im Leitindex ATX. Mit Wirkung vom 21. März 2016 wird sie wegen sinkender Börsenumsätze wieder in den ATX Prime rückgestuft werden.

Abgesehen von der Wiener Börse sind die Aktien der Flughafen Wien AG im Freiverkehr der Börsen Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt und Hamburg gelistet. 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 ADRs.

### › Wertpapierkürzel

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

&gt;

### › Aktionärsstruktur

Ordnungsgemäß werden Veränderungen der Aktionärsstruktur, sofern sie die im Börsengesetz normierten Schwellen übersteigen, veröffentlicht. Zum Jahresultimo lag Airports Group Europe S.à r.l., Luxemburg unverändert bei 29,9% über der 25%-igen Anteilsschwelle, die Stadt Wien und das Land Niederösterreich bei der 20%-igen, die Mitarbeiterstiftung bei der 10%-igen Anteilsschwelle. Alle anderen Aktionäre lagen zum Jahresultimo unter der 4%-igen Meldeschwelle.

### › Marktumfeld und Wiener Börse

Das Aktienjahr 2015 war von außergewöhnlich großen Kursausschlägen geprägt, ein Spiegelbild der unsicheren politischen und wirtschaftlichen Lage. Global gesehen hat sich das Kursniveau im Vergleich der Jahresendstände 2014 und 2015 trotz der Vielfalt an Ereignissen und der volatilen Kursbewegungen praktisch nicht verändert.

Nach einem breiten Aufschwung im ersten Drittel des Jahres, der in den Monaten April und Mai zu den Jahreshöchstständen geführt hat, drückten schwache Wirtschaftsdaten auf die Stimmung an den Börsen und führten ab Jahresmitte zu Kursrückgängen. Diese haben sich Mitte des dritten Quartals massiv verstärkt, als die Abwertung der chinesischen Währung die im Markt vorhandenen Konjunktursorgen weiter angeheizte. Im Verlauf des vierten Quartals bewirkte die Stabilisierung der Konjunkturerwartung eine deutliche Kurserholung. Die Notenbankpolitik und der weitere Ölpreisverfall haben schließlich im Dezember die Investoren wieder verunsichert.

Nach einem volatilen Verlauf schloss der US-Börseindex Dow Jones Industrial (DJI) das Jahr 2015 mit einem Indexstand von 17.425,03, somit um 2,2% unter dem Indexstand zum Jahresultimo 2014. Prozentuell besser als der DJI haben sich im Jahr 2015 von den wichtigsten US-Börseindizes der S&P 500 Index (-0,7%) und der technologieorientierte Nasdaq Composite Index (+5,7%) entwickelt.

Obwohl von den Turbulenzen rund um die Abwertung der chinesischen Währung im dritten Quartal besonders betroffen, hat die starke Performance des japanischen Aktienmarktes in den ersten Monaten des Jahres sowie erneut im vierten Quartal zu einer substantiellen Erhöhung des japanischen Aktienindex Nikkei 225 um 9,1% im Jahresverlauf 2015 geführt. Dafür ausschlaggebend war die für Japans Exportindustrie günstige Wechselkursentwicklung sowie die anhaltend expansive Politik der japanischen Notenbank.

Insgesamt unbefriedigend fiel im Jahr 2015 die Kursentwicklung an den Börsen der Emerging Markets aus: Eine schwache Wirtschaftsentwicklung in mehreren großen Volkswirtschaften und Kapitalabflüsse führten zum einem Rückgang des MSCI Emerging Markets Index um 17,2%. Damit liegt das Kursniveau am tiefsten Stand seit der Wirtschaftskrise des Jahres 2009.

Das generell freundliche Wirtschaftsumfeld in Europa war gekennzeichnet von günstigen Wechselkursrelationen, einem niedrigen Ölpreis und einer expansiven Politik der Europäischen Zentralbank EZB. Verschiedene Krisenherde haben sich im Jahresverlauf aber immer wieder belastend auf die Aktienmärkte ausgewirkt. Insgesamt ist die Kursentwicklung in Europa nicht wesentlich von den globalen Tendenzen abgewichen, sodass der gesamteuropäische Aktienindex Eurostoxx 50 im Jahresverlauf per Saldo um nur 3,8% – somit weniger als erwartet – zulegen konnte.

Der in Euro berechnete Osteuropaindex CECE hat trotz guter Wirtschaftsdaten in den mittel- und osteuropäischen Ländern nachgegeben. Mit einem Minus von 12,4% fiel der

Rückgang zwar geringer als bei den Emerging Markets aus, aber auch der CECE Index liegt zum Jahresultimo auf dem niedrigsten Stand seit dem Jahr 2009.

## › Wiener Börse

Die Wiener Börse ist gut in das Jahr 2015 gestartet. Eine Reihe positiver Faktoren, wie die günstige Ertragsentwicklung der Unternehmen, die verbesserte gesamteuropäische Wirtschaftslage, die erhöhten Exportchancen (infolge der Abwertung des Euro), die expansive Politik der EZB und die temporäre Entspannung im Ukraine-Russland-Konflikt, haben den Börseindex ATX bis Mitte Mai um rund ein Viertel auf 2.681,44 Punkte ansteigen lassen. Bis zum Ende des dritten Quartals wurde aufgrund globaler Einflussfaktoren (Konjunktursorgen, Griechenlandkrise, Chinaturbulenzen) ein Großteil der erzielten Kursgewinne wieder abgegeben. Dank einer soliden Kursentwicklung im vierten Quartal konnte aber über das Gesamtjahr 2015 ein Plus von 11,0% erzielt werden. Maßgeblich für diesen überdurchschnittlichen Wertzuwachs war das neuerlich steigende Interesse internationaler Investoren an der Wiener Börse, das sich nicht zuletzt in einer Ausweitung der Aktienumsätze um rund 22% niederschlug.

## › Performance der Flughafen-Wien-Aktie

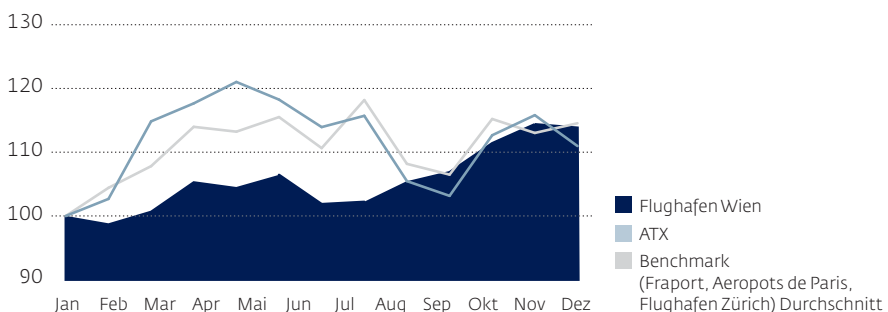
Im Vergleich zum ATX verlief die Kursentwicklung der Flughafen Wien Aktie positiv. Insgesamt legte der Wert der Flughafen Wien Aktie bis zum Jahresultimo bei einem Schlusskurs von € 87,6 um 13,3% zu. Die Flughafen Wien Aktie zeichnete sich im Jahr 2015 durch geringe Volatilität aus. Die Bandbreite lag zwischen € 75,22 (Tiefststand am 9. Februar 2015) und € 89,70 (Höchststand am 23. November 2015) pro Aktie.

Der Börsenumsatz der Flughafen-Wien-Aktie ging im Jahr 2015 um rund 15% auf € 551,9 Mio. zurück (2014: € 649,2 Mio.). Das durchschnittliche Handelsvolumen pro Tag betrug 21.984 Stück.

Die Gewichtung der Flughafen Wien AG im ATX betrug per Jahresende 2015 1,6% (Gewichtung 2014: 1,5%).

### Kursentwicklung der Flughafen Wien Aktie 2015

indexiert (1.1.2015=100)



### › Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2015	Veränderung in %	2014	2013	2012
Grundkapital in € Mio.	152,67	0,0	152,67	152,67	152,67
Anzahl der Stückaktien in Mio.	21	0,0	21	21	21
Kurs per 31.12. in €	87,60	14,0	76,82	61,00	42,99
Jahreshöchstkurs in € am 23.11.2015	89,70	10,1	81,50	61,43	42,99
Jahrestiefstkurs in € am 9.2.2015	75,22	26,7	59,38	41,00	26,04
Marktkapitalisierung per 31.12. in € Mio.	1.839,6	14,0	1.613,2	1.281,0	902,8
Gewinn je Aktie in €	4,78	21,8	3,93	3,49	3,42
KGV <sup>1</sup>	18,3	-6,2	19,5	17,5	12,6
KCFV <sup>1</sup>	8,1	11,0	7,3	6,3	5,0
Dividende <sup>2</sup>	2,00	21,2	1,65	1,30	1,05
Dividendenrendite in % <sup>1,2</sup>	2,28	n.a.	2,15	2,13	2,44
Payout-Ratio in % <sup>2</sup>	41,8	n.a.	42,0	37,3	30,5

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

2) Dividende 2015: Vorschlag an die Hauptversammlung

### › Dividendenpolitik und Gewinnverteilungsvorschlag

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

Die Guidance für die langfristige Dividendenpolitik liegt derzeit zwischen 40% und 50% in Abhängigkeit von den Investitionsvorhaben der kommenden Jahre. Diese Investitionen – etwa die bauliche Gestaltung des Terminal 2 – sind derzeit in der Planungsphase.

Das Geschäftsjahr 2015 wurde mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 42.008.417,10 abgeschlossen. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2015 eine Dividende von € 2,00 je Aktie, das sind in Summe € 42,0 Mio., ausgeschüttet und der Rest in Höhe von € 8.417,10 auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die vorgeschlagene Dividende entspricht einer Ausschüttungsquote gemessen am Konzernergebnis von 41,8%.

Bei einer vorgeschlagenen Dividende von € 2,00 pro Aktie errechnet sich auf Basis des Jahresschlusskurses eine Dividendenrendite von 2,30% (2014: 2,15%).

### › 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 und Investor Relations präsentierte im Jahr 2015 die aktuellen Entwicklungen der FWAG im Rahmen von Investorenkonferenzen und Roadshows in Europa (London, Frankfurt, Berlin, Genf) und den USA (New York, Chicago) sowie bei Konferenzen und Veranstaltungen in Österreich (Wien, Stegersbach, Zürs, Dornbirn).

Das wachsende Interesse der Investoren spiegelte sich in zahlreichen One-on-One-Gesprächen mit dem Management wider. Darüber hinaus war die Flughafen Wien AG auch 2015 auf der Gewinn-Messe vertreten.

#### › Folgende Finanzinstitutionen erstellten 2015 Analysen zur Flughafen-Wien-Aktie:

Citigroup Global Markets (London)	Kepler Cheuvreux (Frankfurt)
Commerzbank (Frankfurt)	Morgan Stanley (London)
ERSTE Group (Wien)	Nomura (London)
HSBC (London)	Raiffeisen Centrobank (Wien)
J.P. Morgan Cazenove (London)	Royal Bank of Canada (London)
Kempen & Co (Amsterdam)	UBS (London)

#### › Privataktionärstag

Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten am 13. Oktober 2015 Gelegenheit, sich im Rahmen eines Privataktionärstags mit dem Management über den Geschäftsgang des Unternehmens zu informieren. Ein Privataktionärstag ist auch für 2016 geplant. Die ersten Details dazu werden bei der Hauptversammlung bekanntgegeben. Die Anmeldung zu diesem Event wird, wie schon die Jahre davor, einige Wochen vor dem Privataktionärstag über die Internetseite der Flughafen Wien AG möglich sein

#### › Finanzkalender 2016

1. Quartal 2016	Mittwoch, 18. Mai 2016
28. Hauptversammlung	Dienstag, 31. Mai 2016
Ex-Dividende-Tag	Donnerstag, 2. Juni 2016
Record Date für Dividende	Freitag, 3. Juni 2016
Dividendenzahltag	Montag, 6. Juni 2016
Halbjahresergebnis 2016	Montag, 22. August 2016
3. Quartal 2016	Dienstag, 15. November 2016

Die geplanten Termine für die Veröffentlichung der monatlichen Verkehrsergebnisse finden sich auf der Website der Flughafen Wien AG unter dem Link: [www.viennaairport.com/finanzkalender](http://www.viennaairport.com/finanzkalender)

### › Weiter führende Informationen

Umfassende Informationen, Publikationen und aktuelle Aussendungen finden Sie im Internet ([www.viennaairport.com/unternehmen/investor\\_relations](http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations)). Durch die Eintragung in den Aktionärservice der Flughafen Wien AG erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen.

#### **Kontakt**

Mag. Judit Helenyi - Leitung

Tel.: +43/1/7007-231 26

E-Mail: [j.helenyi@viennaairport.com](mailto:j.helenyi@viennaairport.com)

Mario Santi

Tel.: +43/1/7007-228 26

E-Mail: [m.santi@viennaairport.com](mailto:m.santi@viennaairport.com)

oder

E-Mail: [investor-relations@viennaairport.com](mailto:investor-relations@viennaairport.com)

FAX: +43/1/7007-23806





# 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.

### › **Bekennnis zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung**

Die Flughafen Wien AG bekennt sich bereits seit 2003 zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) und hat dieses Bekennnis zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex in der Fassung 2015 im Geschäftsjahr 2015 erneuert. Der Kodex kann unter **[www.corporate-governance.at](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 (es wurde kein Vorstandsvorsitzender bestellt, um den Teamgeist in der Zusammenarbeit des Vorstandes zu fördern) und Regel 62 (da bis auf Regel 16 alle Bestimmungen des Corporate Governance Kodex eingehalten werden, wird auf eine externe Evaluierung verzichtet).

&gt;

## › Das Management

Im Berichtsjahr 2015 gehörten Herr Mag. Julian Jäger und Herr Dr. Günther Ofner dem Vorstand der Flughafen Wien AG an.

### › Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2015:

Vorstand Dr. Günther Ofner	Vorstand Mag. Julian Jäger
Immobilien- und Standortmanagement <b>DI Werner Hackenberg<sup>1</sup></b>	Operations <b>Mag. Nikolaus Gretzmacher MBA</b>
Planung, Bau und Bestandsmanagement <b>DI Dr. Georg Kroyer</b>	Abfertigungsdienste <b>Mag. Wolfgang Fasching</b>
Finanz- und Rechnungswesen <b>Mag. Rita Heiss</b>	Center Management <b>Adil Raihani<sup>1</sup></b>
Strategie, Controlling und Beteiligungen <b>Mag. Andreas Schadenhofer</b>	Informationssysteme <b>DI Susanne Ebm</b>
Generalsekretariat <b>Dr. Wolfgang Köberl MBA</b>	Revision <b>Mag. Günter Grubmüller</b>
Personal <b>Mag. Christoph Lehr</b>	
Kommunikation <b>Stephan Klasmann</b>	
Zentraler Einkauf <b>Mag. Andreas Eder</b>	

1) Bis 31.12.2015

### › Gesamtprokuristen im Geschäftsjahr 2015

Mag. Andreas Eder
Mag. Wolfgang Fasching
Mag. Nikolaus Gretzmacher, MBA
DI Werner Hackenberg
Mag. Rita Heiss
Stephan Klasmann
Dr. Wolfgang Köberl, MBA
DI Dr. Georg Kroyer
Mag. Christoph Lehr
Adil Raihani
Mag. Andreas Schadenhofer

## 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. Mit Beschluss des Aufsichtsrates vom 23.6.2015 wurde Herr Mag. Jäger für eine weitere 5-Jahresperiode bis 4.9.2021 zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG bestellt.

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 und 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 Vorstandes 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 Vorstandes in der UTA Telekom AG von 2004 bis 2005. Danach war er als Geschäftsführer sowie als Head of M&A 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. Mit Beschluss des Aufsichtsrates vom 23.6.2015 wurde Herr Dr. Ofner für eine weitere 5-Jahresperiode bis 4.9.2021 zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG bestellt.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- › Plaut Aktiengesellschaft<sup>1</sup>
- › Wiener Städtische Wechselseitiger Versicherungsverein – Vermögensverwaltung – Vienna Insurance Group
- › Hypo NOE Gruppe Bank AG (Vorsitz)<sup>2</sup>

1) Bis 22.07.2015

2) Seit 17.04.2015

### › **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 Vorstandes 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 wurden, 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 41 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 2014 und 2015 in T€

	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2014
in T€	Fixe Bezüge	Erfolgsabhängige Bezüge für 2014	Sachbezüge	Gesamtbezüge 2015 ohne Langfristbonus	Erfolgsabhängiger Langfristbonus 2012 - 2014	Gesamtbezüge 2015 mit Langfristbonus	Gesamtbezüge
Mag. Julian Jäger	264,5	192,5	8,6	465,7	185,5	651,2	457,3
Dr. Günther Ofner	264,5	192,5	8,6	465,7	185,5	651,2	457,3

### › Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich aus zehn Kapitalvertretern und fünf vom Betriebsrat entsandten Mitgliedern zusammen. Alle Kapitalvertreter wurden in der 25. ordentlichen Hauptversammlung am 30.04.2013 gewählt und bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2017 beschließt, bestellt. In der 165. Aufsichtsratssitzung am 30.04.2013 wurde Herr Ing. Ewald Kirschner zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt. Alle Mitglieder des Aufsichtsrates 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 Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
<b>Kapitalvertreter</b>			
Ing. Ewald Kirschner, Vorsitzender seit 30.4.2013, 1957	Generaldirektor der GESIBA Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft	29.4.2011	-
Mag. Erwin Hameseder, Stellvertreter seit 30.4.2013, 1956	Obmann der Raiffeisen-Holding NÖ-Wien reg. Gen. mbH	31.8.2011 <sup>1</sup>	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Strabag SE, AGRANA Beteiligungs-Aktiengesellschaft, Raiffeisen Bank International AG, UNIQA Insurance Group AG, Südzucker AG
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer, Stellvertreter seit 29.4.2011, 1950	Vorsitzender des Aufsichtsrats CA Immobilien Anlagen AG	29.4.2011	CA Immobilien Anlagen Aktiengesellschaft (Vorsitzender), RHI AG, NIS a.d. Naftna industrija Srbije, Telekom Austria Aktiengesellschaft
Dr. Gabriele Domschitz, 1959	Vorstandsdirektorin der Wiener Stadtwerke Holding AG	29.4.2011	-
Mag. Bettina Glatz-Kremsner, 1962	Vorstandsdirektorin Casinos Austria AG und Österreichische Lotterien GesmbH	29.4.2011	-
Komm.-Rat Dr. Burkhard Hofer, 1944	Generaldirektor EVN AG a. D.	20.8.2009	Mitglied im Aufsichtsrat bei: EVN AG (Vorsitzender)
Mag. Robert Lasshofer, 1957	Vorstandsvorsitzender Wiener Städtische Versicherung AG Vienna Insurance Group	30.4.2013	-
DI Herbert Paierl, 1952	pcb Paierl Consulting Beteiligungs GmbH	30.4.2013	Board of Directors: Landi Renzo S.P.A.
Dr. Karin Rest, 1972	RSB Rechtsanwälte GmbH	30.4.2013	-
Mag. Gerhard Starsich, 1960	Generaldirektor Münze Österreich Aktiengesellschaft	30.4.2013	-

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

### › Mitglieder des Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
<b>Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder</b>			
Thomas Schäffer, 1983	Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Michael Straßegger, 1966	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Herbert Frank, 1972	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Thomas Faulhuber, 1971	Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrat		-
Heinz Strauby, 1974	Arbeiterbetriebsrats		-

### › Vertreter der Aufsichtsbehörde

Die Aufsichtsbehörde hat mit Schreiben vom 29.04.2012 mitgeteilt, dass von dem Recht zur Entsendung eines Staatskommissärs kein Gebrauch mehr gemacht wird.

### › Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 25. ordentlichen Hauptversammlung am 30. April 2013 Herr Mag. Robert Lasshofer und Herr Dr. Burkhard Hofer gewählt.

### › Arbeitsweise des Aufsichtsrats

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

Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)	Thomas Schäffer
Mag. Erwin Hameseder	Thomas Faulhuber
Dr. Wolfgang Rutenstorfer	

### › 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

Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)	Thomas Schäffer
Mag. Erwin Hameseder	Heinz Strauby
Dr. Wolfgang Rutenstorfer	Thomas Faulhuber
Dr. Gabrielle Domschitz	
Mag. Bettina Glatz-Kremsner	

### › 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 Vorschlages 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 30.04.2013 der Aus-



schussvorsitzende Mag. Erwin Hameseder, der aufgrund seiner langjährigen einschlägigen Berufserfahrung über die dafür notwendige Expertise verfügt.

### › Mitglieder des Prüfungsausschusses

Mag. Erwin Hameseder (Vorsitzender)	Dr. Gabriele Domschitz
Dr. Wolfgang Rutenstorfer	Thomas Schäffer
Ing. Ewald Kirschner	Heinz Strauby
Dr. Burkhard Hofer	Thomas Faulhuber

### › Bauausschuss

Der Bauausschuss bereitet in Zusammenarbeit mit dem Vorstand und gegebenenfalls unter Beiziehung von Experten Themen zu aktuellen Planungs- und Baufragen, insbesondere zur Terminalentwicklung, auf. Die darauf aufbauenden Entscheidungen werden im Gesamtaufsichtsrat getroffen.

### › Mitglieder des Bauausschusses

Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)	Herbert Frank
Dr. Gabriele Domschitz	Michael Straßegger
Dr. Burkhard Hofer	Mag. Gerhard Starsich

Hinsichtlich der Sitzungshäufigkeit und der zentralen Fragestellungen in den Aufsichtsratssitzungen und dessen Ausschüssen wird auf den Bericht des Aufsichtsrates auf Seite 85 verwiesen.

### › Vergütung der Aufsichtsräte 2015<sup>1</sup>

Die Vergütung der Aufsichtsräte umfasst eine jährliche Vergütung für den Vorsitzenden in Höhe von € 16.200, für die Vorsitzendenstellvertreter in Höhe von € 13.500 und für einfache Mitglieder in Höhe von € 10.800 und ein einheitliches Sitzungsentgelt in Höhe von € 500. Angaben zur individuellen Vergütung der Aufsichtsräte sind unten stehender Tabelle zu entnehmen.

Ing. Ewald Kirschner	€	24.900	Dr. Karin Rest	€	14.300
Mag. Erwin Hameseder	€	22.200	Thomas Schäffer	€	5.500
Dr. Wolfgang Rutenstorfer	€	22.200	Heinz Strauby	€	6.600
Dr. Burkhard Hofer	€	14.300	Michael Straßegger	€	4.000
Dr. Gabriele Domschitz	€	17.700	Thomas Faulhuber	€	5.400
Mag. Bettina Glatz-Kremsner	€	13.300	Herbert Frank	€	3.000
Mag. Robert Lasshofer	€	13.800	Ing. Manfred Biegler	€	1.600
Mag. Gerhard Starsich	€	13.600	Heinz Wessely	€	600
DI Herbert Paierl	€	13.400			

1) Im Geschäftsjahr 2015 wurde die Aufsichtsratsvergütung für 2014 sowie Sitzungsgeld für 2015 ausbezahlt

## › 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 der 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 nicht länger als 15 Jahre dem Aufsichtsrat angehören. Dies gilt nicht für Aufsichtsratsmitglieder, die Anteilseigner mit einer unternehmerischen Beteiligung sind oder die Interessen eines solchen Anteilseigners vertreten.
- › Das Aufsichtsratsmitglied soll kein enger Familienangehöriger (direkte Nachkommen, Ehegatten, Lebensgefährten, Eltern, Onkeln, Tanten, Geschwister, Nichten, Neffen) eines Vorstandsmitglieds oder von Personen sein, die sich in einer in den vorstehenden Punkten beschriebenen Positionen befinden.

### › **Selbstevaluierung des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat hat sich mit der Effizienz seiner Tätigkeit, insbesondere mit seiner Organisation und seiner Arbeitsweise im Wege einer Selbstevaluierung auseinandergesetzt. Zu diesem Zweck wurden Fragebögen an alle Aufsichtsratsmitglieder ausgesandt und das Ergebnis in der 178. Aufsichtsratsitzung am 9.12.2015 erörtert.

### › **Interne Revision und Risikomanagement**

Die Abteilung Interne Revision untersteht direkt dem Vorstand und erstellt ein jährliches Revisionsprogramm sowie einen Tätigkeitsbericht für 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.

### › **Abschlussprüfer**

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 27. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft hat vor ihrer Wahl zum Abschlussprüfer dem Prüfungsausschuss einen schriftlichen Bericht vorgelegt:

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für das Geschäftsjahr 2015 T€ 230,5 für die Abschlussprüfung, T€ 12,0 für andere Bestätigungsleistungen und T€ 92,5 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 Flughafen Wien AG, 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 2015 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.

&gt;

## › Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2015 bei 23,3%. Zurückzuführen ist diese relativ niedrige Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. 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.

Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil nachhaltig – insbesondere auch in Führungspositionen – auszubauen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in der Flughafen Wien AG in Führungspositionen derzeit auf 16,5%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz sind in der Flughafen Wien Gruppe Grundvoraussetzung. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat beträgt 30%.

Schwechat, März 2016

### Der Vorstand



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Ing. Ewald Kirschner**  
Vorsitzender  
des Aufsichtsrats

## Bericht des Aufsichtsrats

### › Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2015 fünf Sitzungen abgehalten. Weiters fanden drei Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses und drei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt. Der Strategieausschuss hat zwei Sitzungen abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten insbesondere die Unternehmensstrategie und deren Ausrolung auf die einzelnen Unternehmensbereiche, die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens, die Maßnahmen im Rahmen des Risikomanagements, die Funktionalität des Internen Kontrollsystems und die Berichte des Wirtschaftsprüfers. Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung wurden die Probleme aufgrund der zunehmenden Saisonalität der Auslastung und Passagierrückgänge aufgrund internationaler Krisen thematisiert und Gegenstrategien erörtert. Weiters wurden Maßnahmen der Flughafen Wien AG zur Qualitätsverbesserung und zur Steigerung der Passagierzufriedenheit sowie zu laufenden Baumaßnahmen erörtert. Weitere Schwerpunkte lagen in der Diskussion der Beteiligungsstrategie, der zukünftigen Terminalentwicklung und der damit in Zusammenhang stehenden Einrichtung eines Bauausschusses und der Ausschreibung bzw. Verlängerung der Vorstandsverträge. Zudem gab es laufende Berichte über die aktuelle Lage der wichtigsten Airline Kunden, zum Ausbau des Langstreckenangebotes und zur Stärkung der Drehkreuzfunktion des Flughafens, zu wesentlichen Rechtsstreitigkeiten, zu Maßnahmen zur Cybersicherheit sowie zu den laufenden Kostensenkungen und zur Reduktion der Verschuldung. 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 2016 werden die Schwerpunkte in der weiteren Qualitätsverbesserung zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit, in der Weiterentwicklung der Terminalinfrastruktur, und in der Stärkung des Non-Aviation Bereiches liegen. Weiters werden die Anstrengungen fortgesetzt, neue Fluglinien für den Standort zu gewinnen und das Angebot um weitere Destinationen zu erhöhen, um so die Drehkreuzfunktion zu stärken und den Wachstumskurs fortzusetzen. In wirtschaftlicher Hinsicht sollen bestehende Kostensenkungs- und Ertragssteigerungspotentiale genutzt, der Schuldenabbau fortgesetzt und die Produktivität weiter erhöht werden.

### › 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 2015 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 2015 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2015 der Flughafen Wien AG festgestellt.

### › **Gewinnverteilungsvorschlag**

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2015 von € 42.008.417,10 eine Dividende von € 2,00 je Aktie, das sind in Summe € 42.000.000,00 ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 8.417,10 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

### › **Dank**

Der Aufsichtsrat dankt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, den Führungskräften sowie dem Vorstand, für die im Geschäftsjahr 2015 geleistete Arbeit.

Schwechat, März 2016

**Vorsitzender des Aufsichtsrats**



**Ing. Ewald Kirschner**





Konzernlagebericht  
für das  
Geschäftsjahr  
2015



## Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die Entwicklung der Konjunktur und der Währungen, politische Krisen sowie andere Ereignisse, die zu Flugausfällen, Streckenstilllegungen und Flugplanausdünnungen führen, beeinflussen in hohem Maß die Entwicklung des Luftverkehrs. Der Flughafen Wien wird als zentraleuropäischer, internationaler Hub in seiner Entwicklung primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone und – aufgrund der geografischen Lage – insbesondere von jener der CEE-Region (Zentral- und Osteuropa) beeinflusst, daneben aber auch von der ökonomischen und politischen Lage im Nahen und Mittleren Osten sowie in Russland.

Die Weltwirtschaft verzeichnete auch im Jahr 2015 einen leichten Aufschwung. Aktuell geht der World Economic Outlook des IWF von einem globalen BIP-Wachstum von 3,1% aus. Dafür verantwortlich war eine robuste Wirtschaftsentwicklung in den USA, getrieben vor allem durch den privaten Konsum, aber auch in einigen Schwellenländern. Im Euroraum dürfte das BIP-Wachstum 2015, bedingt durch das günstige Zinsumfeld, sinkende Erdölpreise sowie eine Abwertung des Euros gegenüber dem US-Dollar, zwischen 1,3% und 1,5% betragen haben. Hier setzte der Außenhandel bzw. der deutliche Anstieg der Exporte ebenfalls positive Impulse. Die Wirtschaftsentwicklung der EU-Mitgliedstaaten in den Regionen Zentral-, Ost- und Südosteuropas wurde durch den gestiegenen privaten Konsum zwar deutlich belebt, die Sanktionen gegen Russland belasteten jedoch. (Quelle: OeNB, Konjunkturbericht)

&gt;

Was Österreich betrifft, blieb die wirtschaftliche Expansion mit plus 0,9% moderat. Dies ist u. a. auf den lediglich moderaten Anstieg des privaten Konsums zurückzuführen, der durch die angespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt belastet wurde. Die weiterhin schrumpfende Bauwirtschaft trug ebenfalls zur schwachen Konjunktur bei. Durch den starken Rückgang der Erdöl- und Energiepreise blieb die Inflationsrate mit 0,7% weiterhin auf einem geringen Niveau. (Quelle: OeNB, Konjunkturbericht; WIFO, Konjunktur-Pressinformationen)

### › **Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft**

2015 konnte der heimische Tourismus mit einem Zuwachs von 5,9% auf 14,3 Mio. Gästenächtingungen in Wien ein weiteres Rekordjahr verzeichnen. Der Anstieg umfasste sowohl inländische (plus 5,5%) als auch ausländische (plus 6,0%) Gästenächtingungen. Was die Herkunftsländer betrifft, konnte beispielweise China stark zulegen. Positiv entwickelten sich auch die USA – nicht zuletzt aufgrund der neuen Flugverbindungen der Austrian Airlines – sowie Italien, Großbritannien, Spanien, die Schweiz und Frankreich. Rückgänge wurden bei Reisenden aus Russland, Japan, Ungarn und der Ukraine verzeichnet. Die überproportional steigende Zahl der Ankünfte weist darauf hin, dass die Aufenthaltsdauer der Gäste im Durchschnitt kürzer wird. (Quelle: Wien-Tourismus; Statistik Austria)

### › **Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit**

Die Zahl der Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung lag in den ersten drei Quartalen leicht unter den Vorjahreswerten. Insgesamt wurden rund 14,2 Mio. Urlaubsreisen verzeichnet (2014: 14,7 Mio.), die Geschäftsreisen reduzierten sich im gleichen Zeitraum von 2,9 Mio. auf 2,6 Mio. Reisen. Entgegen diesem Trend konnte jedoch im Sommer 2015 (Juli bis September), der wichtigsten Urlaubsreisezeit, ein leichtes Plus auf 6,8 Mio. Urlaubsreisen (2014: 6,7 Mio.) verzeichnet werden. (Quelle: Statistik Austria, Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung)

# Verkehrsentwicklung des Flughafens Wien 2015

## › Neuer Passagierrekord (plus 1,3%) durch Zuwachs bei Lokalpassagieren, Rückgang bei Transferpassagieren

Verkehrskennzahlen	2015	Veränd. in %	2014	2013
MTOW (in Mio. Tonnen)	8,4	+2,6	8,2	7,9
Gesamtpassagiere (in Mio.)	22,8	+1,3	22,5	22,0
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	16,4	+3,2	15,9	15,2
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,3	-3,6	6,5	6,8
Flugbewegungen	226.811	-1,7	230.781	231.179
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	272.575	-1,8	277.532	256.194
Sitzladefaktor (in %)	74,3	n. a.	75,0	74,8
Anzahl der Destinationen	181	+5,2	172	177
Anzahl der Airlines	75	+7,1	70	71

Der Flughafen Wien verzeichnete mit insgesamt 22.775.054 Passagieren das verkehrsstärkste Jahr seiner Geschichte und konnte den im Vorjahr aufgestellten Rekord nochmals übertreffen. Das Passagierwachstum von plus 1,3% ist vor allem auf Nicht-Netzwerk-Carrier zurückzuführen, die mit Streckenaufnahmen und -erweiterungen zum Wachstum der Lokalpassagiere (plus 3,2%) beitrugen. Der Transferverkehr (minus 3,6%) wird weiterhin negativ von der wirtschaftlichen Situation in Russland beeinflusst.

Nach einem schwächeren ersten Quartal entwickelten sich die Sommermonate überdurchschnittlich gut. So konnte sowohl an einem Einzeltag (31. Juli) als auch in einem Einzelmonat (August) ein neuer Passagierrekord aufgestellt werden.

Am Flughafen Wien wurden 226.811 Bewegungen gezählt, ein Rückgang um 1,7% gegenüber dem Vorjahr (2014: 230.781). Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg vor allem durch den Einsatz größerer Flugzeuge und Erweiterungen von Langstreckenverbindungen im Vergleichszeitraum um 2,6% auf 8.395.038 Tonnen (2014: 8.179.391 Tonnen).

Die Passagierentwicklung der europäischen Flughäfen zeigt ein Wachstum von durchschnittlich 5,2%<sup>1</sup>. Während EU-Flughäfen ein Wachstum von 5,6% vorweisen konnten, erzielten die Nicht-EU-Flughäfen ein etwas schwächeres Wachstum von 3,9%.<sup>1</sup> Europaweit wurde ein Zuwachs bei Starts und Landungen von 2,2%<sup>1</sup> verzeichnet.

› **Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen 2015 im Vergleich (Auszug)**

	Passagiere in Tausend	Veränd. zu 2014 in %	Flug- bewegungen <sup>1</sup>	Veränd. zu 2014 in %
London <sup>2</sup>	137.763,0	4,8	892.626	2,7
Paris <sup>3</sup>	95.436,5	3,0	700.433	1,0
Istanbul <sup>4</sup>	90.090,1	12,1	653.704	10,0
Frankfurt	61.032,0	2,5	456.835	-0,3
Amsterdam	58.284,8	6,0	450.679	2,8
Madrid	46.814,7	12,0	365.955	7,0
Rom <sup>5</sup>	46.225,0	6,3	349.255	2,2
München	40.981,5	3,2	360.009	0,8
Mailand <sup>6</sup>	38.616,3	5,5	325.737	2,1
Zürich	26.229,6	3,2	249.529	0,2
Wien	22.775,1	1,3	225.202	-1,9
Prag	12.030,9	7,9	125.050	2,2
Budapest	10.289,2	12,5	86.047	6,8

1) Flugbewegungen laut ACI: Movements exclusive General Aviation and Other Aircraft Movements

2) London Heathrow, Gatwick, Stansted

3) Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly

4) Istanbul-Atatürk, Istanbul-Sabiha Gökçen

5) Rom-Fiumicino, Rom-Ciampino

6) Mailand-Malpensa, Mailand-Linate, Bergamo

Quelle: ACI Europe Traffic Report December 2015

› **Passagierentwicklung**

› **Aufkommen abfliegender Passagiere 2015 (Linie und Charter) nach Regionen**

Regionen	2015	2014	Veränd. in %	Anteil 2015 in %	Anteil 2014 in %	Veränd. Anteil in %- Punkten
Osteuropa	1.917.297	2.025.666	-5,3	16,9	18,1	-1,2
Westeuropa	7.911.754	7.761.325	+1,9	69,7	69,2	+0,5
Ferner Osten	424.400	408.707	+3,8	3,7	3,6	+0,1
Näher und Mittlerer Osten	583.082	538.923	+8,2	5,1	4,8	+0,3
Nordamerika	325.603	298.630	+9,0	2,9	2,7	+0,2
Afrika	176.281	167.341	+5,3	1,6	1,5	+0,1
Südamerika	10.928	12.024	-9,1	0,1	0,1	-0,0
<b>Gesamt</b>	<b>11.349.345</b>	<b>11.212.616</b>	<b>+1,2</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Die westeuropäischen Destinationen als aufkommensstärkste Region des Flughafen Wien verzeichneten einen Zuwachs von 1,9% auf 7.911.754 abgeflogene Passagiere, wodurch sich auch der Anteil der Region Westeuropa am Passagieraufkommen von 69,2% auf 69,7% erhöhte. Diese Entwicklung wurde vor allem durch Frequenzverstärkungen und Neuaufnahmen nach Großbritannien, in die Schweiz und nach Griechenland getragen. Der Rückgang um 5,3% auf 1.917.297 abfliegende Passagiere zu Destinationen in Osteuropa ist vor allem auf die schwierige wirtschaftliche Situation in Russland zurückzuführen, der Anteil der Reisenden in diese Region nahm daher um 1,2 Prozentpunkte ab. Aufgrund von Neuaufnahmen und Frequenzerweiterungen entwickelten sich die nordamerikanischen Destinationen mit plus 9,0% weiterhin positiv. Damit erhöhte sich ihr Anteil am Passagieraufkommen auf 2,9%. Ziele im Nahen und Mittleren Osten (plus 8,2%), im Fernen Osten (plus 3,8%) und in Afrika (plus 5,3%) konnten ebenfalls zulegen. Südamerika war mit minus 9,1% zwar rückläufig, hat jedoch durch geringere absolute Zahlen weniger Einfluss auf die Gesamtpassagierentwicklung.

Bei den Rankings der Reiseziele der abfliegenden Passagiere gab es kaum Veränderungen. Wie in den Vorjahren war Frankfurt mit 598.015 Passagieren die ab Wien am häufigsten gewählte Destination. London konnte Zürich jedoch von Platz zwei verdrängen. In Osteuropa bleibt Moskau mit 254.640 Fluggästen trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds weiterhin führend. Auf der Langstrecke war Bangkok mit 112.782 Reisenden wie im Vorjahr die Nummer eins. Im Nahen und Mittleren Osten behauptete Dubai auch 2015 mit großem Abstand die Top-Position.

› Die 5 passagierstärksten Destinationen 2015

Destinationen	2015	Veränd. in %	2014	2013
Frankfurt	598.015	-12,2	680.895	659.393
London	512.032	+10,9	461.630	425.472
Zürich	481.952	+1,2	476.290	468.180
Düsseldorf	425.493	+6,8	398.510	383.955
Berlin	397.512	+0,8	394.496	371.267

### › Entwicklung des Passagieraufkommens im zentral- und osteuropäischen Raum 2015

Destinationen	2015	Veränd. in %	2014	2013
Moskau	254.640	-22,7	329.513	369.692
Bukarest	187.539	-7,1	201.929	210.290
Sofia	163.156	+0,5	162.265	171.390
Warschau	102.780	-0,5	103.345	103.007
Kiew	95.025	+30,3	72.939	92.810
Belgrad	90.413	+0,1	90.289	104.627
Zagreb	77.671	-1,2	78.636	75.431
Prag	76.145	-2,8	78.329	78.610
Tirana	70.936	-3,2	73.316	72.991
Sarajevo	58.043	+0,5	57.731	59.741
Sonstige	740.949	-4,7	777.374	826.967
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>1.917.297</b>	<b>-5,3</b>	<b>2.025.666</b>	<b>2.165.556</b>

### › Entwicklung des Passagieraufkommens Langstrecke 2015

Destinationen	2015	Veränd. in %	2014	2013
Bangkok	112.782	-2,4	115.557	113.864
Tokio	71.603	-2,9	73.715	72.874
New York	70.869	-17,9	86.284	87.523
Washington	69.061	-4,6	72.355	61.900
Taipeh	64.542	+18,2	54.594	48.376
Peking	64.493	+13,3	56.944	43.820
Chicago	60.802	+5,1	57.827	32.411
Toronto	57.975	-0,0	57.981	51.603
Newark	55.121	+127,9	24.183	0
Delhi	54.478	-7,1	58.617	46.300
Sonstige	95.987	+36,3	70.420	50.848
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>777.713</b>	<b>+6,8</b>	<b>728.477</b>	<b>609.519</b>

### › Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen und Mittleren Osten 2015

Destinationen	2015	Veränd. in %	2014	2013
Dubai	225.718	-2,8	232.128	222.722
Tel Aviv	161.585	+2,8	157.155	165.328
Doha	68.935	+43,4	48.069	42.114
Amman	39.037	-15,5	46.194	41.203
Abu Dhabi	34.615	n. a.	3.121	0
Sonstige	53.192	+1,8	52.256	51.324
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>583.082</b>	<b>+8,2</b>	<b>538.923</b>	<b>522.691</b>

### › **Entwicklung der wesentlichsten Airlines am Flughafen Wien**

Der größte Kunde des Flughafen-Wien-Konzerns (FWAG) – die Austrian Airlines – verzeichnete einen Passagierrückgang von 3,1%. Daraus resultierend fiel ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen auf 45,6% (2014: 47,7%). Die Austrian Airlines ist jedoch nach wie vor der dominierende Home-Carrier am Flughafen Wien. Lufthansa bzw. Germanwings (inkl. Eurowings) trugen jeweils 3,9% (Vorjahr: 4,8% bzw. 3,2%) zur Gesamtpassagieranzahl bei.

NIKI/airberlin erreichten mit 3.875.006 Passagieren einen Anteil von 17,0% am Passagieraufkommen (2014: 17,3%). Erfreulich entwickelten sich demgegenüber easyJet, British Airways, TAP Portugal oder KLM, die durch Kapazitätserweiterungen ein starkes Passagierwachstum erreichten.

Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) sank 2015 leicht von 75,0% auf 74,3%. Der Flughafen Wien wurde 2015 von 75 Fluglinien (2014: 70) regelmäßig angefliegen, die 181 Destinationen in 73 Ländern bedienen. Neu hinzugekommen sind u. a. die Langstreckendestinationen Miami, Colombo und Mauritius.

### › **Leichter Rückgang (minus 1,8%) beim Frachtaufkommen**

Der Flughafen Wien verzeichnete einen leichten Rückgang im Frachtaufkommen von minus 1,8% auf 272.575 Tonnen (2014: 277.532 Tonnen). Die mengenmäßig größten Rückgänge wurden bei Asiana Airlines, Cargolux und Lufthansa Cargo AG (LCAG) verzeichnet. Durch die sehr erfreulichen Entwicklungen bei Qatar Airways, Silkway Italia und Emirates konnten diese Rückgänge zum Teil kompensiert und so das Minus trotz schwieriger Rahmenbedingungen begrenzt werden.

## Entgelte- und Incentive-Politik

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie das Prozedere der Anpassungen für 2015 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt, welches seit 1. Juli 2012 in Kraft ist.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltssystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1. Jänner 2015 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT) vereinbarten und im FEG verankerten Price-Cap-Formel-Modells. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgelts gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt und das landseitige Infrastrukturentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgelts Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die zwölf Monate jeweils vom 1. August bis 31. Juli gerechnet werden. Im Falle eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die Flughafen Wien AG folgende Änderungen der Entgelte ab 1. Jänner 2015, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden:

- › Landeentgelt, Infrastrukturentgelt airside, Parkentgelt: +1,68%
- › Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt landside: +0,69%
- › Infrastrukturentgelt Betankung: +1,68%

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) wurde neu kalkuliert und um € 0,04 auf € 0,38 pro abfliegenden Passagier angehoben.

Aufgrund der Bestimmungen des Flughafenentgeltegesetzes und des Luftfahrtsicherheitsgesetzes 2011 (LSG) hat die Flughafen Wien AG das Sicherheitsentgelt für alle abfliegenden Passagiere (Lokal- und Transferpassagiere) gemäß der Price-Cap-Formel um 0,69% auf € 7,75 angehoben. Das Sicherheitsentgelt wurde infolge neuer EU-Bestimmungen betreffend Sprengstoffdetektion ab 1. September 2015 nochmals um € 0,55 pro abfliegenden Passagier angehoben.

Das Transfer-Incentive blieb im Jahr 2015 mit € 12,50 pro abfliegenden Transferpassagier unverändert. Dieses Transfer-Incentive-Programm, welches die Rolle des Flughafen Wien als Umsteige-Flughafen stärken soll, sieht zudem eine weitere Staffelung unter gewissen Wachstumsbedingungen vor.

Das Wachstums-Incentive-Programm, bestehend aus Destinations- und Frequenz-Incentive sowie dem Frequenzdichte-Incentive, welches die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert, wurde im Jahr 2015 fortgesetzt.

Ziel der mit 1. Jänner 2015 eingeführten Entgeltanpassungen sowie der Weiterführung bzw. Erweiterung der erfolgreichen Incentive-Programme war es, die Wettbewerbsfähigkeit der Entgelte des Flughafen Wien zu festigen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.



## Entwicklung der Segmente

### › Externe Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2015	V. in %	2014	2013
Airport	359,2	4,4	344,1	331,4
Handling	151,3	3,8	145,7	151,9
Retail & Properties	128,2	3,6	123,8	121,2
Sonstige Segmente	15,6	-5,7	16,6	17,5
<b>Externer Konzernumsatz</b>	<b>654,4</b>	<b>3,8</b>	<b>630,2</b>	<b>622,0</b>

Die Umsatzerlöse des Flughafen-Wien-Konzerns (FWAG) stiegen im Vergleich zu 2014 um 3,8% bzw. € 24,2 Mio. von € 630,2 Mio. auf € 654,4 Mio. Die Details zur Umsatzentwicklung finden sich in den nachfolgenden Kapiteln.

### › Ergebnis der Segmente

in € Mio.	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze	395,3	225,2	146,4	120,6	-233,1	654,4
Betriebsleistung	397,0	225,8	148,2	123,9	-233,1	661,8
Betriebsaufwand	343,5	214,3	79,3	114,9	-233,1	518,9
EBITDA	153,1	17,0	83,1	22,0	0,0	275,2
EBITDA-Marge in %	38,7	7,5	56,8	18,2	-	42,0
EBIT	53,5	11,5	68,9	9,0	0,0	142,9
EBIT-Marge in %	13,5	5,1	47,1	7,4	-	21,8

### › Segment Airport

Beträge in € Mio.	2015	V. in %	2014	2013
Landeentgelt	62,3	4,1	59,8	57,3
Fluggastentgelt (inkl. PRM-Entgelt)	156,4	3,6	151,0	144,5
Infrastrukturentgelt	31,6	4,0	30,4	29,6
GAC Gebäude und Hangar	2,0	19,9	1,7	1,6
Sicherheitsentgelt	89,5	4,2	85,9	84,3
Betankung	2,7	10,8	2,4	2,3
Sondergastdienste (Lounges)	6,9	18,2	5,8	5,2
Vermietungen	6,3	9,5	5,7	5,2
Flugplatz Vöslau	0,6	-6,7	0,7	0,6
Sonstiges	1,0	48,2	0,7	0,7
<b>Umsatz Segment Airport</b>	<b>359,2</b>	<b>4,4</b>	<b>344,1</b>	<b>331,4</b>

2015 verzeichnete das Segment Airport ein Umsatzplus von 4,4% bzw. € 15,1 Mio. von € 344,1 Mio. auf € 359,2 Mio. Durch das Passagierwachstum, die Erhöhung der Entgelte ab Jahresbeginn und den Rückgang der Transferpassagiere (und des davon abhängigen Transfer-Incentives) konnten die Fluggastentgelte (inkl. PRM-Entgelt) um 3,6% auf € 156,4 Mio. (2014: € 151,0 Mio.) gesteigert werden. Auch das passagierabhängige Sicherheitsentgelt legte u. a. aufgrund einer Preiserhöhung ab September 2015 um 4,2% auf € 89,5 Mio. (2014: € 85,9 Mio.) zu. Durch den Anstieg des MTOW (plus 2,6%) und des gemäß Indexformel angehobenen Landeentgelts erhöhten sich die Erlöse aus Landeentgelten trotz der um 1,7% rückläufigen Bewegungen um 4,1% auf € 62,3 Mio. (2014: € 59,8 Mio.). Das Infrastrukturentgelt für die Nutzung von infrastrukturellen Anlagen und Einrichtungen verzeichnete einen Anstieg um 4,0% von € 30,4 Mio. auf € 31,6 Mio. Im Jahr 2015 konnten die Umsätze der Airport-Lounges weiter von € 5,8 Mio. im Vorjahr auf € 6,9 Mio. zulegen. Ebenfalls positiv entwickelten sich die Vermietungserlöse, die von € 5,7 Mio. auf € 6,3 Mio. stiegen (plus 9,5%). Auch die Umsatzerlöse des General-Aviation-Center(GAC)-Gebäudes und der Hangars sowie der Betankung legten um jeweils € 0,3 Mio. zu. Mit einem Anteil von 54,9% (2014: 54,6%) leistete das Segment Airport wie schon in den Vorjahren den größten Beitrag zum Konzernumsatz.

Während die internen Umsatzerlöse vor allem im Bereich der Vermietungen an andere Segmente um € 1,5 Mio. auf € 36,0 Mio. zulegten (2014: € 34,5 Mio.), verzeichneten die anderen Erträge einen Rückgang auf € 1,8 Mio. (2014: € 4,3 Mio.), welcher u. a. auf geringere aktivierte Eigenleistungen zurückzuführen ist. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen werden ab dem Berichtsjahr 2015 im jeweils von der Rückstellung betroffenen Posten erfasst. Aufgrund von Unwesentlichkeit wurde das Vorjahr nicht angepasst.

Der Materialaufwand im Segment Airport verringerte sich durch die im Vorjahresvergleich geringere Belastung aus dem Winterdienst (Enteisungsmittel und Treibstoffe) sowie durch den Bezug von Reparaturmaterialien aus dem Segment Sonstige Segmente um fast die Hälfte auf € 2,6 Mio. (2014: € 4,8 Mio.). Der Personalaufwand konnte im Vorjahresvergleich bei einem konstanten durchschnittlichen Personalstand von 500 Mitarbeitern (2014: 499) trotz kollektivvertraglicher Erhöhungen von € 40,8 Mio. auf € 40,0 Mio. (minus 2,0%) reduziert werden. Im Vorjahr belasteten höhere Rückstellungs-dotierungen durch Parameteränderungen (Senkung des angewandten Rechnungszins-satzes) und nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (geänderte Bemessungsgrundlagen) das Segmentergebnis. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich um 10,7% bzw. € 5,9 Mio. auf € 49,1 Mio. Dies ist größtenteils auf geringere externe Instandhaltungs- und Wartungskosten zurückzuführen, da diese Dienstleistungen nun vorwiegend vom Segment Sonstige Segmente bezogen werden. Der interne Betriebsaufwand stieg daher im Vorjahresvergleich um 8,0% bzw. € 11,3 Mio. auf € 152,3 Mio.

In Summe ergibt sich für das Jahr 2015 eine EBITDA-Steigerung um 8,4% bzw. € 11,8 Mio. auf € 153,1 Mio. nach € 141,3 Mio. im Vorjahr. Die EBITDA-Marge legte auf 38,7% (2014: 37,3%) zu.

Der Anstieg der Abschreibungen von € 95,5 Mio. auf € 99,6 Mio. (plus 4,2%) ist auf die Inbetriebnahme von Investitionsprojekten und die Neueinschätzung der wirtschaftlichen Nutzungsdauern zurückzuführen. Das EBIT des Segments Airport stieg um 17,0% bzw. € 7,8 Mio. auf € 53,5 Mio. (2014: € 45,7 Mio.). Daraus resultiert eine EBIT-Marge von 13,5% nach 12,1% im Vorjahr.

### › Segment Handling

Beträge in € Mio.	2015	V. in %	2014	2013
Vorfeldabfertigung	97,9	3,4	94,6	104,5
Frachtabfertigung	28,7	-7,2	30,9	27,4
Sicherheitsdienstleistungen	3,6	7,8	3,4	3,4
Verkehrsabfertigung	13,1	51,3	8,7	8,1
General Aviation, Sonstiges	8,0	-2,0	8,2	8,5
<b>Umsatz Segment Handling</b>	<b>151,3</b>	<b>3,8</b>	<b>145,7</b>	<b>151,9</b>

Das Segment Handling konnte im Berichtsjahr 2015 die externen Umsatzerlöse um 3,8% bzw. € 5,6 Mio. auf € 151,3 Mio. steigern. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung reduzierten sich durch die Verschiebung der Relation zwischen Exporten und Importen sowie durch importseitig gesunkene Frachtvolumina um € 2,2 Mio. auf € 28,7 Mio. (2014: € 30,9 Mio.). Der durchschnittliche Marktanteil des VIE-Handling im Bereich Fracht konnte trotzdem weiter von 92,5% auf 93,1% gesteigert werden. Die Erlöse aus der Verkehrsabfertigung erhöhten sich von € 8,7 Mio. um € 4,4 Mio. auf € 13,1 Mio. Dies ist u. a. auf die Erweiterung der Angebotspalette der FWAG (Passagierhandling) zurückzuführen. Die Umsätze der Vorfeldabfertigung stiegen trotz des leichten Bewegungsrückgangs durch im Durchschnitt größere Luftfahrzeuge bzw. u. a. durch höhere Einzelleistungen um 3,4% bzw. € 3,2 Mio. auf € 97,9 Mio. (2014: € 94,6 Mio.). Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung betrug 2015 87,1% nach 87,7% im Vorjahr.

Die Tochtergesellschaft Vienna Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) verzeichnete im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen einen Umsatzzanstieg von € 3,4 Mio. im Vorjahr auf € 3,6 Mio. Im Bereich der General Aviation (inkl. Betrieb des VIP- und Business-Centers) sank der Umsatz u. a. durch eine geringere Anzahl an Flugbewegungen der General Aviation und aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs und dadurch reduzierter Handling-Aktivitäten leicht um 2,0% auf € 8,0 Mio. (2014: € 8,2 Mio.). In Summe beträgt der Anteil des Segments Handling am Konzernumsatz unverändert 23,1% (2014: 23,1%).

Während die Umsatzerlöse mit anderen Segmenten in Höhe von € 73,9 Mio. gegenüber dem Vorjahr stabil blieben, gingen die anderen Erträge im Segment Handling auf € 0,6 Mio. (2014: € 1,4 Mio.) zurück. Das ist u. a. auf den Ausweis der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen zurückzuführen, die ab dem Berichtsjahr 2015 im jeweils von der Rückstellung betroffenen Posten erfasst werden. Aufgrund von Unwesentlichkeit wurde das Vorjahr nicht angepasst.

Im Segment Handling reduzierte sich der Materialaufwand aufgrund des geringen Treibstoffverbrauchs und des zentralen Bezugs von Materialien für den Fuhrpark von einem Konzernunternehmen des Segments Sonstige Segmente um 21,6% von € 7,7 Mio. auf € 6,0 Mio. Der Personalaufwand stieg hingegen um 2,6% von € 160,7 Mio. auf € 164,8 Mio. Dies ist auf die kollektivvertraglichen Erhöhungen, den zusätzlichen Personalaufwand im neuen Geschäftsbereich Passagierhandling und Nachverrechnungen für Vorjahre zurückzuführen. Während im Jahresdurchschnitt um 125 Arbeiter weniger beschäftigt wurden, nahm die Anzahl der Angestellten vor allem durch den Personalaufbau für das Passagierhandling um 21,5% bzw. 96 zu. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen im Wesentlichen aufgrund geringerer Instandsetzungskosten um 8,7% auf >

€ 4,8 Mio. zurück. Die internen Betriebsaufwendungen stiegen u. a. durch bezogene technische Dienstleistungen und Materialien vom Segment Sonstige Segmente um € 3,5 Mio. auf € 33,2 Mio. (2014: € 29,7 Mio.).

Im Jahr 2015 erzielte das Segment Handling ein EBITDA von € 17,0 Mio. und verzeichnete so einen leichten Rückgang um 3,7% bzw. € 0,6 Mio. (2014: € 17,6 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf die höhere Belastung durch Personalkosten und höhere interne Betriebsaufwendungen zurückzuführen. Nach Abzug der Abschreibungen in Höhe von € 5,5 Mio. (2014: € 5,5 Mio.) ergibt sich ein EBIT-Rückgang von 5,4% bzw. € 0,7 Mio. auf € 11,5 Mio. nach € 12,1 Mio. im Jahr 2014. EBITDA-Marge sowie EBIT-Marge gingen auf 7,5% bzw. 5,1% zurück (2014: 8,0% bzw. 5,5%).

› **Segment Retail & Properties**

<b>Beträge in € Mio.</b>	<b>2015</b>	<b>V. in %</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Parkerträge	42,0	0,0	42,0	40,0
Vermietung	39,9	3,9	38,4	39,5
Shopping & Gastronomie	46,4	6,9	43,4	41,7
<b>Umsatz Segment Retail &amp; Properties</b>	<b>128,2</b>	<b>3,6</b>	<b>123,8</b>	<b>121,2</b>

Die externen Umsatzerlöse des Segments Retail & Properties konnten auch im Jahr 2015 deutlich um 3,6% bzw. € 4,5 Mio. auf € 128,2 Mio. zulegen (2014: € 123,8 Mio.). Hauptverantwortlich dafür war die positive Entwicklung der Erlöse aus Shopping & Gastronomie, die trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage (Russland-Krise) von € 43,4 Mio. auf € 46,4 Mio. stiegen. Die Parkerlöse blieben im Berichtsjahr 2015 mit € 42,0 Mio. stabil, die Vermietungserlöse (Immobilien und Werbeflächen) konnten um 3,9% von € 38,4 Mio. auf € 39,9 Mio. zulegen. Der Anteil des Segments Retail & Properties am Konzernumsatz betrug unverändert 19,6% (2014: 19,6%).

Die internen Umsatzerlöse, die vorwiegend aus internen Vermietungen erzielt wurden, blieben konstant bei € 18,2 Mio. Die anderen Erträge, welche im Vorjahr Erträge aus Grundstücksverkäufen enthielten, fielen gegenüber 2014 um mehr als die Hälfte von € 3,9 Mio. auf € 1,8 Mio.

Der Materialaufwand reduzierte sich um € 0,5 Mio. bzw. 35,4% auf € 0,9 Mio. Der Personalaufwand blieb trotz kollektivvertraglicher Erhöhungen stabil bei € 8,1 Mio. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Personalrückstellungsdotierungen im Vorjahr zurückzuführen. Im Durchschnitt wurden 88 Mitarbeiter im Segment Retail & Properties beschäftigt. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 26,5% bzw. € 5,7 Mio. auf € 15,9 Mio. ist größtenteils auf eine Rückstellungsaufhebung aufgrund geänderter Rahmenbedingungen zurückzuführen. Die internen Betriebsaufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich leicht um 0,8% auf € 40,1 Mio. (2014: € 39,8 Mio.).

Das EBITDA legte im Vorjahresvergleich um 10,9% bzw. € 8,2 Mio. auf € 83,1 Mio. zu (2014: € 74,9 Mio.). Die planmäßigen Abschreibungen unter Berücksichtigung einer Wertaufholung in Höhe von € 2,0 Mio. gingen um 10,8% auf € 14,2 Mio. (2014: € 15,9 Mio.) zurück. Das EBIT legte im Vergleich um 16,8% bzw. € 9,9 Mio. auf € 68,9 Mio. zu (2014: € 59,0 Mio.). Die EBITDA-Marge stieg auf 56,8% (2014: 52,8%), die EBIT-Marge auf 47,1% (2014: 41,6%).

### › Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2015	V. in %	2014	2013
Ver- und Entsorgung	5,8	-6,2	6,2	6,5
Telekommunikation und EDV	2,9	-2,6	3,0	3,1
Materialwirtschaft	1,4	-18,1	1,7	1,9
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten	1,4	-22,8	1,8	2,9
Facility-Management, bauliche Instandhaltung	2,0	15,7	1,7	1,2
Besucherzentrum	0,3	8,7	0,3	0,2
Sonstiges	1,8	-3,7	1,9	1,8
<b>Umsatz Sonstige Segmente</b>	<b>15,6</b>	<b>-5,7</b>	<b>16,6</b>	<b>17,5</b>

Die externen Umsätze des Segments Sonstige Segmente lagen 2015 mit € 15,6 Mio. um 5,7% unter jenen des Vorjahres (2014: € 16,6 Mio.). Während es bei der Ver- und Entsorgung durch geringere Mengen und Preise zu einem Umsatzrückgang von € 0,4 Mio. bzw. 6,2% auf € 5,8 Mio. kam, stiegen die Umsätze des Facility-Managements inklusive baulicher Instandhaltung um € 0,3 Mio. auf € 2,0 Mio. Die externen Umsatzerlöse der Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH (VAT), die vor allem Leistungen für Konzernunternehmen im Bereich der Elektrotechnik, der Sicherheitstechnik und ab 2015 auch für den Bereich der Werkstätten erbringt, sanken um € 0,4 Mio. auf € 1,4 Mio. Im Bereich der sonstigen Umsätze konnten u. a. durch Beratungsleistungen Umsätze in Höhe von € 1,8 Mio. (2014: € 1,9 Mio.) erzielt werden. In Summe beträgt der Anteil der Sonstigen Segmente am Konzernumsatz 2,4% (2014: 2,6%).

Die internen Erlöse legten im Vergleichszeitraum u. a. aufgrund der Erbringung technischer Dienstleistungen und der Bereitstellung von Materialien an andere Berichtssegmente um € 12,7 Mio. auf € 105,0 Mio. zu. Die anderen Erträge sanken hingegen vorwiegend aufgrund geringerer aktivierter Eigenleistungen um die Hälfte, von € 6,6 Mio. auf € 3,3 Mio. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen werden ab dem Berichtsjahr 2015 im jeweils von der Rückstellung betroffenen Posten erfasst. Aufgrund von Unwesentlichkeit wurde das Vorjahr nicht angepasst.

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen sank im Vorjahresvergleich leicht um € 0,4 Mio. auf € 24,6 Mio. Der geringere Aufwand für Energie wurde durch den höheren Materialaufwand für die Erbringung von technischen Leistungen teilweise kompensiert. Der Personalaufwand nahm hingegen um € 3,1 Mio. bzw. 7,0% auf € 47,7 Mio. (2014: € 44,6 Mio.) zu. Grund dafür waren zum einen der höhere Personalstand (im Durchschnitt: 675 versus 597 Mitarbeiter) wegen der Übernahme von ehemaligen Leiharbeitnehmern in das Tochterunternehmen Vienna Airport Technik GmbH und zum anderen kollektivvertragliche Erhöhungen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um € 0,9 Mio. auf € 22,1 Mio. Dies ist u. a. auf höhere Wartungs- und Instandhaltungsleistungen für technische und IKT-Gewerke (Informations- und Kommunikationstechnologie), die im Segment Sonstige Segmente bezogen und an andere Segmente verrechnet werden, zurückzuführen. Andererseits belasteten im Vorjahr Wertberichtigungen im Ausmaß von € 2,8 Mio. das Segmentergebnis. Die Abschreibungen gingen um € 0,5 Mio. auf € 13,0 Mio. zurück. Der interne Betriebsaufwand sank um € 0,8 Mio. auf € 7,6 Mio. >

In Summe wird ein Segment-EBITDA in Höhe von € 22,0 Mio. (2014: € 16,4 Mio.) und ein Segment-EBIT von € 9,0 Mio. (2014: € 2,9 Mio.) ausgewiesen.

## Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der FWAG für das Geschäftsjahr 2015 im Überblick:

- › Steigerung der Umsatzerlöse um 3,8% bzw. € 24,2 Mio. auf € 654,4 Mio.
- › Betriebsleistung erhöht sich um 2,4% bzw. € 15,5 Mio. auf € 661,8 Mio. (2014: € 646,3 Mio.)
- › Reduktion des Betriebsaufwands ohne Abschreibungen um 2,4% bzw. € 9,4 Mio. auf € 386,7 Mio. (2014: € 396,1 Mio.)
- › Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) plus 10,0% bzw. € 24,9 Mio. auf € 275,2 Mio.
- › Erhöhung der planmäßigen Abschreibungen inklusive Wertaufholungen um 1,4% bzw. € 1,8 Mio. auf € 132,3 Mio.
- › Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) plus 19,3% bzw. € 23,1 Mio. auf € 142,9 Mio.
- › Verbesserung des Finanzergebnisses um 8,2% bzw. € 1,1 Mio. auf minus € 12,0 Mio.
- › Ergebnis vor Steuern (EBT) plus 22,7% bzw. € 24,2 Mio. auf € 130,9 Mio.
- › Periodenergebnis der Muttergesellschaft plus 21,8% bzw. € 18,0 Mio. auf € 100,4 Mio.

### › Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung

Konzernergebnis in € Mio.	2015	Veränd. in %	2014	2013
Umsatzerlöse	654,4	3,8	630,2	622,0
Sonstige betriebliche Erträge	7,4	-53,9	16,1	23,8
<b>Betriebsleistung</b>	<b>661,8</b>	<b>2,4</b>	<b>646,3</b>	<b>645,8</b>
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	386,7	-2,4	396,1	404,3
<b>EBITDA</b>	<b>275,2</b>	<b>10,0</b>	<b>250,2</b>	<b>241,5</b>
Abschreibungen und Wertminderungen	134,3	2,9	130,4	129,4
Wertaufholungen	-2,0	n. a.	0,0	0,0
<b>EBIT</b>	<b>142,9</b>	<b>19,3</b>	<b>119,8</b>	<b>112,1</b>
Finanzergebnis	-12,0	8,2	-13,1	-15,3
<b>EBT</b>	<b>130,9</b>	<b>22,7</b>	<b>106,7</b>	<b>96,8</b>
Steuern	30,5	23,1	24,8	23,5
<b>Periodenergebnis</b>	<b>100,4</b>	<b>22,5</b>	<b>81,9</b>	<b>73,3</b>
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	-0,0	-98,9	-0,5	-0,0
davon Ergebnis Muttergesellschaft	100,4	21,8	82,5	73,3
Gewinn je Aktie in EUR	4,78	21,8	3,93	3,49

Auch im Jahr 2015 erreichte die FWAG ein Umsatzplus. Trotz schwieriger Marktbedingungen stiegen die Erlöse um 3,8% bzw. € 24,2 Mio. auf € 654,4 Mio. Dies ist vor allem auf das Wachstum im Segment Airport zurückzuführen, dessen Umsätze durch Entgeltn Anpassungen und das Passagierwachstum zulegten. Die Umsätze aus Fluggastentgelten (inkl. PRM-Entgelt) und Sicherheitsentgelt stiegen um € 9,0 Mio. bzw. 3,8% von € 236,9 Mio. auf € 245,9 Mio. Aber auch das Landeentgelt, das sich 2015 auf € 62,3 Mio. belief, trug € 2,4 Mio. zum Umsatzwachstum bei. Im Segment Retail & Properties legten im Vergleich zum Vorjahr vor allem die Shopping- & Gastronomie-Erlöse um € 3,0 Mio. (plus 6,9%) auf € 46,4 Mio. zu. Im Segment Handling stiegen die Erlöse aus Vorfeld- bzw. Verkehrsabfertigung um € 3,2 Mio. bzw. € 4,4 Mio., während der Frachtbereich ein Minus von € 2,2 Mio. auf nunmehr € 28,7 Mio. verzeichnete.

Aufgrund der Saisonalität des Flughafengeschäfts generiert die FWAG in den Urlaubs-saisonen im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsatzerlöse. Wie auch im Vorjahr war der Umsatz im dritten Quartal mit einem Anteil von 28,1% am Jahresumsatz 2015 am höchsten. Es folgten das zweite Quartal mit 26,1%, das vierte mit 24,3% und schließlich das erste Quartal mit 21,5%.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich um 53,9% bzw. € 8,7 Mio. auf € 7,4 Mio. (2014: € 16,1 Mio.). Die aktivierten Eigenleistungen (v. a. Flughafen Wien AG sowie Tochtergesellschaften VIE Airport Baumanagement GmbH und Vienna Airport Technik GmbH) gingen um fast die Hälfte auf € 3,7 Mio. zurück (2014: € 6,7 Mio.), da 2015 schwerpunktmäßig Instandhaltungsarbeiten und -projekte durchgeführt wurden. Auch die Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen, die im Vorjahr den Verkauf von Grundstücken beinhalteten, sanken im Vorjahresvergleich von € 1,8 Mio. auf € 0,7 Mio. Die übrigen Erträge sanken um 13,2% bzw. € 0,4 Mio. auf € 2,9 Mio. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen werden ab dem Berichtsjahr 2015 im jeweils von der Rückstellung betroffenen Posten erfasst. Aufgrund von Unwesentlichkeit wurde das Vorjahr nicht angepasst. Im Vorjahr betragen die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen € 4,0 Mio. und wurden im sonstigen betrieblichen Ertrag ausgewiesen.

### › Betriebsaufwand um 1,4 % auf € 518,9 Mio. reduziert

Beträge in € Mio.	2015	V. in %	2014	2013
Materialaufwand und bezogene Leistungen	34,2	-12,2	38,9	46,1
Personal	260,6	2,6	254,1	245,8
Sonstiger betrieblicher Aufwand	91,9	-10,8	103,1	112,3
Abschreibungen, Wertminderungen, Wertaufholungen	132,3	1,4	130,4	129,4
<b>Summe Betriebsaufwand</b>	<b>518,9</b>	<b>-1,4</b>	<b>526,5</b>	<b>533,7</b>

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen verringerten sich im Jahr 2015 von € 38,9 Mio. um € 4,8 Mio. auf € 34,2 Mio. Der Rückgang der Energieaufwendungen um € 1,0 Mio. auf € 16,6 Mio. ist im Wesentlichen auf geringere Einkaufspreise zurückzuführen. Der Rückgang der Materialaufwendungen von € 16,0 Mio. auf € 14,7 Mio. ist >

größtenteils auf einen geringeren Verbrauch an Enteisungsmitteln und geringere Treibstoffkosten zurückzuführen. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen reduzierten sich im Vorjahresvergleich u. a. durch das Insourcing von Leistungen in Konzerngesellschaften um fast die Hälfte von € 5,3 Mio. auf € 2,9 Mio.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 2,6% bzw. € 6,5 Mio. von € 254,1 Mio. auf € 260,6 Mio. Dies ist u. a. auf den gestiegenen Personalstand durch die Übernahme von bisherigen Leiharbeitnehmern in das Tochterunternehmen VAT (Vienna Airport Technik GmbH) und den Personalaufbau für das Passagierhandling sowie auf die kollektivvertraglichen Erhöhungen zurückzuführen. Dämpfend wirkten hingegen geringere Rückstellungsdotierungen. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl stieg im Vorjahresvergleich um 1,3% auf 4.360 Mitarbeiter (2014: 4.306).

Die Personalaufwendungen in den jeweiligen Segmenten entwickelten sich im Berichtsjahr unterschiedlich. Während sich der Personalaufwand im Segment Airport durch die geringere Belastung aus Rückstellungsdotierungen reduzierte, kam es im Segment Handling zu einer Erhöhung der Personalaufwendungen. Im Segment Retail & Properties blieben die Personalkosten nahezu unverändert. Der Personalaufbau im Segment Sonstige Segmente schlägt sich auch in einer Erhöhung der Personalaufwendungen nieder.

Während die Zahl der durchschnittlichen Mitarbeiter im Segment Airport geringfügig um 0,3% auf 500 Mitarbeiter stieg, sank die Mitarbeiteranzahl im Segment Handling auf 3.097 bzw. um 0,9%. Das Segment Retail & Properties beschäftigte im Durchschnitt mit 88 Mitarbeitern, ein Plus von 4,8% gegenüber 2014. Der Mitarbeiterdurchschnitt des Berichtssegments Sonstige Segmente stieg im Vorjahresvergleich um 13,1% auf 675 Beschäftigte.

Der Aufwand für Löhne stieg durch kollektivvertragliche Erhöhungen, Nachverrechnungen für Vorjahre und Rückstellungsdotierungen um € 3,7 Mio. bzw. 3,4% auf € 113,7 Mio. Die Gehaltsaufwendungen stiegen trotz höherer Mitarbeiterzahl nur leicht um € 0,2 Mio. auf € 78,2 Mio. (2014: € 78,0 Mio.), da im Vorjahr Rückstellungsdotierungen des Sozialkapitals belastend wirkten. Die Aufwendungen für Abfertigungen inklusive Beiträgen an Mitarbeitervorsorgekassen sanken um 1,5% bzw. € 0,1 Mio. auf € 9,3 Mio., während die Aufwendungen für die Altersversorgung im Vorjahresvergleich nahezu konstant bei € 3,1 Mio. blieben (minus 1,3%). Die Aufwendungen für Sozialabgaben stiegen im Vorjahresvergleich um € 2,2 Mio. bzw. 4,3% auf € 53,8 Mio., die sonstigen Sozialaufwendungen nahmen um € 0,6 Mio. auf € 2,6 Mio. zu.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten im Vorjahresvergleich aufgrund mehrerer Effekte um € 11,2 Mio. bzw. 10,8% auf € 91,9 Mio. reduziert werden. Die Instandhaltungskosten (inkl. Wartungen) stiegen im Vorjahresvergleich um € 9,1 Mio., da im Berichtsjahr schwerpunktmäßig Instandhaltungsprojekte durchgeführt wurden. Im Vorjahr wurde das Jahresergebnis von gebildeten Wertberichtigungen (inkl. Auflösungen) zu Forderungen in Höhe von € 3,1 Mio. belastet. 2015 konnten hingegen Wertberichtigungen im Ausmaß von € 0,4 Mio. (saldiert mit Zuweisungen zu Wertberichtigungen) aufgelöst werden. Fremdleistungen von externen Unternehmen sowie von nahestehenden Unternehmen konnten im Vorjahresvergleich vor allem durch das Insourcing von Leistungen um insgesamt € 4,0 Mio. auf € 21,9 Mio. reduziert werden. Im Bereich der Beratungsaufwendungen stiegen die Aufwendungen durch Projektvorarbeiten und Projektentwicklungen um € 1,3 Mio. auf € 6,0 Mio. Die Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation legten leicht von € 20,5 Mio. auf € 21,2 Mio. zu. Der Fokus auf Mitarbeiteraus- und -weiterbildung (z. B. Start des Führungskräfteentwicklungspro-



gramms) sorgte für einen Anstieg der Ausbildungs- und Reisekosten von € 2,1 Mio. auf € 3,0 Mio. Der sonstige Betriebsaufwand konnte 2015 u. a. durch die Auflösung von Rückstellungen für Bestandsrisiken aufgrund geänderter Rahmenbedingungen um € 16,1 Mio. reduziert werden.

### › Konzern-EBITDA plus 10,0 %

Beträge in € Mio.	2015	V. in %	2014	2013
Airport	153,1	8,4	141,3	132,8
Handling	17,0	-3,7	17,6	22,6
Retail & Properties	83,1	10,9	74,9	61,6
Sonstige Segmente	22,0	34,1	16,4	24,5
<b>Konzern-EBITDA</b>	<b>275,2</b>	<b>10,0</b>	<b>250,2</b>	<b>241,5</b>

EBITDA Konzern Anteile	2015	2014	2013
Airport	55,6 %	56,5 %	55,0 %
Handling	6,2 %	7,0 %	9,3 %
Retail & Properties	30,2 %	30,0 %	25,5 %
Sonstige Segmente	8,0 %	6,5 %	10,2 %
<b>Konzern-EBITDA</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der FWAG stieg gegenüber 2014 um beachtliche 10,0% bzw. € 24,9 Mio. auf € 275,2 Mio. (2014: € 250,2 Mio.). Die EBITDA-Marge legte auf 42,0% zu (2014: 39,7%).

### › Planmäßige Abschreibungen von € 134,3 Mio., Wertaufholung von € 2,0 Mio.

Beträge in € Mio.	2015	V. in %	2014	2013
Investitionen langfristiges Vermögen <sup>1</sup>	79,9	6,4	75,1	72,8
Planmäßige Abschreibungen	134,3	2,9	130,4	124,3
Wertminderungen	0,0	n. a.	0,0	5,1
Wertaufholungen	2,0	n. a.	0,0	0,0

1) ohne Finanzanlagen

Im Berichtsjahr 2015 beinhaltet das Investitionsvolumen auch die Anschaffung von Gebäuden im Rahmen des Erwerbs der Tochtergesellschaft VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW) in Höhe von € 10,0 Mio. sowie eines Teils der Gebäude der Tochtergesellschaft VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) in Höhe von € 16,6 Mio. Die Investitionen in das sonstige Sach- >

anlagevermögen (inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien) sowie in immaterielles Vermögen betrug € 53,4 Mio.

Im Berichtsjahr kam es zu keinen Wertminderungen. Die durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten zur Erfassung einer Wertaufholung bei einer Immobilie in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Cargo“ im Gesamtausmaß von € 2,0 Mio., die im Segment Retail & Properties ausgewiesen wird. Diese Aufholungen ergeben sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung. Nähere Informationen sind im Konzernanhang (6) angeführt.

› Konzern-EBIT auf € 142,9 Mio. gesteigert

Beträge in € Mio.	2015	V. in %	2014	2013
Airport	53,5	17,0	45,7	42,0
Handling	11,5	-5,4	12,1	17,2
Retail & Properties	68,9	16,8	59,0	41,9
Sonstige Segmente	9,0	207,6	2,9	11,1
<b>Konzern-EBIT</b>	<b>142,9</b>	<b>19,3</b>	<b>119,8</b>	<b>112,1</b>

EBIT Konzern Anteile	2015	2014	2013
Airport	37,5 %	38,2 %	37,4 %
Handling	8,0 %	10,1 %	15,3 %
Retail & Properties	48,2 %	49,3 %	37,4 %
Sonstige Segmente	6,3 %	2,4 %	9,9 %
<b>Konzern-EBIT</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Das Konzern-EBIT konnte trotz der leicht höheren planmäßigen Abschreibungen (unter Berücksichtigung der Wertaufholung) gegenüber 2014 um € 23,1 Mio. bzw. 19,3% auf € 142,9 Mio. (2014: € 119,8 Mio.) gesteigert werden. Die EBIT-Marge verbesserte sich dadurch auf 21,8% (2014: 19,0%).

### › Finanzergebnis auf minus € 12,0 Mio. verbessert

Beträge in € Mio.	2015	V. in %	2014	2013
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	0,3	89,9	0,1	2,3
Zinsertrag	1,6	73,5	0,9	2,2
Zinsaufwand	-22,3	-7,7	-24,2	-25,9
Sonstiges Finanzergebnis	-0,1	n. a.	0,1	0,0
<b>Finanzergebnis ohne at-Equity-Unternehmen</b>	<b>-20,6</b>	<b>-10,7</b>	<b>-23,1</b>	<b>-21,4</b>
Anteilige Periodenergebnisse und Ergebnisse aus dem Abgang von at-Equity-Unternehmen	8,6	-13,9	10,0	6,2
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-12,0</b>	<b>-8,2</b>	<b>-13,1</b>	<b>-15,3</b>

Das Finanzergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich von minus € 13,1 Mio. auf minus € 12,0 Mio. Die Beteiligungserträge ohne at-Equity-Unternehmen stiegen im Vorjahresvergleich auf € 0,3 Mio. an. Das negative Zinsergebnis reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund geringerer Zinsaufwendungen durch die Rückführung von Finanzverbindlichkeiten von € 23,3 Mio. auf € 20,7 Mio. Das sonstige Finanzergebnis betrug minus € 0,1 Mio.

Die Ergebnisbeiträge der at-Equity-Beteiligungen (inkl. Ergebnissen aus dem Abgang von at-Equity-Beteiligungen im Vorjahr) entwickelten sich auch 2015 positiv. Zwar reduzierte sich das at-Equity-Ergebnis auf € 8,6 Mio. (2014: € 10,0 Mio.), jedoch wurden im Vorjahr einmalige positive Effekte wie die Erstkonsolidierung der GET2 („Getservice“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH) in Höhe von € 0,6 Mio. sowie das Ergebnis der veräußerten Beteiligung am Flughafen Friedrichshafen in Höhe von € 2,3 Mio. erfasst. Bereinigt um diese beiden Faktoren legte das Ergebnis der at-Equity-Beteiligungen im Vergleich zum Vorjahr von € 7,1 Mio. auf € 8,6 Mio. zu. In den laufenden Ergebnissen der at-Equity-Beteiligungen entfielen € 1,3 Mio. auf den Flughafen Košice und € 5,8 Mio. auf den Flughafen Malta.

### › Periodenergebnis FWAG von € 100,4 Mio. (plus 21,8%)

In Summe steigerte die FWAG 2015 das Ergebnis vor Ertragsteuern um € 24,2 Mio. bzw. 22,7% auf € 130,9 Mio. (2014: € 106,7 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 betrug für das Geschäftsjahr 2015 23,3% (2014: 23,2%). Die Ertragsteuern beliefen sich auf € 30,5 Mio. nach € 24,8 Mio. im Vorjahr.

Das Periodenergebnis lag bei € 100,4 Mio. (2014: € 81,9 Mio.). Darin enthalten ist der anteilige Verlust der Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidacii“ (in Liquidation) in der Höhe von minus T€ 5,7 (2014: minus T€ 532,0), welcher als Ergebnis für nicht beherrschende Anteile dargestellt wird. Somit beläuft sich das auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallende Periodenergebnis für das Geschäftsjahr 2015 nach Abzug des anteiligen Verlusts auf € 100,4 Mio. (2014: € 82,5 Mio.), was einem Plus von 21,8% entspricht.

Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien (21 Millionen Stück) errechnet sich ein Ergebnis je Aktie (verwässert = unverwässert) von € 4,78 (2014: € 3,93).

# Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

## › Bilanzstruktur

	2015		2014	
	in € Mio.	in % der Bilanzsumme	in € Mio.	in % der Bilanzsumme
<b>AKTIVA</b>				
Langfristiges Vermögen	1.748,6	91,6	1.803,4	95,3
Kurzfristiges Vermögen	161,1	8,4	88,8	4,7
<b>Bilanzsumme</b>	<b>1.909,7</b>	<b>100,0</b>	<b>1.892,2</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>				
Eigenkapital	1.020,0	53,4	952,5	50,3
Langfristige Schulden	579,1	30,3	672,2	35,5
Kurzfristige Schulden	310,6	16,3	267,5	14,1
<b>Bilanzsumme</b>	<b>1.909,7</b>	<b>100,0</b>	<b>1.892,2</b>	<b>100,0</b>

Die Bilanzsumme der FWAG belief sich zum 31. Dezember 2015 auf € 1.909,7 Mio. und stieg damit gegenüber 2014 leicht um 0,9% bzw. € 17,4 Mio. Dies ist im Wesentlichen auf den Erwerb neuer Tochtergesellschaften mit Immobilienvermögen zurückzuführen. Die Anlagenintensität des Tätigkeitsfeldes im Konzern spiegelt sich im Anteil des langfristigen Vermögens in Höhe von 91,6% (2014: 95,3%) wider. Das kurzfristige Vermögen stieg auf € 161,1 Mio. (2014: € 88,8 Mio.) aufgrund der zum Verkauf stehenden Vermögenswerte, welche im Wesentlichen ebenfalls im Zusammenhang mit dem Erwerb einer neuen Tochtergesellschaft mit Immobilienvermögen stehen und im Jahr 2016 Gegenstand von Vertragsanpassungen mit dem Mieter der Objekte sind.

Der Anteil des Eigenkapitals stieg im Vergleich zu 2014 um 3,1 Prozentpunkte auf 53,4% bzw. von € 952,5 Mio. auf € 1.020,0 Mio. Durch die Umgliederungen von Finanzverbindlichkeiten in die kurzfristigen Schulden aufgrund des Fälligkeitsprofils reduzierte sich der Anteil der langfristigen Schulden auf 30,3% (2014: 35,5%). Die kurzfristigen Schulden stiegen dadurch um insgesamt 16,1% und beliefen sich zum 31. Dezember 2015 auf € 310,6 Mio.

## › Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen ist im Vergleich zum 31. Dezember 2014 um 3,0% bzw. € 54,9 Mio. auf € 1.748,6 Mio. gesunken. Die Veränderung ergibt sich einerseits durch den Erwerb der Immobiliengesellschaften VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW) und VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH). Andererseits wurden planmäßige Abschreibungen unter Berücksichtigung einer Wertaufholung erfasst. In Summe ging der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen leicht auf 91,6% zurück.

Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte haben sich in Summe gegenüber 2014 um 18,5% bzw. € 2,0 Mio. auf € 8,9 Mio. verringert. Den Zugängen von € 2,2 Mio. stehen im Wesentlichen Abschreibungen in Höhe von € 4,3 Mio. gegenüber.

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.515,2 Mio. (2014: € 1.561,2 Mio.) die größte Position des langfristigen Vermögens dar: Hier stehen Investitionen in Höhe von € 68,4 Mio., Abschreibungen in Höhe von € 125,2 Mio. sowie Umbuchungen in Höhe von € 11,7 Mio. gegenüber.

Der Buchwert der Grundstücke und Bauten reduzierte sich zum Vorjahr leicht um 2,4% bzw. € 26,4 Mio. auf € 1.081,4 Mio. Neben Investitionen in Höhe von € 20,7 Mio., die auch die weiteren Anschaffungen für Gebäude der neuen Tochtergesellschaft VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW) und teilweise jene der VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) beinhalten, wurden Abschreibungen in Höhe von € 61,2 Mio. und Umbuchungen aus fertiggestellten Projekten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von € 14,3 Mio. erfasst.

Der Posten „Technische Anlagen“ mit einem Buchwert von € 298,0 Mio. zum 31. Dezember 2015 sank um 5,9% bzw. € 18,8 Mio., einerseits durch die planmäßigen Abschreibungen in Höhe von € 40,5 Mio., andererseits wurden € 22,0 Mio. in diesem Bereich investiert bzw. von Anlagen in Bau umgebucht. Auch die Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ verringerte sich erwartungsgemäß um 9,6% bzw. € 6,5 Mio. auf € 61,9 Mio. Die in Bau befindlichen Projekte verzeichneten einen Anstieg des Buchwerts um 8,4% bzw. € 5,7 Mio. zum 31. Dezember 2015 auf € 73,9 Mio., welche im Wesentlichen im Zusammenhang mit der 3. Piste stehen.

Die Veränderung des Postens „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ betrifft neben Zugängen von € 9,4 Mio. und Umbuchungen von minus € 16,1 Mio. (inkl. Umgliederung von Grundstücken in die Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ in Höhe von € 4,3 Mio.) auch planmäßige Abschreibungen in Höhe von € 2,8 Mio. (inkl. Wertaufholung € 2,0 Mio.). Der Buchwert dieser Immobilien beträgt zum 31. Dezember 2015 € 115,4 Mio. (31. Dezember 2014: € 124,9 Mio.).

Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, erhöhte sich um 3,8% bzw. € 3,9 Mio. von € 102,5 Mio. auf € 106,4 Mio. Dies ist auf die positive Entwicklung der at-Equity-Beteiligungen zurückzuführen. Die Wertrechte und Wertpapiere (Eigenkapitaltitel) des langfristigen Vermögens reduzierten sich im Berichtsjahr von € 3,2 Mio. auf € 2,2 Mio.

Das kurzfristige Vermögen nahm im Vorjahresvergleich um 81,4% bzw. € 72,3 Mio. auf € 161,1 Mio. zu. Dies ist auf die Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ zurückzuführen, die Gebäude in Höhe von € 69,1 Mio. sowie Grundstücke mit einem Buchwert von € 4,3 Mio. (zum 31. Dezember 2014 im langfristigen Vermögen ausgewiesen) beinhaltet. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stiegen aufgrund des positiven operativen Cashflows von € 2,2 Mio. auf € 4,7 Mio. Während die Vorräte um € 0,7 Mio. auf € 5,0 Mio. stiegen, sank der Buchwert der Wertpapiere zum 31. Dezember 2015 durch die Marktwertbewertung um € 0,2 Mio. auf € 21,1 Mio. Die Nettoforderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen u. a. aufgrund des Umsatzwachstums um 9,6% bzw. € 3,5 Mio. auf € 39,7 Mio. Der Rückgang der sonstigen Forderungen um € 4,6 Mio. auf € 3,0 Mio. resultiert u. a. aus der Bezahlung des Kaufpreises der Grundstücksverkäufe Ende 2014 (neue Betriebsansiedelung von cargo-partner und Makita).

## › Bilanzpassiva

Das Eigenkapital der FWAG ist im Berichtsjahr um 7,1% bzw. € 67,4 Mio. auf € 1.020,0 Mio. gestiegen. Dem Periodenergebnis von € 100,4 Mio. steht die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2014 in Höhe von € 34,7 Mio. gegenüber. Die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen und die Marktwertbewertung bzw. der Abgang von Wertpapieren führten zu einer Veränderung der sonstigen Rücklagen in Höhe von € 1,7 Mio. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich daher auf 53,4% (2014: 50,3%).

Die nicht beherrschenden Anteile zum 31. Dezember 2015 an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation), Bratislava, betreffen die Anteile des Mitgesellschafters Raiffeisen-Invest-Gesellschaft m.b.H. Diese veränderten sich durch das laufende Jahresergebnis der Tochtergesellschaft. Im Vorjahr enthielt das Jahresergebnis eine Wertberichtigung zu Forderungen im Ausmaß von € 2,8 Mio., welche anteilig auf die Mitgesellschafter entfällt.

Die Reduzierung der langfristigen Schulden um 13,9% bzw. € 93,2 Mio. auf € 579,1 Mio. resultiert großteils aus der Umgliederung von den langfristigen in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von € 75,3 Mio. aufgrund des Tilgungsprofils. Die langfristigen Rückstellungen sanken im Wesentlichen durch die Auflösung einer Rückstellung für Bestandsrisiken von € 163,8 Mio. auf € 154,4 Mio. zum 31. Dezember 2015. Die langfristigen Personalrückstellungen stiegen in Summe um € 1,5 Mio. auf € 146,2 Mio., resultierend aus den laufenden Dotationen und Verwendungen. Durch die Tilgung eines Finanzierungsleasingvertrags durch den Erwerb der Anteile an der VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW) kam es zum Abgang einer langfristigen Verbindlichkeit in Höhe von € 5,8 Mio. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten reduzierten sich ebenfalls durch Umgliederungen in den kurzfristigen Bereich. Die langfristigen passiven latenten Steuern betragen zum Stichtag € 19,9 Mio. Die Veränderung zum Vorjahreswert in Höhe von € 21,0 Mio. ergibt sich primär durch Steuerlatenzen im Anlagevermögen.

Die kurzfristigen Passiva sind im Vergleich zum 31. Dezember 2014 um 16,1% bzw. € 43,1 Mio. auf € 310,6 Mio. gestiegen. Dies ist großteils auf den Anstieg der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten von € 72,1 Mio. auf € 109,3 Mio. zurückzuführen, wobei Umgliederungen im Ausmaß von € 75,3 Mio. Tilgungen (saldiert mit Aufnahmen) in Höhe von € 38,1 Mio. entgegenstehen. Während die kurzfristigen Rückstellungen im Wesentlichen durch die bestimmungsgemäße Verwendung um 3,9% bzw. € 2,4 Mio. auf € 58,5 Mio. sanken, erhöhte sich die Steuerrückstellung durch positive steuerliche Ergebnisse der Konzerngesellschaften unter Berücksichtigung der geleisteten Körperschaftsteuerzahlung um € 1,6 Mio. auf € 26,4 Mio. Die Lieferantenverbindlichkeiten reduzierten sich um 6,8% bzw. € 2,6 Mio. von € 37,8 Mio. auf € 35,2 Mio. Die sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten stiegen hingegen im Vergleichszeitraum um 12,9% bzw. € 9,3 Mio. auf € 81,3 Mio. Dies ist auf Umgliederungen aufgrund des Fälligkeitsprofils, höhere Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und die Dotierung des Umweltfonds zurückzuführen.

## › Finanzkennzahlen

	2015	Veränd. in %	2014	2013
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	1.020,0	7,1	952,5	905,9
Eigenkapitalquote in %	53,4	-	50,3	46,4
Nettoverschuldung in € Mio. <sup>1</sup>	466,0	-7,9	506,2	633,4
Gearing in % <sup>2</sup>	45,7	-	53,1	69,9
Working Capital in € Mio. <sup>3</sup>	-120,3	-19,2	-101,0	-80,1
Anlagenintensität in % <sup>4</sup>	91,6	-	95,3	95,1
Anlagendeckungsgrad in % <sup>5</sup>	91,4	-	90,1	89,0

1) Nettoverschuldung = kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristige Wertpapiere

2) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital

3) Working Capital = Vorräte, kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten (exkl. Passiva aus Investitionstätigkeit)

4) Anlagenintensität = langfristiges Vermögen / Bilanzsumme

5) Anlagendeckungsgrad = (Eigenkapital + langfristige Schulden) / langfristiges Vermögen

## › Geldflussrechnung

Beträge in € Mio.	2015	Veränd. in %	2014	2013
Flüssige Mittel per 1.1.	2,2	-42,9	3,9	40,4
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	228,4	3,5	220,6	204,4
Cashflow aus Investitions- aktivitäten	-146,9	117,8	-67,5	-86,4
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-79,1	-48,9	-154,8	-154,5
Endbestand der flüssigen Mittel	4,7	108,2	2,2	3,9
<b>Free Cashflow</b>	<b>81,5</b>	<b>-46,8</b>	<b>153,1</b>	<b>118,0</b>

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit konnte 2015 um 3,5% bzw. € 7,8 Mio. auf € 228,4 Mio. gesteigert werden. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Verbesserung des operativen Ergebnisses (EBT inkl. Abschreibungen und Wertaufholungen) von 11,0% bzw. plus € 26,0 Mio. auf € 263,2 Mio. Weiters wurden die anteiligen Periodenergebnisse (minus € 8,6 Mio.) und die Einzahlungen der Dividendenausschüttungen (plus € 4,7 Mio.) der at-Equity-Beteiligungen per Saldo mit minus € 3,9 Mio. berücksichtigt. Während Vorräte im Berichtsjahr um € 0,7 Mio. aufgebaut wurden, sanken die Forderungen um € 0,2 Mio. Die Passiva (Rückstellungen und Verbindlichkeiten) nahmen um € 0,4 Mio. zu. Im Berichtsjahr waren zudem Zahlungen für Ertragsteuern von € 30,6 Mio. zu leisten.

Der Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeiten betrug minus € 146,9 Mio. gegenüber minus € 67,5 Mio. im Jahr 2014. Bei den Einzahlungen aus dem Anlagenabgang in Höhe von € 5,5 Mio. wurde u. a. die Bezahlung von Grundstücksverkäufen des Vorjahres berücksichtigt. Im Berichtsjahr erfolgten Auszahlungen für Anlagenzugänge (inkl. als zum Verkauf stehender Vermögenswerte) in Höhe von € 152,4 Mio. (2014: € 74,8 Mio.). Darin ist u. a. der zahlungswirksame Zugang der Winterdienst- und Geräteeinstellhallen durch >

Erwerb der Objektgesellschaft VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW) unter Berücksichtigung übernommener Finanzmittel in Höhe von € 9,5 Mio. enthalten. Der Erwerb der Immobiliengesellschaft VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) führte 2015 zu Auszahlungen in Höhe von € 85,5 Mio. Damit wurden mehrere Gebäude im Kernbereich des Flughafens Wien, die für den technischen Betrieb von Airlines unverzichtbar sind, wie zum Beispiel Hangar, Cateringübergabebauwerke, technische Werkstätten und Betriebsgebäude, erworben sowie diesbezügliche Baurechte abgegolten. Diese sind im Wesentlichen an die Austrian Airlines und NIKI/airberlin langfristig vermietet bzw. werden sie teilweise auch von der Flughafen Wien AG selbst sowie u. a. vom Innenministerium genutzt. Im Jänner 2016 leistete die Austrian Airlines für den neu gestalteten Mietvertrag bis 2035 für die für den Flugverkehrsbetrieb wesentlichen Immobilien eine Mietvorauszahlung in Höhe von € 79,6 Mio.

Der Free Cashflow (Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit minus Cashflow aus der Investitionstätigkeit) sank im Wesentlichen aufgrund der höheren Investitionsauszahlungen im Vergleich zu 2014 um 46,8% bzw. € 71,6 Mio. von € 153,1 Mio. auf € 81,5 Mio.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von minus € 79,1 Mio. ist auf die Tilgung von Finanz- bzw. Leasingverbindlichkeiten in Höhe von € 44,4 Mio. und auf die Dividendenausschüttung an die Gesellschafter der Muttergesellschaft im Mai 2015 in Höhe von € 34,7 Mio. zurückzuführen.

Per Saldo resultiert daraus eine Zunahme der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2014 um 108,2% bzw. € 2,4 Mio. auf € 4,7 Mio.

## Investitionen

### › Investitionen

Investitionen in € Mio.	2015	Veränderung in %	2014	2013
Immaterielles Anlagevermögen	2,2	63,8	1,3	1,4
Sachanlagevermögen inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien	77,7	5,4	73,7	71,5
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	69,1	n. a.	0,0	0,0

Von den erfolgten Investitionen in das langfristige Vermögen entfallen € 77,7 Mio. auf Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie € 2,2 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. Die größten Zugänge des langfristigen Vermögens im Geschäftsjahr 2015 bzw. 2014 sind im Konzernanhang (Punkt (13)) erläutert.

In den Investitionen sind weitere Anschaffungskostenkomponenten von Gebäuden im Rahmen des Erwerbs der Tochtergesellschaften VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW) in Höhe von € 10,0 Mio. berücksichtigt. Weiters wurde die Immobiliengesellschaft VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH), die Gebäude für den technischen Betrieb von Airlines sowie diesbe-



zügliche Baurechte besitzt, durch Tochterunternehmen der Flughafen Wien AG um € 85,7 Mio. erworben. Dieser Betrag setzt sich aus Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von € 16,6 Mio. sowie Auszahlungen für zum Verkauf stehende Vermögenswerte in Höhe von € 69,1 Mio. zusammen. Mit Austrian Airlines konnte für einen Teil dieser Immobilien Anfang 2016 ein neu gestalteter Mietvertrag bis 2035 abgeschlossen werden, welcher auch zu einer Mietvorauszahlung in Höhe von € 79,6 Mio. im Jahr 2016 führte. Ein Teil dieser Gebäude und Flächen wird von der Flughafen Wien AG selbst genutzt bzw. an Dritte vermietet.

## At-Equity-Beteiligungen

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) war im Jahr 2015 an zwei internationalen Flughäfen beteiligt:

- › Am Flughafen Malta hielt die FWAG per 31. Dezember 2015 durchgerechnet einen Anteil von rund 33% der Aktien: 40% der Aktien besitzt die Konsortialgesellschaft Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC), 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 1. Februar 2016 fand das Signing eines Share Purchase Agreements zum Erwerb der indirekten Anteile von SNC-Lavalin Group Inc. an SNC-Lavalin (Malta) Limited („SNCL Malta“) statt. SNCL Malta ist mit 38,75% an der MMLC beteiligt. Damit wird der konsolidierte Anteil der Flughafen Wien AG am Flughafen Malta mit Vertragsabschluss durchgerechnet über 48% betragen. Das Transaktionsvolumen wird rund € 63 Mio. betragen.

Der Airport Malta konnte das Rekordergebnis der letzten beiden Jahre 2015 nochmals steigern und verzeichnete mit über 4,6 Mio. Passagieren ein Plus von 7,7% im Vergleich zum Vorjahr.

- › Am Flughafen Košice ist die Flughafen Wien AG indirekt mit 66% beteiligt. Obwohl die Flughafen Wien AG über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, wird diese Gesellschaft gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

Der Flughafen Košice verzeichnete mit 410.446 Reisenden einen Zuwachs von 15,1% gegenüber dem Vorjahr.

## Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzernanhang (Punkt (35)) erörtert.

## Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2015 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

## Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

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

Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung. Die Abschreibungsaufwendungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG 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 und Wertminderungen abzüglich Wertaufholungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Marge, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2015 wird eine EBITDA-Marge von 42,0% nach 39,7% im Vorjahr ausgewiesen.

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. Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, diese Relation in etwa auf dem 2,5-fachen Wert zu halten. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 1,69 (2014: 2,02).

Die Finanzverbindlichkeiten reduzierten sich um € 38,1 Mio., im Wesentlichen durch planmäßige Tilgungen und den starken Cashflow. Die liquiden Mittel stiegen – durch den positiven Free Cashflow in Höhe von € 81,5 Mio. – um € 2,4 Mio. und betragen zum Stichtag € 4,7 Mio. Die Nettoverschuldung unter Berücksichtigung von Veranlagungen beträgt € 466,0 Mio. (2014: € 506,2 Mio.). Bei einem buchmäßigen Eigenkapital in Höhe von € 1.020,0 Mio. (2014: € 952,5 Mio.) resultiert daraus ein Gearing von 45,7% (2014: 53,1%).

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBITDA-Marge vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax – ROE), die das Verhältnis von Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Zusätzlich werden die Kennzahl ROCE (Return on Capital Employed) sowie der Cashflow zur Steuerung des Konzerns herangezogen.

› Rentabilitätskennzahlen in % bzw. € Mio.

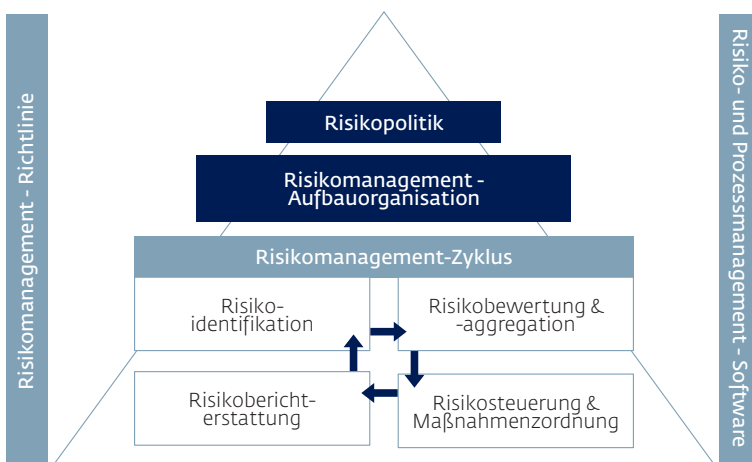
	2015	2014	2013
EBITDA-Marge <sup>1</sup>	42,0	39,7	38,8
EBIT-Marge <sup>2</sup>	21,8	19,0	18,0
ROE <sup>3</sup>	10,2	8,8	8,3
ROCE vor Steuern <sup>4</sup>	9,3	7,5	6,8
ROCE nach Steuern	7,0	5,6	5,1
Free Cashflow in € Mio.	81,5	153,1	118,0

- 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) ROE (Return on Equity) = Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital
- 4) ROCE (Return on Capital Employed before Tax) = EBIT / durchschnittliches Capital Employed  
(Capital Employed = langfristiges Vermögen, Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögenswerte abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten)

## Risiken der zukünftigen Entwicklung

### › Risikomanagementsystem

Um wesentliche Chancen und Risiken der zukünftigen Geschäftsentwicklung zeitnah und umfassend abbilden zu können, verfügt die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) über ein Risikomanagementsystem, welches sicherstellt, dass relevante Risiken identifiziert, analysiert, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt werden. Dieses System ist in der folgenden Grafik wiedergegeben:



Quelle: adaptiert aus Denk, Exner-Merkelt, Ruthner (2008): Corporate Risk Management

Das Risikomanagementsystem wird dabei von klar dokumentierten risikopolitischen Grundsätzen gesteuert. Auf diese Richtlinien stützt sich eine definierte Risikomanagement-Aufbauorganisation, welche über die gesamte Struktur der Flughafen-Wien-Gruppe hinweg gültig ist.

Das Risikomanagement ist dabei organisatorisch im Bereich des strategischen Controllings angesiedelt. Während aus dieser Funktion heraus sämtliche Risikomanagementaktivitäten zentral koordiniert werden, sind grundsätzlich alle Beschäftigten der FWAG dazu aufgefordert, sich in ihrem Tätigkeitsbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen, um die Funktion in die laufenden Geschäftsprozesse zu integrieren. Zuständig dafür sind insbesondere die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und Beteiligungen.

Auf Basis dieser Verantwortlichkeiten wird der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der abschließenden Berichterstattung, effizient durchlaufen. Begleitet wird dieser Prozess von einer umfassenden schriftlichen Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems der FWAG in Form der konzernweit gültigen Risikomanagementrichtlinie und einer Prozess- und Risikomanagementsoftware, welche als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht.

Außerdem nimmt das interne Kontrollsystem (IKS) Risikoagenden im Sinne der Sicherstellung der Zuverlässigkeit der betrieblichen Berichterstattung, der Einhaltung der damit verbundenen Gesetze und Vorschriften sowie der Sicherung des Vermögens wahr. Daneben prüft die Revisionsabteilung die Geschäftsgebarung und die Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Damit stehen dem Vorstand alle notwendigen Instrumente und Strukturen zur Verfügung, um Risiken frühzeitig zu erkennen und die entsprechenden Maßnahmen zur Abwehr bzw. Minimierung der Risiken setzen zu können. Die bestehenden Systeme werden laufend evaluiert und weiterentwickelt.

Im Folgenden werden, dem Risikokatalog der Flughafen-Wien-Gruppe folgend, die maßgeblichen Entwicklungen in den vier Hauptrisikoklassen dargestellt.

## › **Gesamtwirtschaftliche, politische und rechtliche Risiken**

Der Geschäftsverlauf der FWAG wird wesentlich von der weltweiten, europäischen und regionalen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die ihrerseits maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen können daher einen maßgeblichen Einfluss auf die FWAG haben. Laut OECD liegt das weltweite Wachstum derzeit deutlich unter seinen langfristigen Durchschnittswerten und hat sich auch 2015 weiter verlangsamt. Während in den USA das Wachstum relativ kräftig bleibt, ist in den aufstrebenden Volkswirtschaften (vor allem in China) eine anhaltende Konjunkturverlangsamung zu beobachten. Ein bedeutender globaler Unsicherheitsfaktor in diesem Zusammenhang ist der im Vorjahr registrierte Einbruch des Welthandelwachstums. Innerhalb Europas und der Eurozone ist eine Erholung nach den Krisenjahren erkennbar, allerdings bleibt das Wachstum insgesamt gesehen auf moderatem Niveau. Für Österreich prognostiziert das WIFO für 2016 zwar wesentlich stärkere Wachstumsraten als noch im vergangenen Jahr, allerdings bleibt das Wachstum nach wie vor hinter dem

Schnitt der Eurozone zurück.

Unsicherheiten im geopolitischen Bereich bestehen weiterhin im Hinblick auf die Krise zwischen der Europäischen Union und Russland sowie hinsichtlich der Krisenherde im Nahen und Mittleren Osten. Aufgrund seiner Ausrichtung als Drehscheibe im Ost-West-Verkehr ist der Flughafen Wien von den wirtschaftlichen und politischen Sanktionen gegen Russland negativ betroffen. Positiv dürfte sich die schrittweise Aufhebung der Sanktionen gegenüber dem Iran im Zuge des Abschlusses des sogenannten Atomabkommens auswirken.

Aus regulatorischer und rechtlicher Sicht wurde im Dezember 2015 von der Europäischen Kommission ein neuer Entwurf des „Aviation Packages“ vorgestellt. Der bisher einzige legislative Vorschlag im Rahmen dieses Pakets betrifft die EASA-Verordnung (European Aviation Safety Agency). Die EU-Behörde soll demnach neue Kompetenzen bekommen. Etwaige Nachteile, beispielsweise durch Überregulierungen, werden laufend geprüft, sind aber noch nicht erkennbar. Unklar sind die Chancen für die Umsetzung der Kommissionspläne, umfassende EU-Luftverkehrsabkommen mit Dritten (z. B. den Golfstaaten oder der ASEAN – Association of South-East Asian Nations) abzuschließen, sowie auch der konkrete Inhalt dieser Abkommen. Ob sich eine Liberalisierung des Flugverkehrs bei gleichzeitiger Einführung einer „Fair Competition Clause“ verwirklichen lässt, hängt nicht zuletzt von den Mitgliedstaaten (Mandatserteilung) und dem möglichen Verhandlungsverlauf ab. Nicht enthalten im „Aviation Package“ sind Vorschläge bezüglich einer weiterführenden Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste. Die Zulassung eines dritten Handling-Agents im Bereich der zugangsbeschränkten Ground-Handling-Dienstleistungen am Flughafen Wien ist daher mittelfristig nicht zu erwarten. Ob seitens der Kommission zukünftig ein neuer Vorstoß in dieser Richtung unternommen wird, ist derzeit nicht absehbar. Ähnliches gilt für die Richtlinie zu Flughafenentgelten, wo die Kommission prüfen wird, ob bzw. inwieweit eine Anpassung der Regulierung notwendig ist.

Durch die EU-Emissionsrichtlinien und -Umweltstandards (v. a. Emission Trading Scheme) wird aus Sicht der FWAG die Position europäischer Fluggesellschaften und somit die Attraktivität europäischer Airports als Transfer-Hubs gegenüber Alternativstandorten außerhalb Europas geschwächt.

Auf nationaler Ebene ist seit dem Inkrafttreten des Flugabgabegesetzes (FlugAbgG) im Jahr 2011 eine zusätzliche Kostenbelastung für Airlines bzw. Passagiere entstanden. Die einzuhebenden Beträge richten sich nach der Entfernung des Flugziels und betragen derzeit pro abfliegenden Passagier € 7 für Kurz-, € 15 für Mittel- sowie € 35 für Langstreckenflüge. Die Abgabe dämpft das Passagieraufkommen und schwächt somit die Wettbewerbsposition des Flughafen Wien, da die meisten europäischen Länder keine derartigen Steuern einheben. Die Anforderungen aus dem Energieeffizienzgesetz wurden durch die vollinhaltliche Umsetzung und positive externe Zertifizierung des Umweltmanagementsystems EMAS im Herbst 2015 erfüllt.

Behördliche Auflagen oder gesetzliche Änderungen können vor allem im Bereich Umweltschutz rechtliche Risiken auslösen (z. B. Lärm, Emissionen, Änderungen von An- und Abflugrouten). Diesen Risiken wird insbesondere durch entsprechende Aufklärung und Einbindung von Betroffenen im Rahmen des Dialogforums (z. B. 3. Piste) oder von Nachbarschaftsbeiräten vorgebeugt. Derzeit ist die Situation durch die bereits bestehenden Beschränkungen in betrieblicher Hinsicht (keine Verwendung von lärmsensitiven An- und Abflugstrecken in der Zeit von 21.00 Uhr bis 7.00 Uhr und die Deckelung der absolu- >

ten Bewegungszahlen in der Zeit von 23.30 Uhr bis 5.30 Uhr) allerdings als stabil zu bezeichnen. Eine weitergehende Nachtflugbeschränkung, welche sich besonders in einer Reduktion von Fracht- und Langstreckenflügen manifestieren könnte, ist derzeit nicht absehbar.

Politische und regulatorische Risiken aus Beteiligungsverhältnissen (Malta bzw. Slo-wakei), wie zum Beispiel die Besteuerung des Flugverkehrs, behördliche Flugverkehrsbeschränkungen oder Änderungen der für die Flughäfen relevanten Gesetze oder Behördenauflagen, werden laufend beobachtet. Entsprechende Entwicklungen können die mittelfristige Planung beeinflussen und zu Wertminderungen einzelner Beteiligungen führen.

Die Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) kann Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands nach sich ziehen. Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften wird daher durch unternehmensinterne Richtlinien, wie etwa die Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV), gesichert. Dabei wurden zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um temporäre Vertraulichkeitsbereiche ergänzt werden. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert.

Eine vom ehemaligen Bestandsnehmer Rakesh Sardana gegen die FWAG in New York eingebrachte Klage über US\$ 168 Mio. (rund € 150 Mio.) wegen vermeintlicher Diskriminierung entbehrt nach Auffassung der FWAG jeder sachlichen und rechtlichen Grundlage.

## › Markt- und Wettbewerbsrisiken

Weltweit gesehen präsentiert der Branchenverband IATA (International Air Transportation Association) einen positiven Ausblick für die Luftfahrtbranche und prognostiziert für 2016 ein Passagierwachstum von 6,7% und ein Frachtwachstum von 2,8%. Gleichzeitig werden für 2016 für die gesamte Branche erstmals Renditen prognostiziert, die über den Kapitalkosten liegen. Innerhalb Europas erwartet die IATA Gewinne in Höhe von US\$ 8,5 Mrd. nach Steuern. Dabei wirkt sich u. a. das derzeit niedrige Niveau des Kerosinpreises positiv auf die Branche aus. Anzeichen für eine nachhaltige Trendumkehr in der Preisentwicklung sind derzeit nicht erkennbar.

Dennoch bleibt vor allem in Europa aufgrund der weiterhin hohen Wettbewerbsintensität die Ertragslage vieler Airlines angespannt. Es ist deshalb davon auszugehen, dass diese Airlines ihre bereits eingeschlagenen Programme zur Steigerung der Effizienz und Profitabilität weiter fortsetzen (Kostenreduktion, Optimierung des Portfolios, Verlangsamung des Flottenausbaus bzw. Flottenreduktion). Dies wird auch den Kostendruck auf die europäischen Flughäfen weiter erhöhen.

Die Austrian Airlines ist mit einem Anteil von 45,6% gemessen am Gesamtaufkommen der Passagiere größter Kunde der FWAG. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Home-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich. Die Entwicklung dieses Hauptkunden wird von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert.

Auf Gesamtunternehmensebene kam es bei der Austrian Airlines im Berichtsjahr zu einem Passagierrückgang von 3,0%. Am Flughafen Wien wurden von der Austrian Airlines 2015 rund 10,4 Mio. Passagiere befördert (minus 3,1% gegenüber 2014). Gründe für den Rückgang sind vor allem die Aussteuerung der Saisonalität und die anhaltend

schwache Geschäftsentwicklung in Russland. Für 2016 wird jedoch wieder ein leichtes Verkehrswachstum angestrebt, auch im Hinblick auf die für den Transferverkehr besonders wichtigen Langstrecken bleibt der Ausblick positiv.

Trotz des Passagierrückgangs erwartet die Austrian Airlines für das Geschäftsjahr 2015 eine deutliche EBIT-Steigerung. Die FWAG geht davon aus, dass die Airline den nachhaltigen wirtschaftlichen Turnaround geschafft und damit die Basis für die Fortsetzung der bestehenden Netzwerkstrategie mit dem Fokus Ost-West-Transfer gelegt hat. Es bleiben jedoch Unwägbarkeiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung, welche von verschiedenen Faktoren (übergeordnete Strategie der Konzernmutter sowie Organisationsstruktur, Wettbewerbsumfeld, regulatorische Rahmenbedingungen etc.) abhängen.

Die Fluglinien NIKI und airberlin nehmen mit einem Passagieranteil von 10,6% bzw. 6,4% die Plätze zwei und drei im Kundenranking der FWAG ein. Bei airberlin, der Eigentümerin von NIKI, ist die wirtschaftliche Situation nach wie vor angespannt. Auf Gruppenebene gingen die Passagierzahlen im vergangenen Geschäftsjahr um 4,6% zurück. Trotz umfassender Maßnahmen und Verbesserung der Kosteneffizienz ist auch für das Gesamtjahr 2015 ein negatives EBIT zu erwarten. Im November 2015 wurde die strategische Neuausrichtung weiter präzisiert, wobei der Fokus weiterhin auf Netz- und Flottenoptimierung, Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen liegt. Auswirkungen daraus werden 2016 auch auf den Flughafen Wien erwartet. Am Flughafen Wien entwickelte sich der Verkehr von airberlin 2015 jedoch mit einer 4,5%igen Steigerung der Passagierzahlen positiv.

Die heimische Tochter NIKI ist laut Konzernangaben im operativen Betrieb profitabel, jedoch auch von der übergeordneten Strategie und Entwicklung der airberlin-Gruppe betroffen. Das Codeshare-Programm mit Etihad Airways wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut und umfasst nun mehr als 430 wöchentliche Codeshare-Flüge in über 30 Destinationen. Innereuropäisch wurde und wird das Destinationsportfolio angepasst, wobei der Fokus weiterhin auf Tourismusdestinationen liegt. Im Vergleich zum Vorjahr beförderte NIKI um 2,9% weniger Passagiere vom Flughafen Wien.

Unsicherheit im Umfeld von NIKI/airberlin besteht im Zuge der Codeshare-Vereinbarung mit Etihad Airways. Nach einem deutschen Verwaltungsgerichtsurteil, welches dem deutschen Verkehrsministerium erlaubt hätte, einen Teil der Codeshare-Flüge zwischen airberlin und Etihad Airways in Deutschland zu untersagen, hat das Oberverwaltungsgericht im Jänner 2016 die Flüge vorläufig für die Dauer des Winterflugplans 2015/2016 weiterhin genehmigt. Darüber hinaus kann jedoch mangels tragfähiger Grundlage im entsprechenden Luftverkehrsabkommen keine Einschätzung getroffen werden, wie die Behörde die betroffenen Flugverbindungen zukünftig behandeln wird. Die FWAG beobachtet diese Entwicklungen, schätzt die unmittelbaren Effekte auf den Flughafen Wien aber als gering ein.

Von anderen Nicht-Netzwerk-Carriern am Flughafen Wien wurden positive Ausbaupläne bekanntgegeben. easyJet dehnte das Angebot im Berichtsjahr aus und wird auch 2016 neue Destinationen anbieten. Zudem startete Eurowings im November den Regelbetrieb ab Wien und bedient mit einem Airbus A320 drei Destinationen. Ein weiteres Flugzeug wird voraussichtlich im Frühjahr 2016 am Standort in Betrieb gehen und das Portfolio um fünf zusätzliche Destinationen erweitern.

Insgesamt versucht die FWAG mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Entgelte- und Incentive-Modellen, die für alle Fluglinien gleichermaßen gelten, dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Insbesondere wird dabei das Ziel verfolgt, das >

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

In der unmittelbaren Catchment Area werden insbesondere die Aktivitäten von Nicht-Netzwerk-Carriern wie Ryanair am Flughafen Bratislava nach wie vor als relevant erachtet und genau beobachtet. Der Wettbewerbsdruck wird dabei primär von Ryanair getrieben, welche für den Sommerflugplan 2016 weitere Ausbaupläne am Standort Bratislava angekündigt hat und dabei auch verstärkt österreichische Passagiere ansprechen will.

Im Bereich Abfertigungsdienste konnte die Flughafen Wien AG 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 Austrian Airlines und NIKI/airberlin bestehen langfristige Verträge für Ramp-Handling-Dienstleistungen. Es ist jedoch ein Trend zu einem höheren Preisdruck der Airlines bei gleichzeitigem Wunsch nach höherer Dienstleistungsqualität zu beobachten. Dabei werden zunehmend Service Level Agreements (SLA) abgeschlossen, die bei Nichterreichen der Qualität Pönalen vorsehen.

Der Geschäftsbereich ist außerdem von der allgemeinen Tendenz zum Einsatz größerer Fluggeräte betroffen. Während dadurch zwar die Passagierzahlen kontinuierlich steigen, ist in den letzten Jahren ein rückläufiger Trend bei den für die Handling-Erlöse maßgeblichen Flugbewegungen zu beobachten.

Im Cargo-Bereich stellt die Marktmacht einiger weniger Airlines und Speditionen ein gewisses Risiko dar. Durch eine ständige Beobachtung der Airlines sowie die Akquirierung von neuen Kunden soll eine breitere Streuung des Portfolios und damit eine Reduktion dieses Risikos erreicht werden. Zudem reagiert die Frachtentwicklung äußerst sensibel auf konjunkturelle Schwankungen. Aufgrund der aktuell geplanten Ausweitung der Cargo-Infrastruktur der Flughafen Wien AG im Rahmen einer offensiven Cargo-Strategie werden diese Entwicklungen weiterhin sehr genau beobachtet.

Im Retail & Properties-Bereich vermietet die FWAG Gebäude und Flächen, die primär von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäftsentwicklung von jener des Luftverkehrs abhängig ist (Retailer, Fluggesellschaften etc.). Damit unterliegt dieser Bereich nicht nur den allgemeinen Risiken des Immobilienmarktes, sondern auch den Risiken der Veränderung des Passagieraufkommens bzw. der Veränderung der Kaufkraft der Passagiere, etwa im Zusammenhang mit der Abwertung der jeweiligen Heimatwährung gegenüber dem Euro (Währungsrisiken). Dieses Risiko wird derzeit etwa im Zusammenhang mit der Abwertung des russischen Rubels gegenüber dem Euro (rund minus 13% im Berichtsjahr) schlagend. Dies ist aufgrund von umsatzabhängigen Vertragskomponenten mit Auswirkungen auf die Ertragssituation der FWAG im Retail- und Immobilienbereich verbunden.

## ► Finanz- und Investitionsrisiken

Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement zuständig und überprüft die entsprechenden Risikopositionen regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings. Zinsrisiken resultieren insbesondere aus den variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Durch den Erwerb der VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) am Ende des Berichtsjahres wurden zukünftige Zinsänderungsrisiken aus diesem Titel eliminiert.



Der bestehende EIB-Kreditvertrag enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Sämtliche Garantinnen haben den Avalkreditvertrag zur Besicherung des EIB-Kredits mit Wirkung 27. Juni 2013 hinsichtlich der vollen Quote in Höhe von € 400,0 Mio. gekündigt. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags hafteten zunächst insgesamt sechs Kreditinstitute ab 28. Juni 2013 als Garantinnen gegenüber der EIB für den ausfallenden Kredit im Ausmaß von insgesamt € 400,0 Mio. Nachdem eine Garantin im August 2014 infolge eines Rating-Downgrades ausgetauscht werden musste, haben zwei bestehende Kreditinstitute den frei werdenden Garantiebetrug übernommen, weshalb nunmehr fünf Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen haften. Eine weitere garantierende Bank wurde im Juli 2015 herabgestuft und erfüllte somit nicht mehr die Anforderungen einer qualifizierten Garantin. Es konnte jedoch mit der EIB ein Risikoaufschlag vereinbart werden, den vereinbarungsgemäß die herabgestufte Bank trägt.

Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallsrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken und die verwendeten Finanzinstrumente, um diesen Risiken zu begegnen, finden sich im Konzernanhang unter Punkt (36).

Die verbleibenden ausländischen Flughafen-Beteiligungen in Malta und Košice unterliegen ebenfalls den oben genannten branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. Eines der wesentlichsten Risiken in diesem Zusammenhang sind Unsicherheiten hinsichtlich des wirtschaftlichen Turnarounds des am Flughafen Malta ansässigen Home-Carriers Air Malta (Marktanteil rund 40% im Jahr 2014). Eine allfällige Insolvenz der Airline hätte voraussichtlich kurzfristig negative Folgen für den Flughafen Malta. Mittel- und langfristig geht die FWAG davon aus, dass Kapazitätserhöhungen bei anderen Airlines einen allfälligen Ausfall der Air Malta kompensieren würden. Derzeit wird von der Air Malta ein Restrukturierungsplan umgesetzt, der die nachhaltige wirtschaftliche Überlebensfähigkeit des Carriers sicherstellen soll. Im Rahmen dieses Restrukturierungsplans wurden bereits substanzielle Fortschritte erzielt.

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 Risikoüberwachung wird durch ein standardisiertes Analyse- und Bewertungsverfahren im Rahmen des Projektcontrollings vorgenommen. Sofern von den 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 soll das wirtschaftliche Risiko dieser Investitionen reduzieren und eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazitäten gewährleisten.

Nach dem erstinstanzlichen positiven Bescheid fand Anfang Jänner 2015 am Bundesverwaltungsgericht die zweitinstanzliche Verhandlung im Genehmigungsverfahren des Projekts „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) statt. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts wird aus heutiger Sicht frühestens Mitte 2016 erwartet. In der Folge muss auch mit der Befassung der Höchstgerichte, eventuell auch des EuGH gerechnet werden. Auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung erreicht der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze nach dem Jahr 2020, weshalb das Projekt mit Nachdruck verfolgt wird, >

um eine rechtzeitige Verfügbarkeit sicherzustellen. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids wird die Flughafen Wien AG auf Basis der erwarteten Passagier- und Flugbewegungsentwicklung, sowie einer aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung die Entscheidung über die Realisierung treffen. Im Falle einer Nichtrealisierung des Projekts wären voraussichtlich wesentliche Teile der aktivierten (Projekt-)Kosten abzuschreiben, in der Höhe abhängig davon, inwieweit sich eine alternative Verwendungs- bzw. Verwertungsmöglichkeit ergibt.

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

### › Operative Risiken

Über die bereits erwähnten Faktoren hinausgehend wird die Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien von überregionalen und externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen Schocks (Pandemien, Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen, Streiks etc.) beeinflusst. Lokale Schadensrisiken, wie etwa Feuer, Naturgewalten, Unfälle oder Terror am Standort, sowie der Diebstahl bzw. die Beschädigung von Vermögenswerten stellen ebenfalls Risiken aus dem operativen Betrieb dar. Mit entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen und Notfallplänen sowie mit hohen Sicherheitsstandards leistet der Flughafen Wien eine wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Dies erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwachat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Darüber hinaus sind diese Risiken durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung etc.). Die effiziente und zentrale Abwicklung des Versicherungswesens wird in der entsprechenden Fachabteilung gewährleistet.

Da der Flughafen Wien eine kritische Funktion als zentraler Infrastrukturversorger und Rückgrat der internationalen Vernetzung im gesamten osteuropäischen Raum wahrnimmt, werden besonders hohe Ansprüche an die Zuverlässigkeit der eingesetzten IKT-Systeme (Informations- und Kommunikationstechnologie) und die Datensicherheit gestellt. Durch die Einbindung des Risikomanagements während des Planungsprozesses können bei IKT-Projekten frühzeitig Risiken identifiziert, bewertet und entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden. Die wesentlichsten operativen IKT-Risiken betreffen mögliche Ausfälle zentraler Infrastruktureinrichtungen und Services, die Beeinträchtigung der Grundversorgung bzw. die Zerstörung von zentraler IKT-Infrastruktur sowie einen möglichen Verlust von sensiblen Daten.

Für alle produktiven Systeme, wie beispielsweise das Kernsystem des Flughafen Wien, „mach2“, oder das ERP-System (Enterprise Resource Planning) SAP, stehen Überwachungssysteme sowie Notfallprozeduren nach aktuellem Stand der Technik zur Verfügung, wodurch eine frühzeitige Erkennung von Problemen und somit ein hoher Grad an Zuverlässigkeit erreicht werden kann. In sämtlichen zentralen Netzwerkknotenpunkten wurden redundante Systeme implementiert, sodass bei Ausfall einer Komponente das Netzwerk sowie angebundene Systeme weiterbetrieben werden können. Darüber hinaus werden zusätzlich zu bereits realisierten Maßnahmen und Kontrollen die Systeme laufend weiterentwickelt, um allen fachlichen und gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen.

Bei der Basisinfrastruktur (Strom-, Wärme- und Kälteversorgung, Wasser und Abwasser) bestehen Risiken hinsichtlich der Verfügbarkeit zentraler Systeme. In diesem Bereich wurden und werden kontinuierlich Maßnahmen entwickelt, um größtmögliche Ausfallsicherheit zu erreichen (z. B. Ringleitungen). Ein Ausfall der Kälteversorgung im Berichtsjahr wurde umfassend analysiert und entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Zusätzlich wurde ein Projekt zur Analyse der Stromversorgungssicherheit in die Wege geleitet und verschiedene Ausfallsszenarien definiert. Dennoch existiert bei sämtlicher Infrastruktur ein Restrisiko, da aufgrund von unvorhersehbaren Ereignissen (z. B. höhere Gewalt, Naturkatastrophen, Anschläge) keine hundertprozentige Verfügbarkeit bzw. Sicherheit gewährleistet werden kann.

Der Flughafen Wien ist sich der hohen Bedeutung motivierter und engagierter Mitarbeiter bei der Erreichung der Unternehmensziele bewusst. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden deshalb zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen forciert.

### › **Gesamtrisikobeurteilung**

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der Flughafen Wien AG lässt keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen, weshalb der Fortbestand des Unternehmens auch zukünftig gesichert ist. Die FWAG erwirtschaftet ausreichend Mittel, um den Ausbau des Flughafens planmäßig voranzutreiben.

# Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems 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.

In Beteiligungsgesellschaften 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.

Die Ausgestaltung des internen Kontrollsystems (IKS) der FWAG wurde in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des internen Kontrollsystems der FWAG sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften.

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 Standardsoftware, die die Möglichkeit bietet, Risiken und Kontrollen prozessbezogen darzustellen. 2015 wurde das System um ein workflowbasiertes Zusatzmodul erweitert. Dieses bietet den verantwortlichen Führungskräften und den kontrolldurchführenden Mitarbeitern dezentrale Einsichtnahme in den jeweils aktuellen Status der IKS-Risiken und Kontrollen. Zusätzlich unterstützt es das IKS durch den Einsatz von Workflows für die Durchführung sowie die Aktualisierungen und Freigaben von Kontrollen und erhöht damit die Effizienz und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems.

## › 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

Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind. Um wesentliche IKS-Risiken als solche zu identifizieren, wird der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Infolge veränderter Volumina bei Geschäftsprozessen bzw. bei den dahinterliegenden Konten können Änderungen bei den zu erhebenden IKS-Risiken und Kontrollen auftreten.

Bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses müssen punktuell Einschätzungen über zukünftige Entwicklungen vorgenommen werden. Dadurch entsteht das immanente Risiko, dass die zukünftige geschäftliche Entwicklung von diesen Planungsprämissen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte bzw. Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Einbringlichkeit von Forderungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen. Um das Risiko einer Fehleinschätzung zu minimieren, werden soweit erforderlich externe Experten zugezogen bzw. erfolgt eine Validierung anhand von externen Quellen, Peer-Group-Vergleichen und anderen geeigneten Instrumenten.

## › Kontrollmaßnahmen

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften und beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. 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.

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 Rechnungssystemsystems wird u. a. durch automatisierte IT-Kontrollen gewährleistet.

## › 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 u. a. 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 Fehlberichterstattung minimieren zu können.

## › Überwachung

Die laufende unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Cont- >

rolling sowie dem Aufsichtsrat. Überdies sind die jeweiligen Bereichs- und Abteilungsleiter 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. dem Aufsichtsrat berichtet.

## Forschung und Entwicklung

Der Servicebereich Informationssysteme betreibt als zentraler interner Dienstleister in puncto Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) eine selbst entwickelte Flughafenbetriebssoftware sowie alle IKT-Systeme, die in den Fachbereichen zum Einsatz kommen. In diesem Zusammenhang, aber auch im Hinblick auf alle anderen flughafenspezifischen Prozesse, werden laufend Optimierungen durchgeführt.

Im Jahr 2015 betrifft das im Wesentlichen folgende Punkte:

- › Für die Koordination der Einwinker am Vorfeld wurde ein neues Modul für die Flughafenbetriebssoftware entwickelt, das den Mitarbeitern auf Tablets alle relevanten Informationen übersichtlich und zeitnah zur Verfügung stellt, sodass eine deutliche Reduzierung des Funkverkehrs erzielt werden konnte.
- › Das am Flughafen Wien eingesetzte selbst entwickelte Beladeplanungssystem wurde 2015 so erweitert, dass die Dateneingabe nun weltweit direkt durch Handling-Agents erfolgen kann. Neben den notwendigen fachlichen Erweiterungen stand die Absicherung gegen Cyberangriffe im Fokus.
- › Für den von der FWAG selbst durchgeführten Winterdienst wurden in enger Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen zwei Gefrierpunktmessgeräte angeschafft. Die Geräte ermitteln mittels modernster Lasertechnologie die notwendigen Informationen und unterstützen die Entscheidung, ob und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen. Die hohe Genauigkeit ermöglicht einen präzisen Mitteleinsatz.

2015 wurde auch an der weiteren Verbesserung des CDM-Prozesses (Collaborative Decision Making) gearbeitet. 2014 konnte der Status „Airport CDM locally implemented“ erreicht werden, aktuell wird an der Erreichung von „fully implemented“ gearbeitet. Dieser Status wird voraussichtlich 2017 erreicht werden.

Weiterer Fokus war und ist die Verbesserung der Kundenzufriedenheit. Diese wird vor allem durch die Weiterentwicklung folgender Systeme unterstützt:

- › Relaunch der VIE-Homepage **[www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)**  
Die Homepage wurde für alle Arten von Geräten optimiert (Responsive Design) und entspricht den ab 2016 geltenden Vorgaben des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes (BGStG).

- › Dynamische Wartezeitenmessung bei den Sicherheitskontrollen  
Die Wartezeiten bei den Sicherheitskontrollen werden mittels modernster 3D-Sensoren in Echtzeit ermittelt und immer aktuell in den für die Passagiere dargestellten Warte- und Wegzeiten berücksichtigt.
- › Reisezeitmessung  
In Zusammenarbeit mit den Ländern und der ASFINAG wird seit Ende 2015 die Reisezeit zum Flughafen über die diversen Straßenverbindungen in Echtzeit gemessen und auf der VIE-Homepage veröffentlicht.

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2015 Ausgaben in Höhe von € 0,8 Mio. (2014: € 0,6 Mio.) für die Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware sowie sonstige Entwicklungstätigkeiten als Aufwand erfasst.

## Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

### › Umwelt

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen.

Aufbauend auf den Werten Kundenorientierung, Professionalität, Wirtschaftlichkeit und Respekt entwickelte die FWAG ein umfassendes Energie- und Umweltmanagement. Die Flughafen Wien AG veröffentlichte im Jahr 2015 einen Nachhaltigkeitsbericht, der im Dreijahresrhythmus neu aufgelegt wird. Wesentliche umweltrelevante Daten werden im Rahmen des EMAS-Berichts jährlich auf der Website aktualisiert. Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) veröffentlicht.

Die FWAG konnte sich zuletzt in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Das unterstreichen die kontinuierlich verbesserten wirtschaftlichen Ergebnisse bei gleichzeitiger Steigerung der Energieeffizienz um 10,4% im Zeitraum von 2012 bis 2015.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2015 weitere € 1,4 Mio. (2014: € 1,1 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Schallschutzprogramm). Im Fokus stand dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die Auswirkungen des Flugbetriebs auf das Umfeld, vor allem auf die Anrainer, möglichst gering zu halten.

Die Flughafen Wien AG hat im Berichtsjahr das über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehende und wesentlich umfassendere Umweltmanagementsystem EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) implementiert. Ziel von EMAS ist die kontinuierliche Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes. Mithilfe von EMAS können ökologische und ökonomische Optimierungspotenziale aufgezeigt sowie Betriebsstoffe bzw. Energie und damit Kosten eingespart werden. Dadurch wird neben der Darstellung sämtlicher Aktivitäten im Bereich Umweltschutz und der Erhebung von Einsparungsmaßnahmen im Energiebereich auch die Sicherstellung von Rechtskonformität im Umweltbereich gewährleistet. Die Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt.

Ausgehend vom Bekenntnis der Flughäfen, ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen kontinuierlich zu re- >

duzieren, hat der Branchenverband Airports Council International (ACI) im Jahr 2009 das Airport Carbon Accreditation System (ACAS) ins Leben gerufen. Bereits über 150 Flughäfen haben sich weltweit der Initiative angeschlossen – darunter auch der Flughafen Wien. Die FWAG hat im Berichtsjahr erstmalig eine Level-2-Zertifizierung eingereicht, die eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen am Standort vorsieht.

Der Flughafen Wien ist das erste Gewerbegebiet, das in Österreich mit dem DGNB-Nachhaltigkeitszertifikat ausgezeichnet wurde. Die Österreichische Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (ÖGNI) vergab im Jahr 2014 das erste österreichische Quartierszertifikat für nachhaltige Immobilienentwicklung an die Flughafen Wien AG für ihr Standortprojekt „Airport City“.

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafen Wien wurde auch 2015 erfolgreich weitergeführt. Es hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel. Insgesamt profitieren davon rund 12.000 Haushalte in der Region. Für die Maßnahmen zur Umsetzung des Lärmschutzprogramms wurden bislang Mittel in der Höhe von € 51,5 Mio. bereitgestellt. Bis Ende 2015 wurden für 6.282 Objekte bauphysikalische Gutachten erstellt und bei rund 2.900 Objekten ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Im Zuge der Umsetzung des Lärmschutzprogramms konnten durch Fenstertausch und -sanierung (17.000 Fenster seit 2007) auch bis zu 1.300 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden.

### › Arbeitnehmer

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand der Flughafen-Wien-Gruppe erhöhte sich im Jahr 2015 von 4.306 auf 4.360 Mitarbeiter (plus 1,3%). Die Erhöhung der durchschnittlichen Beschäftigtenzahl um 54 Arbeitnehmer ist primär im Segment Sonstige Segmente zu verzeichnen. Hier wurden ehemalige Leiharbeiter in einer Technik-Tochtergesellschaft (VAT) angestellt. Im Segment Handling kam es trotz des Personalaufbaus der Tochtergesellschaft VPHS durch Prozessoptimierungen sowie reduzierten Personaleinsatz in der Tochtergesellschaft VIAS zu einer Reduktion der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl.

Stichtagsbezogen wurden zum 31. Dezember 2015 4.380 Mitarbeiter in der Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt und somit um 172 Mitarbeiter mehr als zum Stichtag 31. Dezember 2014 (4.208 Mitarbeiter).

### › Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten

	2015	Veränd. in %	2014	2013
Airport	500	0,3	499	496
Handling	3.097	-0,9	3.126	3.199
Retail & Properties	88	4,8	84	83
Sonstige Segmente	675	13,1	597	621
<b>Gesamtanzahl</b>	<b>4.360</b>	<b>1,3</b>	<b>4.306</b>	<b>4.399</b>



## › Mitarbeiter

	2015	Veränd. in %	2014	2013
Personalstand (Durchschnitt)	4.360	1,3	4.306	4.399
davon Arbeiter	3.057	-1,8	3.112	3.213
davon Angestellte	1.303	9,2	1.193	1.186
Personalstand (Stichtag)	4.380	4,1	4.208	4.247
davon Arbeiter	3.052	3,0	2.964	3.050
davon Angestellte	1.328	6,8	1.244	1.198
Lehrlinge (Durchschnitt)	55	-1,8	56	55
Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter <sup>1</sup>	7.914	2,8	7.699	7.426
Durchschnittsalter in Jahren <sup>1</sup>	41,1	1,0	40,7	40,4
Betriebszugehörigkeit in Jahren <sup>1</sup>	11,3	1,8	11,1	10,9
Anteil Frauen in % <sup>1</sup>	11,3	-2,6	11,6	12,5
Aufwendungen für Weiterbildung in EUR <sup>1</sup>	1.900.000	92,5	987.000	972.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle <sup>2</sup>	126	9,6	115	115

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

2) Bis 2014 nur Flughafen Wien AG, ab 2015 Flughafen-Wien-Gruppe

2015 stieg die Kennzahl „Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter“ der FWAG aufgrund weiterer unternehmensweiter Effizienzsteigerungen um 2,8% auf 7.914 Einheiten.

Zur Erhöhung der Unternehmensidentifikation bzw. zur Motivationsförderung bietet die Flughafen Wien AG ihren Mitarbeitern auch freiwillige Sozialleistungen wie beispielsweise die kostenlose Nutzung des City Airport Trains (CAT), einen Betriebskindergarten mit flexiblen Öffnungszeiten sowie zahlreiche Vergünstigungen für Freizeit- und Sportangebote.

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 den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Im Jahr 2015 kam für das Geschäftsjahr 2014 ein Dividendenertrag von € 3,47 Mio. zur Ausschüttung. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter 42,49% des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts. Die Aufteilung erfolgte entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen.

Die FWAG erstellt einen Nachhaltigkeitsbericht, der auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) veröffentlicht wird.

## 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“).

Weitere Details zur Satzung bzw. Aktie sind auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) abrufbar.

### › 2. Syndikatsvereinbarung

40% der Aktien werden von den zwei Aktionären, dem Bundesland Niederösterreich (über die NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH) und der Stadt Wien (über die Wien Holding GmbH), in einem Syndikat gehalten. Der Syndikatsvertrag aus dem Jahr 1999 sieht in seiner unveränderten 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 Airports Group Europe S.à.r.l. hält 29,9% der Aktien. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20%, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10% am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Der Gesellschaft sind keine weiteren 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. als auch andere Finanzierungsverträge in Höhe von insgesamt € 75,4 Mio. (derzeit aushaftend € 52,2 Mio.) wurden unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Diese Finanzierungsverträge mit einem Gesamtvolumen von € 475,4 Mio. (derzeit aushaftend mit € 452,2 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 € 400 Mio. stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen Betei- >

ligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und der Stadt Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40%, aber mehr als 30% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien 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 erlangt.

### › 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.

## Corporate Governance

Der Corporate-Governance-Bericht gemäß § 243b UBG für das Geschäftsjahr 2015 ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) veröffentlicht.

## Nachtragsbericht

### › Verkehrsentwicklung Jänner 2016

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere stieg im Jänner 2016 um 1,2% auf 1.339.646 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im Jänner 2016 einen Rückgang von 3,8% gegenüber dem Jänner 2015 auf 338.874 Passagiere. Die Anzahl der Lokalpassagiere stieg hingegen im selben Zeitraum um 3,3% auf 992.385. Auch das Frachtaufkommen konnte im Jänner 2016 wieder zulegen – insgesamt wurden 20.671 Tonnen umgeschlagen – ein Plus von 6,0%. Während die Flugbewegungen um 3,3% sanken, stieg das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight) leicht um 0,9%.

Die Anzahl der Passagiere nach Westeuropa stieg im Jänner 2016 um 4,6%. Osteuropa verzeichnete einen Rückgang von 10,7%. Das Passagieraufkommen in den Nahen und Mittleren Osten sank im Jänner 2016 um 1,6%, jenes in den Fernen Osten stieg hingegen um 1,5%. Das Passagieraufkommen nach Nordamerika stieg um 10,9% im Jänner 2016. Die Anzahl der Passagiere nach Afrika sank gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 9,8%.

## › Entgelte 2016

Per 1. Jänner 2016 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltegesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

› Landeentgelt, Infrastrukturentgelt airside, Parkentgelt:	+1,01%
› Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt landside, Sicherheitsentgelt:	+0,85%
› Infrastrukturentgelt Betankung:	+0,86%

Das PRM-Entgelt blieb mit € 0,38 pro abfliegenden Passagier unverändert.

## › Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Am 1. Februar 2016 wurde ein Vertrag zum Erwerb der indirekten Anteile von SNC-Lavalin Group Inc. an SNC-Lavalin (Malta) Limited („SNCL Malta“) unterzeichnet. SNCL Malta ist mit 38,75% an der Konsortialgesellschaft Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) beteiligt. MMLC, an der der Flughafen Wien derzeit indirekt 57,1% hält, ist zu 40% am Flughafen Malta beteiligt. Mit der Erfüllung bestimmter Abschlussbedingungen wird der konsolidierte Anteil der Flughafen Wien AG am Flughafen Malta durchgerechnet über 48% betragen. Das Transaktionsvolumen beträgt rund € 63 Mio.

Die Flughafen Wien AG überlegt der Hauptversammlung am 31. Mai 2016 vorzuschlagen, einen Aktiensplit im Verhältnis 1:4 durchzuführen.

Nach dem Erwerb der Tochtergesellschaft VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) im Dezember 2015, durch den mehrere Gebäude im Kernbereich des Flughafen Wien, die für den technischen Betrieb von Airlines unverzichtbar sind, wie zum Beispiel Hangar, Cateringübergabegebäude, technische Werkstätten und Betriebsgebäude erworben sowie diesbezügliche Baurechte abgelöst wurden, leistete die Austrian Airlines im Jänner 2016 für den neu gestalteten Mietvertrag über die für ihren Flugverkehrsbetrieb wesentlichen Immobilien eine Mietvorauszahlung bis 2035 in Höhe von € 79,6 Mio.

## Prognosebericht

Nach einem verhaltenen Wachstum der österreichischen Wirtschaft im Jahr 2015 geht die Prognose der Oesterreichischen Nationalbank (OeNB) von einem kräftigeren BIP-Wachstum im Jahr 2016 von rund 1,5% aus. Impulse werden einerseits von der gestiegenen Anzahl der Migrationen und andererseits von der Steuerreform, welche durch die Entlastung der privaten Einkommen den Konsum steigern soll, erwartet. Diese könnten jedoch durch Gegenfinanzierungsmaßnahmen abgeschwächt werden. Die Außenwirtschaftsdynamik sollte durch die robuste Konjunktur in den USA und die Verbesserung der Wirtschaftsleistung im Euroraum bzw. in den Schwellenländern wieder zulegen. Die Inflation wird durch die Maßnahmen der Steuerreform im Jahr 2016 wieder anziehen. Die Anzahl der Beschäftigten steigt vor allem durch zusätzliche Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich, kann jedoch einen leichten Anstieg der Arbeitslosenquote nicht kompensieren. (Quelle: OeNB, Konjunkturbericht; WIFO, Konjunktur-Presseinformationen)

Für das Jahr 2016 rechnet die Flughafen Wien AG mit einer leicht steigenden Passagierentwicklung zwischen 0% und 2% sowie einer stabilen Entwicklung bei den Bewegungen zwischen minus 1% und 0%. Erste Impulse dafür sind aus heutiger Sicht u. a. durch neue Streckenaufnahmen nach Shanghai (CN), Bari (IT), Havanna (CU) und Isfahan (IR) durch Austrian Airlines, nach Faro (PT), Split und Dubrovnik (HR) durch NIKI sowie durch Aufstockungen und neue Verbindungsaufnahmen von easyJet, Eurowings, Jet2com, SAS, Transavia, Vueling, Europe Airpost, Aegean Airlines und SunExpress zu erwarten.

Der Vorstand des Flughafen Wien bewertet die Geschäftsaussichten für 2016 grundsätzlich optimistisch: So wird eine Steigerung beim Umsatz auf mehr als € 675 Mio. erwartet und eine Steigerung beim EBITDA auf über € 280 Mio. angepeilt. Das Ergebnis nach Steuern wird aus heutiger Sicht bei mindestens € 105 Mio. liegen. Die Nettoverschuldung des Unternehmens soll weiter auf unter € 400 Mio. reduziert werden. Für Investitionen sind im Jahr 2016 rund € 95 Mio. vorgesehen.

Schwechat, am 7. März 2016

### Der Vorstand



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO





# Konzernabschluss 2015 der Flughafen Wien AG



138	—	<b>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</b>
139	—	<b>Konzern-Gesamtergebnisrechnung</b>
140	—	<b>Konzern-Bilanz</b>
141	—	<b>Konzern-Geldflussrechnung</b>
142	—	<b>Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals</b>
144	—	<b>Konzernanhang</b>
		145 — Grundlagen und Methoden
		152 — Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
		171 — Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
		183 — Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
		207 — Sonstige Angaben
		230 — Konzernunternehmen
		232 — Beteiligungen der Flughafen Wien AG
252	—	<b>Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsengesetz</b>
253	—	<b>Bestätigungsvermerk</b>

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2015

in T€	Anhang	2015	2014
Umsatzerlöse	(1)	654.389,3	630.157,2
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	7.438,7	16.125,5
<b>Betriebsleistung</b>		<b>661.828,1</b>	<b>646.282,7</b>
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-34.151,5	-38.907,7
Personalaufwand	(4)	-260.599,8	-254.051,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-91.926,1	-103.104,1
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>		<b>275.150,6</b>	<b>250.219,2</b>
Planmäßige Abschreibungen	(6)	-134.255,1	-130.442,6
Wertaufholung	(6)	2.000,0	0,0
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>142.895,5</b>	<b>119.776,5</b>
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	(8)	264,0	139,0
Zinsertrag	(9)	1.558,8	898,6
Zinsaufwand	(9)	-22.298,7	-24.167,1
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	-119,6	74,1
Finanzergebnis ohne at-Equity-Unternehmen		-20.595,4	-23.055,3
Ergebnis aus dem Abgang von at-Equity-Unternehmen	(7)	0,0	2.250,6
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(7)	8.600,8	7.732,9
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-11.994,6</b>	<b>-13.071,8</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>		<b>130.900,9</b>	<b>106.704,7</b>
Ertragsteuern	(11)	-30.472,9	-24.755,2
<b>Periodenergebnis</b>		<b>100.428,0</b>	<b>81.949,5</b>
<b>Davon entfallend auf:</b>			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		100.433,7	82.481,5
Nicht beherrschende Anteile		-5,7	-532,0
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(39)	21.000.000	21.000.000
<b>Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)</b>		<b>4,78</b>	<b>3,93</b>

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2015

in T€	2015	2014
<b>Periodenergebnis</b>	<b>100.428,0</b>	<b>81.949,5</b>
<b>Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	2.565,8	-12.029,2
darauf entfallende latente Steuern	-641,5	3.007,3
<b>Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden gegebenenfalls in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>		
Ergebnis aus der Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	-337,1	1.333,5
davon erfolgsneutrale Veränderung	-189,1	1.382,0
davon realisiertes Ergebnis	-147,9	-48,5
darauf entfallende latente Steuern	84,3	-333,4
<b>Sonstiges Ergebnis</b>	<b>1.671,6</b>	<b>-8.021,8</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>102.099,5</b>	<b>73.927,8</b>
<b>Davon entfallend auf:</b>		
<b>Gesellschafter der Muttergesellschaft</b>	<b>102.105,2</b>	<b>74.459,7</b>
<b>Nicht beherrschende Anteile</b>	<b>-5,7</b>	<b>-532,0</b>

# Konzern-Bilanz

zum 31.12.2015

in T€	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
<b>AKTIVA</b>			
<b>Langfristiges Vermögen</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	(12)	8.881,3	10.903,0
Sachanlagen	(13)	1.515.192,2	1.561.171,6
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(14)	115.384,1	124.866,6
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(15)	106.440,0	102.520,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16)	2.663,0	3.957,5
		<b>1.748.560,6</b>	<b>1.803.419,0</b>
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>			
Vorräte	(17)	4.946,9	4.293,9
Wertpapiere	(18)	21.050,9	21.292,2
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	(19)	73.403,0	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(20)	57.026,2	60.975,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(21)	4.668,5	2.242,1
		<b>161.095,4</b>	<b>88.804,0</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>1.909.656,0</b>	<b>1.892.223,0</b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Grundkapital	(22)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(23)	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(24)	-16.426,1	-18.097,6
Einbehaltene Ergebnisse	(25)	765.993,0	700.209,4
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		1.019.894,3	952.439,1
Nicht beherrschende Anteile	(26)	104,3	110,0
		<b>1.019.998,5</b>	<b>952.549,0</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Rückstellungen	(27)	154.393,6	163.844,6
Finanzverbindlichkeiten	(28)	382.467,5	457.721,3
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	22.339,7	29.612,5
Latente Steuern	(30)	19.858,5	21.033,9
		<b>579.059,3</b>	<b>672.212,2</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Steuerrückstellungen	(31)	26.368,8	24.790,1
Übrige Rückstellungen	(31)	58.452,9	60.850,9
Finanzverbindlichkeiten	(28)	109.253,9	72.055,1
Lieferantenverbindlichkeiten	(32)	35.241,3	37.793,6
Übrige Verbindlichkeiten	(33)	81.281,1	71.971,9
		<b>310.598,1</b>	<b>267.461,7</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>1.909.656,0</b>	<b>1.892.223,0</b>

# Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2015

in T€	2015	2014
Ergebnis vor Ertragsteuern	130.900,9	106.704,7
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	134.255,1	130.442,6
- Wertaufholungen	-2.000,0	0,0
- anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	-8.600,8	-7.732,9
+ Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	4.681,1	3.122,8
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	32,7	-3.517,1
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-212,8	-207,8
- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge	4,8	-361,5
+ Zins- und Dividendenergebnis	20.475,8	23.129,4
+ Erhaltene Dividenden	264,0	139,0
+ Erhaltene Zinsen	1.558,9	1.475,0
- Bezahlte Zinsen	-22.203,5	-24.381,9
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	-653,0	66,9
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	196,4	8.986,9
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	648,0	6.570,7
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	-208,2	-5.414,3
<b>Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>259.039,5</b>	<b>239.022,6</b>
- Zahlungen für Ertragsteuern	-30.626,8	-18.431,4
<b>Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>228.412,7</b>	<b>220.591,2</b>
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang	5.457,9	7.263,0
- Auszahlungen für Anlagenzugang	-83.268,3	-74.791,2
- Auszahlung für zum Verkauf stehende Vermögenswerte	-69.095,1	0,0
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	0,0	71,9
<b>Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-146.905,5</b>	<b>-67.456,2</b>
- Dividendenausschüttung	-34.650,0	-27.300,0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	0,2	27.990,0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	-44.431,0	-155.506,1
<b>Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-79.080,8</b>	<b>-154.816,1</b>
<b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>	<b>2.426,4</b>	<b>-1.681,2</b>
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	2.242,1	3.923,3
<b>Finanzmittelbestand am Ende der Periode</b>	<b>4.668,5</b>	<b>2.242,1</b>

Nähere Erläuterungen siehe Konzernanhang (34)

>

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1.1. bis 31.12.2015

den Gesellschaftern der				
in T€	Grundkapital	Kapitalrücklagen	AfS-Rücklage	Neubewertungen von Plänen
<b>Stand zum 1.1.2014</b>	<b>152.670,0</b>	<b>117.657,3</b>	<b>258,4</b>	<b>-17.967,1</b>
Marktwertbewertung von Wertpapieren			1.000,1	
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen				-9.021,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	1.000,1	-9.021,9
Periodenergebnis				
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1.000,1</b>	<b>-9.021,9</b>
Dividendenausschüttung				
<b>Stand zum 31.12.2014</b>	<b>152.670,0</b>	<b>117.657,3</b>	<b>1.258,5</b>	<b>-26.989,0</b>
<b>Stand zum 1.1.2015</b>	<b>152.670,0</b>	<b>117.657,3</b>	<b>1.258,5</b>	<b>-26.989,0</b>
Marktwertbewertung von Wertpapieren			-252,8	
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen				1.924,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	-252,8	1.924,4
Periodenergebnis				
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-252,8</b>	<b>1.924,4</b>
Dividendenausschüttung				
<b>Stand zum 31.12.2015</b>	<b>152.670,0</b>	<b>117.657,3</b>	<b>1.005,7</b>	<b>-25.064,6</b>

Muttergesellschaft zurechenbar					
Währungs- umrechnungs- rücklage	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Nicht beherr- schende Anteile	Gesamt
7.632,9	-10.075,9	645.027,9	905.279,3	641,9	905.921,3
	1.000,1		1.000,1		1.000,1
	-9.021,9		-9.021,9		-9.021,9
0,0	-8.021,8	0,0	-8.021,8	0,0	-8.021,8
		82.481,5	82.481,5	-532,0	81.949,5
0,0	-8.021,8	82.481,5	74.459,7	-532,0	73.927,8
		-27.300,0	-27.300,0		-27.300,0
7.632,9	-18.097,6	700.209,4	952.439,1	110,0	952.549,0
7.632,9	-18.097,6	700.209,4	952.439,1	110,0	952.549,0
	-252,8		-252,8		-252,8
	1.924,4		1.924,4		1.924,4
0,0	1.671,6	0,0	1.671,6	0,0	1.671,6
		100.433,7	100.433,7	-5,7	100.428,0
0,0	1.671,6	100.433,7	102.105,2	-5,7	102.099,5
		-34.650,0	-34.650,0		-34.650,0
7.632,9	-16.426,1	765.993,0	1.019.894,3	104,3	1.019.998,5



Konzernanhang  
für das  
Geschäftsjahr  
2015



# 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. März 1955 gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 21. August 1936 der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafen Wien-Schwechat sowie für die Piste 11/29 erteilt.

Am 15. September 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 nach den Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zertifiziert. Am 31. Dezember 2010 wurde die Zertifizierungsurkunde dafür ausgestellt. Diese bescheinigt der Flughafen Wien AG die Übereinstimmung der für den sicheren und reibungslosen Betrieb notwendigen Einrichtungen mit den in Österreich anwendbaren Vorschriften. Die aktuelle Urkunde ist bis 31. Dezember 2017 gültig.

## › Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2015 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 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 fortgeführten historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden derivative Finanzinstrumente sowie zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethode.

Historische Anschaffungs- oder Herstellungskosten basieren im Allgemeinen auf dem beizulegenden Zeitwert der im Austausch für den Vermögenswert entrichteten Gegenleistung.

&gt;

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde. Dies gilt unabhängig davon, ob der Preis direkt beobachtbar ist oder unter Anwendung einer Bewertungsmethode geschätzt worden ist.

Die Abschlüsse der Flughafen Wien AG und ihrer 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 Zwecke 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:

■ Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project 2011–2013)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2015 beginnen
■ IFRIC 21 „Abgaben“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2014 beginnen

Im Geschäftsjahr 2015 wurden folgende neue und überarbeitete Standards erstmalig angewendet:

IFRIC 21 „Abgaben“ enthält Leitlinien dazu, wann eine Schuld für eine Abgabe anzusetzen ist, die aufgrund gesetzlicher Vorschriften durch die öffentliche Hand auferlegt wird (z. B. Bankenabgabe). Dabei wird das verpflichtende Ereignis für den Ansatz einer Schuld als die Aktivität identifiziert, die die Zahlung nach der einschlägigen Gesetzgebung auslöst. Erst bei Eintritt des verpflichtenden Ereignisses sind Abgaben bilanziell zu erfassen. Das verpflichtende Ereignis kann auch sukzessive über einen Zeitraum eintreten, sodass die Schuld zeitanteilig anzusetzen ist.

Die jährlichen Verbesserungen an den IFRS (Zyklus 2011–2013) betreffen die Änderung an den folgenden Standards: IFRS 1, IFRS 3, IFRS 13 und IAS 40. Mit der Anpassung von Formulierungen in einzelnen IFRS soll eine Klarstellung der bestehenden Regelungen erreicht werden. Die Übernahme der EU erfolgte am 18. Dezember 2014 im Amtsblatt der EU.

Von den Änderungen betreffend IFRS 1 sind nur IFRS-Erstanwender betroffen. Von den Auswirkungen der Änderungen an IFRS 3 sind nur IFRS-Abschlüsse von Unternehmen betroffen, die selbst ein Joint Arrangement sind. Von den Auswirkungen der Änderungen an IFRS 13 sind Unternehmen betroffen, die das „Portfolio Exception“ nach IFRS 13.48 anwenden (v. a. Banken). Von den Änderungen an IAS 40 sind insbesondere Unternehmen betroffen, die Finanzimmobilien erwerben (v. a. Immobilienanlageunternehmen).

Aus der Anwendung der 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:

■ IFRS 9 „Finanzinstrumente“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ IFRS 14 „Regulatorische Abgrenzungsposten“	Die europäische Kommission hat entschieden, diesen vorläufigen Standard nicht in EU-Recht zu übernehmen. Der finale Standard wird abgewartet.
■ IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project 2010-2012)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen
■ Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project 2012-2014)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen
■ Änderungen zu IAS 19 „Leistungsorientierte Pläne: Arbeitnehmerbeiträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen
■ Änderungen zu IFRS 10 und IAS 28 „Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen“	Anwendung auf unbestimmte Zeit verschoben
■ Änderungen zu IFRS 11 „Bilanzierung von Erwerben von Anteilen an einer gemeinsamen Geschäftstätigkeit“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen
■ Änderungen zu IAS 16 und IAS 38 „Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen

■ Änderungen zu IAS 16 und IAS 41: „Landwirtschaft: fruchttragende Pflanzen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen
■ Änderungen zu IAS 27: „Anwendung der Equity-Methode in separaten Abschlüssen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen
■ Änderungen zu IAS 1: „Angabeninitiative“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen
■ Änderungen zu IFRS 10, 12 und IAS 28 : „Anwendung der Konsolidierungsausnahme“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der vorherstehenden Standards und Interpretationen ist nicht geplant. Die Auswirkungen der Änderungen sind wie folgt:

**IFRS 9**

IFRS 9 (2009) „Finanzinstrumente“ führt neue Anforderungen für die Einstufung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte ein. Nach IFRS 9 (2009) werden finanzielle Vermögenswerte auf Grundlage des Geschäftsmodells, in dessen Rahmen sie gehalten werden, und der Eigenschaft ihrer vertraglichen Cashflows eingestuft und bewertet. IFRS 9 (2010) führt ergänzend Änderungen in Bezug auf finanzielle Verbindlichkeiten ein. Die Auswirkungen des IFRS 9 auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage des Flughafen-Wien-Konzerns wurden noch nicht evaluiert.

**IFRS 14**

Mit IFRS 14 „Regulatorische Abgrenzungsposten“ wird einem Unternehmen, das IFRS-Erstanwender ist, gestattet, mit einigen begrenzten Einschränkungen, regulatorische Abgrenzungsposten weiter zu bilanzieren. Die Anwendung der Regelung ist allerdings explizit nur für IFRS-Erstanwender vorgesehen; bereits nach IFRS bilanzierende Unternehmen sind von der Anwendung ausgenommen. Es ergeben sich daher keine zukünftigen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Flughafen Wien AG.

**IFRS 15**

In IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ wird vorgeschrieben, wann und in welcher Höhe Erlöse zu erfassen sind. Zudem wird von den Abschlusserstellern gefordert, den Abschlussadressaten informativere Angaben als bisher zur Verfügung zu stellen. IFRS 15 ist grundsätzlich auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden. Eine Ausnahme bilden die folgenden Verträge:

- Leasingverhältnisse, die unter IAS 17 „Leasingverhältnisse“ fallen
- Finanzinstrumente und andere vertragliche Rechte oder Pflichten, die unter IFRS 9 „Finanzinstrumente“, IFRS 10 „Konzernabschlüsse“, IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“, IAS 27 „Separate Abschlüsse“ oder IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures“ fallen

- › Versicherungsverträge im Anwendungsbereich von IFRS 4 „Versicherungsverträge“
- › Nicht finanzielle Tauschgeschäfte zwischen Unternehmen in derselben Branche, die darauf abzielen, Veräußerungen an Kunden oder potenzielle Kunden zu erleichtern

Im Unterschied zu den aktuell gültigen Vorschriften sieht der neue Standard ein einziges, prinzipienbasiertes, fünfstufiges Modell vor, das auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden ist. Gemäß diesem fünfstufigen Modell ist zunächst der Vertrag mit dem Kunden zu bestimmen (Schritt 1). In Schritt 2 sind die eigenständigen Leistungsverpflichtungen im Vertrag zu identifizieren. Anschließend (Schritt 3) ist der Transaktionspreis zu bestimmen, wobei explizite Vorschriften zur Behandlung von variablen Gegenleistungen, Finanzierungskomponenten, Zahlungen an den Kunden und Tauschgeschäften vorgesehen sind. Nach der Bestimmung des Transaktionspreises ist in Schritt 4 die Verteilung des Transaktionspreises auf die einzelnen Leistungsverpflichtungen vorzunehmen. Basis hierfür sind die Einzelveräußerungspreise der einzelnen Leistungsverpflichtungen. Abschließend (Schritt 5) kann der Erlös erfasst werden, sofern die Leistungsverpflichtung durch das Unternehmen erfüllt wurde. Voraussetzung hierfür ist die Übertragung der Verfügungsmacht an der Ware bzw. der Dienstleistung auf den Kunden.

Bei Abschluss eines Vertrags ist nach IFRS 15 festzustellen, ob die aus dem Vertrag resultierenden Erlöse zu einem bestimmten Zeitpunkt oder über einen Zeitraum hinweg zu erfassen sind. Dabei ist zunächst anhand bestimmter Kriterien zu klären, ob die Verfügungsmacht an der Leistungsverpflichtung über einen Zeitraum übertragen wird. Ist dies nicht der Fall, ist der Erlös zum Zeitpunkt zu erfassen, an dem die Verfügungsmacht auf den Kunden übergeht.

Weiters enthält der Standard neue, umfangreiche Vorschriften in Bezug auf Angaben, die zu den Erlösen im Abschluss zu machen sind. Insbesondere sind qualitative sowie quantitative Angaben zu jedem der folgenden Punkte zu machen:

- › Verträge mit Kunden
- › Wesentliche Ermessensentscheidungen und deren Änderungen, die bei der Anwendung der Erlösvorschriften auf diese Verträge getroffen wurden
- › Jegliche Vermögenswerte, die aus aktivierten Kosten für die Erlangung und die Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden resultieren

Die Flughafen-Wien-Gruppe erwartet aufgrund der Änderungen, die IFRS 15 mit sich zieht, dass Anpassungen im Bereich „interne Kontrollen“ notwendig sein werden. Im Detail wurden allfällige Anpassungen der IT-Architektur sowie die Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage aus der erstmaligen Anwendung dieser Standards zum Bilanzstichtag noch nicht evaluiert.

### **Änderungen von IFRS 10 und IAS 28**

Die Änderungen adressieren einen Konflikt zwischen den Vorschriften von IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures“ und IFRS 10 „Konzernabschlüsse“. Mit ihnen wird klargestellt, dass bei Transaktionen mit einem assoziierten Unternehmen >

oder einem Joint Venture das Ausmaß der Erfolgserfassung davon abhängt, ob die veräußerten oder eingebrachten Vermögenswerte einen Geschäftsbetrieb nach IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ darstellen.

Bislang beinhalten Transaktionen mit assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen im Konzern keinen Geschäftsbetrieb i. S. d. IFRS 3, sondern lediglich einzelne Vermögenswerte. Die Flughafen-Wien-Gruppe geht daher davon aus, dass die Änderungen an IFRS 10 und IAS 28 keine Auswirkungen auf das Konzernergebnis haben werden. Zudem wurden die Änderungen der Standards vom IASB auf unbestimmte Zeit verschoben.

### **Änderungen von IFRS 11**

Die Änderungen an IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ enthalten Leitlinien, wie der Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit zu bilanzieren ist, wenn diese einen Geschäftsbetrieb i. S. d. IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ darstellt. In diesem Fall sind alle Prinzipien in Bezug auf die Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen aus IFRS 3 und anderen IFRS anzuwenden, solange diese nicht im Widerspruch zu den Leitlinien in IFRS 11 stehen.

Die Änderungen sind auf Erwerbe von Anteilen an einer bestehenden gemeinschaftlichen Tätigkeit und auf die Erwerbe von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit bei ihrer Gründung anzuwenden, solange die Begründung der gemeinschaftlichen Tätigkeit nicht mit der Begründung des Geschäftsbetriebs einhergeht.

Die Flughafen-Wien-Gruppe geht nicht davon aus, dass die Änderungen an IFRS 11 einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben werden.

### **Andere Standards**

Die weiteren Standards und Interpretationen werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben.



# Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

## › Konsolidierung

### a) Tochterunternehmen

Der Konzernabschluss beinhaltet den Abschluss des Mutterunternehmens und der von ihm beherrschten Unternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (seine Tochterunternehmen). Insbesondere beherrscht der Konzern ein Beteiligungsunternehmen dann und nur dann, wenn er alle nachfolgenden Eigenschaften besitzt:

- › die Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen (d. h., der Konzern hat aufgrund aktuell bestehender Rechte die Möglichkeit, diejenigen Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens zu steuern, die einen wesentlichen Einfluss auf dessen Rendite hat) sowie
- › eine Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen hat und
- › die Fähigkeit, seine Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen dergestalt zu nutzen, dass dadurch die Rendite des Beteiligungsunternehmens beeinflusst wird.

Besitzt der Konzern keine Mehrheit der Stimmrechte oder damit vergleichbarer Rechte an einem Beteiligungsunternehmen, berücksichtigt er bei der Beurteilung, ob er die Verfügungsgewalt an diesem Beteiligungsunternehmen hat, alle relevanten Sachverhalte und Umstände. Hierzu zählen u. a.:

- › Eine vertragliche Vereinbarung mit den anderen Stimmberechtigten
- › Rechte, die aus anderen vertraglichen Vereinbarungen resultieren
- › Stimmrechte und potenzielle Stimmrechte des Konzerns

Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der drei Beherrschungselemente verändert haben, muss der Konzern erneut prüfen, ob er ein Beteiligungsunternehmen beherrscht. Die Konsolidierung eines Tochterunternehmens beginnt an dem Tag, an dem der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt. Sie endet, wenn der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen verliert.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von Tochtergesellschaften wurden, sofern notwendig, gegenüber den lokalen Rechnungslegungsvorschriften angepasst, um eine konzerneinheitliche Bilanzierung zu gewährleisten.

Konzerninterne Salden, Geschäftsvorfälle, Erträge und 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.

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 entstehen-



der Unterschiedsbetrag zwischen den bezahlten Leistungen und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Nach IFRS erfolgt die Bilanzierung erworbener Tochterunternehmen nach der Erwerbsmethode. Die Anschaffungskosten des Erwerbs 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.

Als Firmenwert wird grundsätzlich der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwerts der Gegenleistung, dem Wert der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen sowie dem beizulegenden Zeitwert jeglicher vorher gehaltener Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens bewertet. Im Falle des Erwerbs zu einem Preis unter dem Marktwert, d. h., die Anschaffungskosten sind geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, ist dieser passive 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.

## **b) Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen**

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinschaftliche Führung der Entscheidungsprozesse.

Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Parteien, die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte am Nettovermögen des Gemeinschaftsunternehmens besitzen. Gemeinschaftliche Führung ist die vertraglich vereinbarte Teilhabe an der Beherrschung über eine Vereinbarung, die nur dann besteht, wenn Entscheidungen über die relevanten Aktivitäten die einstimmige Zustimmung der an der gemeinschaftlichen Führung beteiligten Partnerunternehmen erfordern.

Die Überlegungen, die zur Bestimmung des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Führung angestellt werden, sind mit denen vergleichbar, die zur Bestimmung der Beherrschung von Tochterunternehmen erforderlich sind.

Die Anteile des Konzerns an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert.

Nach der Equity-Methode werden die Anteile an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungs->

kosten 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.

### › 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 Wertminderung 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 die Nutzungsdauer des Vermögenswerts 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 Cash Generating Unit (zahlungsmittelgenerierende Einheit), der der Firmenwert zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach“). Cash Generating Units werden durch die Zusammenfassung von Vermögenswerten auf der niedrigsten Ebene, die selbstständig Zahlungsströme erwirtschaftet oder für interne Managementzwecke überwacht wird, 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 Cash Generating Unit zugeordneten Vermögenswerte zu erfassen.

## › 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 und wird regelmäßig überprüft.

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzernerweitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	Jahre
Betriebsgebäude	33,3
Komponenten Terminal 3:	
Rohbau	50
Fassade	25
Innenausbau	20
Technische Gebäudeausrüstung	25
Sonstige Gebäude	10–50
Start-/Landebahnen, Rollwege, Vorfelder	20–60
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 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.

### › 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 10 bis 50 Jahren vorgenommen. Unabhängig von der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltene Immobilie ermittelt. In Ermangelung von aktiven Marktpreisen für den Standort Flughafen Wien-Schwechat kommt es zu keiner Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts mit unterlegten Marktdaten. Der beizulegende Zeitwert wird intern auf Basis von Ertragswerten zum Bilanzstichtag ermittelt. Nähere Ausführungen zu den Bewertungstechniken und wesentlichen Parametern siehe unter Punkt (14).

### › Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen, die Vermögenswerte und Schulden umfassen, werden als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft, wenn es höchst wahrscheinlich ist, dass sie überwiegend durch Veräußerung oder Ausschüttung und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert werden.

Im Allgemeinen werden diese Vermögenswerte oder die Veräußerungsgruppe zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Ein etwaiger Wertminderungsaufwand einer Veräußerungsgruppe wird zunächst dem Geschäfts- oder Firmenwert und dann den verbleibenden Vermögenswerten und Schulden auf anteiliger Basis zugeordnet – mit der Ausnahme, dass den Vorräten, finanziellen Vermögenswerten, latenten Steueransprüchen, Vermögenswerten im Zusammenhang mit Leistungen an Arbeitnehmer oder als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, die weiterhin gemäß den sonstigen Rechnungslegungsmethoden des Konzerns bewertet werden, kein Verlust zugeordnet wird. Wertminderungsaufwendungen bei der erstmaligen Einstufung als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten und spätere Gewinne und Verluste bei Neubewertung werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und jedes nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen wird nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sobald sie als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft sind.

## › Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, 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 Cash Generating Unit 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 Cash Generating Unit entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert bzw. beizulegendem Zeitwert abzüglich Abgangskosten. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-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. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts wird aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Marktpreisen bzw. anderen Inputfaktoren der Stufe 1 ebenso ein Discounted-Cashflow-Verfahren angewendet, jedoch unter Berücksichtigung von Markterwartungen hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und des Abzinsungssatzes.

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. rechtlichen Abhängigkeiten zwischen einzelnen Vermögenswerten, berücksichtigt aber auch die Art und Weise, in der Investitionsentscheidungen (z. B. zur Erweiterung eines Terminals) getroffen werden. Wenn die Erzeugnisse einer Gruppe von Vermögenswerten auf einem aktiven Markt verkauft werden können, bildet diese jedenfalls eine CGU, auch wenn die Erzeugnisse zur Gänze oder teilweise von anderen Einheiten des Unternehmens genutzt werden.

Im Folgenden werden die Cash Generating Units (CGU) der Flughafen-Wien-Gruppe aufgelistet, für die im laufenden Geschäftsjahr Wertaufholungen erfasst wurden:

- › **CGU „Real Estate Cargo“:** Die Cash Generating Unit „Real Estate Cargo“ betrifft die Vermietung und Bewirtschaftung von Cargo-Gebäuden am Flughafen Wien.

## › Leasing

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

Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer zuzurechnen ist (Finanzierungsleasing), erfolgt die Aktivierung im langfristigen Vermögen zum niedrigeren Wert aus Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen oder zum beizulegenden Zeitwert des Vermögenswerts (sofern dieser Wert geringer ist). Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder, wenn kürzer, über die Laufzeit des Leasingvertrags. 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 Leasingvertrags verteilt im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasst (Operating 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 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 („Other Comprehensive Income“) und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder und Altersteilzeit sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst. Die im

sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen sind Teil der Gewinnrücklagen und werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird als Personalaufwand erfasst, wenn die Planänderung eintritt. Sämtliche sonstigen Veränderungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bei der Ermittlung der Höhe des Anwartschaftsbarwerts werden zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen berücksichtigt.

Die Fluktuation (bei Abfertigung und Jubiläum) wurde in Form von jährlichen Fluktuationswahrscheinlichkeiten, welche aus den Fluktuationsdaten des Konzerns der vergangenen zehn Jahre ermittelt wurden, berücksichtigt. Bei den Mitarbeitern, die sich in der Altersteilzeit befinden, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angesetzt. Bei Abfertigungsrückstellungen wurden Fluktuationswahrscheinlichkeiten (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten) gestaffelt vom 1. bis zum 25. Dienstjahr, getrennt für Arbeiter (6,2% bei 30,7% bis 6,7% bei 92,0%) und Angestellte (7,7% bei 41,7% bis 7,3% bei 92,2%), angesetzt. Bei Jubiläumsgeldrückstellungen wurden Fluktuationswahrscheinlichkeiten gestaffelt vom 1. bis zum 25. Dienstjahr, ebenfalls getrennt für Arbeiter (6,2% bis 0,6%) und Angestellte (7,7% bis 0,6%), 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 Generationentafeln AVÖ 2008-P gemischter Bestand von F. W. Pagler zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte.

Die demografischen Parameter blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

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

	2015	2014
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	1,78 %	1,78 %
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	0,30 %	0,30 %
Lohn- und Gehaltstrend (Abfertigungen, Jubiläum)	3,69 %	3,69 %
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,10 %	2,10 %

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 Betrags nicht möglich, unterbleibt die Bildung einer Rückstellung. Rückstellungen werden abgezinst, wenn der Effekt hieraus wesentlich ist. Aufwendungen aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen werden im jeweils von der Rückstellung betroffenen Aufwand erfasst. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen werden ab dem Berichtsjahr 2015 in der jeweils von der Rückstellung betroffenen Position erfasst. Aufgrund von Unwesentlichkeit wurde das Vorjahr nicht angepasst.

### › **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.

### › **Bemessung der beizulegenden Zeitwerte**

Der Konzern bewertet Finanzinstrumente und nicht finanzielle Vermögenswerte zu jedem Abschlussstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert. Die beizulegenden Zeitwerte von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sind in Anlage (35) angeführt.

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts wird davon ausgegangen, dass der Geschäftsvorfall, in dessen Rahmen der Verkauf des Vermögenswerts oder die Übertragung der Schuld erfolgt, entweder auf dem Hauptmarkt für den Vermögenswert oder die Schuld oder auf dem vorteilhaftesten Markt für den Vermögenswert bzw. die Schuld, sofern kein Hauptmarkt vorhanden ist, beruht.

Der beizulegende Zeitwert eines Vermögenswerts oder einer Schuld bemisst sich anhand der Annahmen, die Marktteilnehmer bei der Preisbildung für den Vermögenswert bzw. die Schuld zugrunde legen würden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Marktteilnehmer in ihrem besten wirtschaftlichen Interesse handeln.



Der Flughafen-Wien-Konzern wendet Bewertungstechniken an, die unter den jeweiligen Umständen sachgerecht sind und für die ausreichend Daten zur Bemessung des beizulegenden Zeitwerts zur Verfügung stehen. Dabei ist die Verwendung maßgeblicher, beobachtbarer Inputfaktoren möglichst hoch und jene nicht beobachtbarer Inputfaktoren möglichst gering zu halten.

Alle Vermögenswerte und Schulden, für die der beizulegende Zeitwert bestimmt oder im Abschluss ausgewiesen wird, werden in die nachfolgend beschriebene Fair-Value-Hierarchie eingeordnet, basierend auf dem Inputparameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt wesentlich ist.

### **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 (Börsenkurses) bestimmt (beinhaltet notierte kündbare Obligationen, Schuldverschreibungen und unbefristete Anleihen).

### **Stufe 2**

Der beizulegende Zeitwert für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Schulden dieser Kategorie, die nicht auf aktiven Märkten gehandelt werden, wird entweder direkt (d. h. wie Kurse) oder indirekt (d. h. als Ableitung von Preisen, Kursen) aus Marktwerten abgeleitet.

### **Stufe 3**

In diese Kategorie fallen finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Schulden (außer Derivate), deren beizulegender Zeitwert unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und Bewertungsparameter, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, berechnet wird.

## **› 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 verbundene Unternehmen 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 beizule- >

genden 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.

### › Beteiligungen und Wertpapiere

In Wertpapieren verbrieft 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 Tilgungsbeitrag 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.

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 (Available-for-Sale(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 in der Regel 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, die spätere Fälligkeit wird, soweit wesentlich, 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 dem erhaltenen 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.

### › 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.

### **Verkehrs- und Abfertigungsentgelte:**

Einige 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 Frachtabfertigung sowie die Verkehrsabfertigung.

### **Miet- und sonstige Entgelte:**

Der Flughafen-Wien-Konzern realisiert weiters insbesondere Umsätze aus Parkraumvermietung, 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.

### **Zinserträge:**

Zinserträge werden erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich bestimmt werden kann. Zinserträge werden nach Maßgabe des ausstehenden Nominalbetrags mittels des maßgeblichen Effektivzinssatzes zeitlich abgegrenzt. Der Effektivzinssatz ist derjenige Zinssatz, mit dem die erwarteten zukünftigen Einzahlungen über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts exakt auf den Nettobuchwert dieses Vermögenswerts bei erstmaliger Erfassung abgezinst werden. Zinserträge werden im Finanzerfolg erfasst.

**Dividenden:**

Erträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruches auf Zahlung erfasst; das ist grundsätzlich der Zeitpunkt, an dem die Anteilseigner die Dividende beschließen. Dividenden werden im Finanzerfolg ausgewiesen.

## › 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.

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 8.827,1, Vorjahr: T€ 10.848,8) und Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 54,2, Vorjahr: T€ 54,2), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.515.192,2, Vorjahr: T€ 1.561.171,6), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 115.384,1, Vorjahr: T€ 124.866,6) sowie langfristigen finanziellen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 109.103,0, Vorjahr: T€ 106.477,8) inklusive Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 106.440,0, Vorjahr: T€ 102.520,4) 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. Die Einschätzung, ob eine Wertminderung eingetreten ist, ist folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruht in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Bei Überprüfung der Nutzungsdauern von Vermögenswerten des immateriellen Vermögens, des Sachanlagevermögens und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden Schätzungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) vorgenommen. Bei der jährlichen Überprüfung der Nutzungsdauern können gegebenenfalls Verkürzungen oder Verlängerungen der Nutzungsdauern vorgenommen werden.

Aufgrund der laufenden Bauvorhaben und der damit zusammenhängenden Prüfungserfordernisse bestehen Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Diese Unsicherheiten betreffen im Wesentlichen jüngst abgeschlossene bzw. laufende Bauvorhaben und Projekte (Anlagen in Bau).

Auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung erreicht der Flughafen Wien >

seine Kapazitätsgrenze nach dem Jahr 2020, weshalb das Projekt der Parallelpiste (3. Piste) mit Nachdruck verfolgt wird, um eine rechtzeitige Verfügbarkeit sicherzustellen. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids wird die Flughafen Wien AG auf Basis der erwarteten Passagier- und Flugbewegungsentwicklung sowie einer aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung die Entscheidung über die Realisierung treffen. Im Falle einer Nichtrealisierung des Projekts wären voraussichtlich wesentliche Teile der aktivierten Projektkosten abzuschreiben, in der Höhe abhängig davon, inwieweit sich eine alternative Verwendungs- bzw. Verwertungsmöglichkeit ergibt. Die zugeordneten Buchwerte betragen derzeit im Bereich Sachanlagen (exkl. Grundstücke und Anlagen in Bau) T€ 35.857,2 (Vorjahr: T€ 38.055,5) sowie im Bereich Anlagen in Bau T€ 69.650,4 (Vorjahr: T€ 62.463,3). Eine alternative Verwendungs- bzw. Verwertungsmöglichkeit der Grundstücke mit einem Buchwert in Höhe von T€ 47.353,0 (Vorjahr: T€ 47.883,1) bedarf ebenfalls einer näheren Evaluierung, wobei von der Notwendigkeit einer partiellen Wertminderung auszugehen ist.

Der Flughafen-Wien-Konzern bildete Wertberichtigungen in Höhe von T€ 5.533,4 (Vorjahr: T€ 6.442,6) auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie in Höhe von T€ 3.055,9 (Vorjahr: T€ 3.059,8) auf sonstige Forderungen, um erwarteten Verlusten aus Forderungsausfällen Rechnung zu tragen, die aus der Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit von Schuldnern 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 Schuldner sowie Veränderungen der Zahlungsbedingungen. Bei einer Verschlechterung der Finanzlage des Vertragspartners 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€ 125.123,3 (Vorjahr: T€ 123.244,4) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 21.055,0 (Vorjahr: T€ 21.425,1) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung, Fluktuationswahrscheinlichkeiten sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen zugrunde.

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten oder anderen ausstehenden Verpflichtungen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 849,9 (Vorjahr: T€ 3.346,5) sowie drohende Verluste aus schwebenden Geschäften in Höhe von T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 11.298,9) 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.

Hinsichtlich einer von einem ehemaligen Bestandsnehmer gegen die Flughafen Wien AG in New York eingebrachten Klage über US\$ 168 Mio. (ca. € 150 Mio.) – wegen vermeintlicher Diskriminierung – ist das Management zur Einschätzung gelangt, dass die Klage jeder sachlichen und rechtlichen Grundlage entbehrt. Eine Rückstellung für behauptete Ansprüche wurde im vorliegenden Abschluss daher nicht gebildet.

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 bestimm-

ter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 16.368,0 (Vorjahr: T€ 16.671,0) 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.

Die steuerliche Außenprüfung von österreichischen in den Konzernabschluss eingebundenen Gesellschaften für die Jahre 2008 bis 2011 (u. a. auch Körperschaft- und Umsatzsteuer) sowie eine Nachschau gemäß § 144 BAO betreffend die Jahre 2012 und 2013 wurde im Geschäftsjahr zum Großteil beendet. Bis zum Bilanzstichtag sich daraus ergebende Verpflichtungen sind im vorliegenden Konzernabschluss verarbeitet. Die sich daraus ergebenden Verpflichtungen sind zum Bilanzstichtag mit Unsicherheiten behaftet. Künftige Entwicklungen können daher zu entsprechenden Anpassungen in den Folgeperioden führen.

Die wesentlichen Prämissen und Ermessensentscheidungen bei der Festlegung des Konsolidierungskreises sind in den Erläuterungen zum Konsolidierungskreis beschrieben.

## › Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden mit Ausnahme von drei Tochtergesellschaften (Vorjahr: drei) sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen einbezogen.

Die drei 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 1,0% (Vorjahr: unter 1,0%) des Konzernumsatzes. Intern wurde die Wesentlichkeitsgrenze so festgelegt, dass nur einzeln unwesentliche Tochtergesellschaften nicht konsolidiert werden.

In den Konzernabschluss 2015 sind neben der Flughafen Wien AG 17 inländische (Vorjahr: 14) und sieben ausländische (Vorjahr: sieben) Tochterunternehmen einbezogen, die von der Flughafen Wien AG beherrscht werden. Weiters wurden drei inländische Unternehmen (Vorjahr: drei) und drei ausländische Unternehmen (Vorjahr: drei) nach der Equity-Methode bewertet.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage 1 zum Anhang angeführt.

Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H., Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. sowie „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH werden nach der at-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.

&gt;

Die direkt an Malta International Airport plc gehaltenen Anteile werden ebenfalls als gemeinschaftlich geführtes Unternehmen eingestuft, da in Verbindung mit den Anteilen der als Gemeinschaftsunternehmen geführten Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. gemeinschaftliche Führung vorliegt, die somit gemeinschaftlich mit den Mitgesellschaftern in der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. ausgeübt wird.

### › Änderungen des Konsolidierungskreises 2015

Erstkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW)	31.3.2015	Vollkonsolidierung	100 %	Erwerb
VIE Immobilien Betriebs GmbH (IMB)	18.6.2015	Vollkonsolidierung	100 %	Neugründung
VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH)	31.12.2015	Vollkonsolidierung	100 %	Erwerb

Mit Kaufvertrag vom 26. März 2015 (Closing: 31. März 2015) wurde die Gesellschaft VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (vormals Lynxs Logistic Center Cargo West GmbH & Co KG) durch die VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. und Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H. erworben. Der Konzern hält somit eine Beteiligungsquote von 100% an der erworbenen Gesellschaft. Die Kommanditgesellschaft wurde mit 31. März 2015 in den Vollkonsolidierungskreis der Flughafen-Wien-Gruppe aufgenommen. Bei der erworbenen Gesellschaft Lynxs Logistic Center Cargo West GmbH & Co KG handelt es sich um eine reine Objektgesellschaft, sie stellt folglich keinen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 dar. Der Flughafen-Wien-Konzern bilanziert daher die Transaktion als Erwerb von Vermögenswerten. Die Vermögenswerte der VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG sind dem Segment Airport zugeordnet.

Mit Errichtungserklärung vom 18. Juni 2015 wurde die Gesellschaft VIE Immobilien Betriebs GmbH von der VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. gegründet und in den Vollkonsolidierungskreis aufgenommen. Die neue Tochtergesellschaft VIE Immobilien Betriebs GmbH ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Mit Abtretungsvertrag vom 22. Dezember 2015 (Closing: 31. Dezember 2015) wurde die Gesellschaft VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) von der Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. und der VIE Immobilien Betriebs GmbH erworben. Der Konzern hält somit eine Beteiligungsquote von 100% an der erworbenen Gesellschaft. Die Gesellschaft wurde mit 31. Dezember 2015 in den Vollkonsolidierungskreis der Flughafen-Wien-Gruppe aufgenommen. Bei der erworbenen Gesellschaft handelt es sich um eine reine Objektgesellschaft, sie stellt folglich keinen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 dar. Der Flughafen-Wien-Konzern bilanziert daher die Transaktion als Erwerb von Vermögenswerten. Die Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Properties zugeordnet.



## › Änderungen des Konsolidierungskreises 2014

Erstkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1.1.2014	at-Equity	51,0 %

Mit 1. Jänner 2014 wurde die „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) aufgrund ihrer gestiegenen Bedeutung für den operativen Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Bis zum Stichtag 31. Dezember 2013 wurde das Unternehmen wegen seiner untergeordneten Bedeutung nicht in den Konzernabschluss miteinbezogen. Das Unternehmen wurde als Gemeinschaftsunternehmen nach IFRS 11 eingestuft, obwohl eine Stimmrechtsmehrheit der Flughafen-Wien-Gruppe vorliegt. Es handelt sich jedoch um nicht substanzuelle Stimmrechte, da wesentliche Entscheidungen nur mit einer qualifizierten Mehrheit von 75% (und damit unter den beiden Gesellschaftern mit Einstimmigkeit) möglich sind. Das Gemeinschaftsunternehmen wurde at-Equity in den Konzernabschluss einbezogen.

Entkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Columinis Holding GmbH in Liquidation	19.5.2014	at-Equity	50,0 %	Liquidation
Flughafen Friedrichshafen GmbH	20.8.2014	at-Equity	25,15 %	Verkauf

Mit Firmenbuchbeschluss vom 19. Mai 2014 erfolgte die Liquidation der Columinis Holding GmbH. Die Entkonsolidierung hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Flughafen-Wien-Konzerns.

Die Flughafen Wien AG hat ihren gesamten Anteil an der Flughafen Friedrichshafen GmbH in Höhe von 25,15% zu gleichen Teilen an die Stadt Friedrichshafen und den Landkreis Bodensee im dritten Quartal 2014 übertragen. Als letzte Vertragspartei haben am 22. Juli 2014 auch die verantwortlichen politischen Gremien des Landkreises Bodensee ihre Zustimmung zu der Transaktion erteilt. Das Bundeskartellamt stimmte am 20. August 2014 dem Erwerb der Anteile zu. Die Flughafen Friedrichshafen GmbH wurde daher mit 20. August 2014 entkonsolidiert.



# Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

## › (1) Umsatzerlöse und Segmentberichterstattung

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

Nach IFRS 8 orientiert sich die Segmentberichterstattung an der internen Berichterstattung des Konzerns. Bei der Flughafen-Wien-Gruppe stellen die Geschäftsbereiche der Flughafen Wien AG, nach denen die Gesellschaft organisiert ist, sowie die einzelnen Tochtergesellschaften und Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen die einzelnen Geschäftssegmente dar, die zu den Berichtssegmenten Airport, Handling, Retail & Properties und Sonstige Segmente zusammengefasst werden. Die Steuerung der Unternehmensgruppe erfolgt anhand der Berichterstattungen zur Erfolgsrechnung, zu Investitionen und Personalangaben der jeweiligen Bereiche der Flughafen Wien AG sowie der Umsätze, EBITDAs, EBITs, der vorgesehenen Investitionen und Personalzahlen der einzelnen Tochtergesellschaften.

### Airport

Im Segment Airport werden der Geschäftsbereich Operations der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Flughafendienste erbringen, zu einem berichtspflichtigen Geschäftssegment zusammengefasst. Das Geschäftssegment erbringt somit vorwiegend die klassischen Dienstleistungen eines Flughafenbetreibers. Es umfasst den Betrieb und die Betreuung aller Bewegungsflächen, der Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung. Die Entgelte dieser Leistungen sind großteils tariflichen Einschränkungen unterworfen. Weiters erbringt der Bereich Leistungen zur Aufrechterhaltung des Flugplatzbetriebs, zur Behebung von Notfällen und Störungen sowie zur Gewährleistung der Sicherheit.

### Handling

Im Segment Handling werden 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. Das General Aviation Center beinhaltet auch das VIP- und Business-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 Flughafenbetrieb wie Shopping, Gastronomie und Parken 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.

Weiters werden diesem Segment die nicht berichtspflichtigen nach der at-Equity-Methode bilanzierten Anteile sowie Beteiligungsholdinggesellschaften, die keine operative Tätigkeit ausüben, zugeordnet.

## 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 EBITDA bzw. EBIT (nach Berücksichtigung von Overheadkosten). Die Abschreibungen werden getrennt nach planmäßigen Abschreibungen und Wertminderungen (bzw. Wertaufholungen) 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 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 das EBIT umfasst und diese anderen Positionen zentral überwacht werden.

Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind. Zum Segmentvermögen zählen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen sowie Vorräte. Die Flughafen-Wien-Gruppe weist keine Segmentschulden für jedes berichtete operative Segment aus, da diese Schulden zentral 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 zuor-

denbare Konzernvermögen besteht im Wesentlichen aus den sonstigen finanziellen Vermögenswerten, den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens, den Forderungen gegenüber dem Finanzamt, den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, den Abgrenzungsposten sowie den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten.

Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien unter Berücksichtigung von Rechnungskorrekturen.

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. diese Vermögenswerte besitzt.

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

## Änderungen zum Vorjahr

Die Tochtergesellschaft Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS), vormals VIE Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH (VAPB) erbringt ab dem Geschäftsjahr 2015 Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes. Aufgrund der wirtschaftlichen Merkmale und vergleichbarer Produkte bzw. Dienstleistungen wurde dieses Tochterunternehmen dem Berichtssegment Handling zugeordnet (bis 2014: Berichtssegment Sonstige Segmente). Die Vorjahresbeträge (EBIT 2014: minus T€ 3,0; Periodenergebnis 2014: minus T€ 14,0) wurden wegen Unwesentlichkeit nicht angepasst.

Die neue Tochtergesellschaft VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW) ist im Segment Airport ausgewiesen. Die neu gegründete Tochtergesellschaft VIE Immobilien Betriebs GmbH (IMB) sowie die erworbene Gesellschaft VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) sind im Segment Retail & Properties ausgewiesen.

### › Segmentangaben 2015

2015 in T€	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	359.219,8	151.284,3	128.240,9	15.644,4	654.389,3
Interne Segmentumsätze	36.046,8	73.948,8	18.177,4	104.973,1	
Segmentumsätze	395.266,7	225.233,1	146.418,3	120.617,5	
Externe sonstige betriebliche Erträge	851,0	574,4	1.504,5	819,2	3.749,1
Interne sonstige betriebliche Erträge <sup>1</sup>	934,1	0,0	282,6	2.473,0	3.689,7
Betriebsleistung	397.051,7	225.807,5	148.205,3	123.909,7	
Material und sonstige bezogene Leistungen	2.598,7	6.041,7	903,0	24.608,1	34.151,5
Personalaufwand	39.962,2	164.830,9	8.116,6	47.690,1	260.599,8
Sonstige Aufwendungen	49.130,2	4.807,3	15.929,9	22.058,7	91.926,1
Interner Aufwand	152.281,4	33.150,9	40.132,6	7.581,3	
<b>Segment EBITDA</b>	<b>153.079,3</b>	<b>16.976,6</b>	<b>83.123,3</b>	<b>21.971,5</b>	<b>275.150,6</b>
Planmäßige Abschreibungen	99.558,2	5.498,1	16.212,6	12.986,3	134.255,1
Wertaufholung	0,0	0,0	2.000,0	0,0	2.000,0
<b>Segment EBIT</b>	<b>53.521,1</b>	<b>11.478,5</b>	<b>68.910,8</b>	<b>8.985,2</b>	<b>142.895,5</b>
Segmentinvestitionen <sup>2</sup>	43.685,0	3.558,3	21.466,9	11.170,3	79.880,5
Segmentvermögen	1.316.008,6	32.462,5	358.933,5	158.716,1	1.866.120,7
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen				106.440,0	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					43.535,2
<b>Konzernvermögen</b>					<b>1.909.656,0</b>
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	500	3.097	88	675	4.360

1) Betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) Inklusive Rechnungskorrekturen, ohne Finanzanlagen

### › Segmentangaben 2014

2014 in T€	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	344.076,0	145.713,8	123.777,3	16.590,0	630.157,2
Interne Segmentumsätze	34.512,3	73.903,9	18.123,8	92.267,4	
Segmentumsätze	378.588,4	219.617,7	141.901,1	108.857,4	
Externe sonstige betriebliche Erträge	2.025,4	1.350,6	3.582,5	2.422,3	9.380,9
Interne sonstige betriebliche Erträge <sup>1</sup>	2.262,5	1,4	294,6	4.186,2	6.744,7
Betriebsleistung	382.876,3	220.969,7	145.778,2	115.465,9	
Material und sonstige bezogene Leistungen	4.815,9	7.708,3	1.397,3	24.986,3	38.907,7
Personalaufwand	40.796,0	160.706,2	7.969,1	44.580,5	254.051,8
Sonstige Aufwendungen	54.998,5	5.266,7	21.673,2	21.165,6	103.104,1
Interner Aufwand	140.988,2	29.665,1	39.807,8	8.346,3	
<b>Segment EBITDA</b>	<b>141.277,7</b>	<b>17.623,4</b>	<b>74.930,9</b>	<b>16.387,1</b>	<b>250.219,2</b>
Planmäßige Abschreibungen	95.545,9	5.493,8	15.936,9	13.466,1	130.442,6
<b>Segment EBIT</b>	<b>45.731,9</b>	<b>12.129,7</b>	<b>58.994,0</b>	<b>2.921,0</b>	<b>119.776,5</b>
Segmentinvestitionen <sup>2</sup>	56.419,9	6.514,4	5.135,3	6.995,4	75.065,0
Segmentvermögen	1.367.663,5	33.601,6	276.193,4	163.412,9	1.840.871,5
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen				102.520,4	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					51.351,5
<b>Konzernvermögen</b>					<b>1.892.223,0</b>
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	499	3.126	84	597	4.306

1) Betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) Inklusive Rechnerkorrekturen, ohne Finanzanlagen

### › Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.316.008,6	1.367.663,5
Handling	32.462,5	33.601,6
Retail & Properties	358.933,5	276.193,4
Sonstige Segmente	158.716,1	163.412,9
<b>Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente</b>	<b>1.866.120,7</b>	<b>1.840.871,5</b>
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen		
Sonstige Finanzanlagen	2.574,0	3.855,4
Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens	21.050,9	21.292,2
Forderungen an Finanzamt	10.516,0	12.063,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.980,6	7.572,1
Abgrenzungsposten	1.745,3	4.326,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.668,5	2.242,1
<b>Summe nicht zuordenbar</b>	<b>43.535,2</b>	<b>51.351,5</b>
<b>Konzernvermögen</b>	<b>1.909.656,0</b>	<b>1.892.223,0</b>

### › Angaben 2015 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	653.267,9	1.121,4	0,0	654.389,3
Langfristiges Vermögen	1.653.048,6	60.638,9	34.873,1	1.748.560,6

### › Angaben 2014 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	629.152,7	1.004,5	0,0	630.157,2
Langfristiges Vermögen	1.710.782,1	58.154,2	34.482,8	1.803.419,0

Im Vermögen der Regionen Malta und Slowakei sind auch die von den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften gehaltenen Beteiligungen enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Malta entfällt im Geschäftsjahr 2015 ein Beteiligungsergebnis aus at-Equity-Unternehmen in Höhe von € 5,8 Mio. (Vorjahr: € 4,7 Mio.), auf jene am Flughafen Košice in Höhe von € 1,3 Mio. (Vorjahr: € 1,0 Mio.). Die Werte der Flughafengesellschaften in Malta und in der Slowakei werden hier nicht dargestellt.



## Informationen über Hauptkunden

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat von ihren Hauptkunden Lufthansa Group (inkl. Austrian Airlines) Erlöse in Höhe von € 274,3 Mio. (Vorjahr: € 273,0 Mio.) sowie Air Berlin Group (inkl. NIKI) Erlöse in Höhe von € 79,8 Mio. (Vorjahr: € 74,6 Mio.) erzielt. In sämtlichen Segmenten konnten mit diesen Hauptkunden Erträge erwirtschaftet werden.

### › (2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2015	2014
Aktivierete Eigenleistungen	3.689,7	6.744,7
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	660,5	1.849,3
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,0	4.012,1
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	212,8	207,8
Gewährung von Rechten	1.239,9	1.076,4
Erträge aus Versicherungsleistungen	101,5	110,2
Übrige	1.534,4	2.125,1
	<b>7.438,7</b>	<b>16.125,5</b>

Ab dem Geschäftsjahr 2015 werden die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in denjenigen Positionen aufgelöst, in welchen ursprünglich die Dotation erfolgte. Aufgrund von Unwesentlichkeit wurde das Vorjahr nicht angepasst.

### › (3) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2015	2014
Material	14.693,3	16.026,8
Energie	16.596,0	17.548,2
Bezogene Leistungen	2.862,3	5.332,7
	<b>34.151,5</b>	<b>38.907,7</b>

## › (4) Personalaufwand

in T€	2015	2014
Löhne	113.693,0	109.997,2
Gehälter	78.228,9	77.991,9
Aufwendungen für Abfertigungen	9.286,6	9.425,1
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	1.864,2	1.692,0
Aufwendungen für Altersversorgung	3.067,8	3.109,8
davon Beiträge an Pensionskassen	2.760,2	2.597,1
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	53.766,6	51.552,5
Andere Personalaufwendungen	2.556,9	1.975,2
	<b>260.599,8</b>	<b>254.051,8</b>

## › (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2015	2014
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	648,4	591,5
Instandhaltungen	33.218,5	24.147,8
Fremdleistungen Dritte	10.755,5	13.545,4
Fremdleistungen nahestehende Unternehmen	11.182,3	12.431,6
Beratungsaufwand	6.008,5	4.748,2
Marketing und Marktkommunikation	21.227,9	20.535,7
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.383,0	1.126,4
Miet- und Pacht aufwendungen	6.659,9	6.775,3
Versicherungsaufwendungen	2.790,0	3.077,6
Reisen und Ausbildung	3.040,1	2.102,6
Schadensfälle	191,3	103,5
Drohende Verluste	-11.298,9	1.838,6
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	-168,5	3.187,3
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	573,7	656,9
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	553,6	556,3
Andere betriebliche Aufwendungen	5.160,8	7.679,3
	<b>91.926,1</b>	<b>103.104,1</b>

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

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, IT-Leistungen sowie aus

zugekauften Personalkapazitäten für die Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH zusammen.

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

Der Posten „Drohende Verluste“ umfasst Verluste, die sich im Zusammenhang mit Restwertrisiken aus Bestandsverträgen aus Objekten am Standort Wien ergeben haben (siehe auch Punkt (27) „Sonstige übrige Rückstellungen“). Die Rückstellung für drohende Verluste konnte aufgrund geänderter Rahmenbedingungen im laufenden Geschäftsjahr 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€	2015	2014
Abschlussprüfung	230,5	260,3
Andere Bestätigungsleistungen	12,0	12,0
Sonstige Leistungen	92,5	4,2
	<b>334,9</b>	<b>276,5</b>

## › (6) Abschreibungen, Wertminderungen und Wertaufholungen

in T€	2015	2014
<b>Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte</b>		
Planmäßige Abschreibungen	4.285,0	4.202,3
<b>Abschreibungen Sachanlagen</b>		
Planmäßige Abschreibungen	125.211,4	121.090,8
<b>Abschreibungen als Finanzinvestition gehaltene Immobilien</b>		
Planmäßige Abschreibungen	4.758,7	5.149,5
<b>Planmäßige Abschreibungen gesamt</b>	<b>134.255,1</b>	<b>130.442,6</b>
<b>Wertaufholungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien</b>		
Wertaufholungen CGU „Real Estate Cargo“	-2.000,0	0,0
<b>Wertaufholungen gesamt</b>	<b>-2.000,0</b>	<b>0,0</b>

Der Wertminderungstest im **Geschäftsjahr 2015** für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Real Estate Cargo“ führte zur Erfassung einer Wertaufholung („Reversal of Impairment Loss“) einer in früheren Geschäftsjahren erfassten Wertminderung in Höhe von T€ 2.000,0. Der erzielbare Betrag für die betreffende zahlungsmittelgenerierenden Einheit wurde anhand des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Verkaufskosten ermittelt. Die Wertaufholung ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

### Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC („Weighted Average Cost of Capital“) der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2016 und der langfristige Unternehmensplan.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren:

- Mietpreissteigerungen in der Höhe von 1,0 bis 2,0 %
- Belegungsraten von 39,63 % bis 100 %, gewichteter Durchschnitt: 86,1 %
- Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0 %
- Steuersatz in der Höhe von 25 %
- WACC nach Steuern in Höhe von 5,2 %

Folgende Veränderungen der nicht beobachtbaren Inputfaktoren würden zu einer wesentlichen Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen:

- Steigende (sinkende) Vermietungserlöse pro m<sup>2</sup>
- Höhere (niedrigere) Belegungsrate
- Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC)
- Höhere (niedrigere) Wachstumsrate in der ewigen Rente

Die Wertminderungstests im **Geschäftsjahr 2014** führten zu keiner Erfassung von Wertminderungen oder Wertaufholungen.

### ➤ (7) Ergebnis der at-Equity-bilanzierten Unternehmen

in T€	2015	2014
Anteilige Periodenergebnisse	8.600,8	7.732,9
Ergebnis aus dem Abgang von at-Equity-Unternehmen	0,0	2.250,6
	8.600,8	9.983,5

Der kumulierte Gesamtbetrag der nicht erfassten Verluste beträgt wie im Vorjahr T€ 0,0.

Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind der Beilage „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen.

Das Ergebnis aus dem Abgang von at-Equity-Unternehmen im Geschäftsjahr 2014 betrifft den Verkauf der Anteile an der Flughafen Friedrichshafen GmbH sowie die Liquidation der Columinis Holding GmbH in Liquidation.

### › (8) Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen

in T€	2015	2014
Erträge aus nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	124,0	69,0
Erträge aus Beteiligungen sonstiger Unternehmen	140,0	70,0
	264,0	139,0

### › (9) Zinsergebnis

in T€	2015	2014
Zinsen und ähnliche Erträge	1.558,8	898,6
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-22.298,7	-24.167,1
	-20.739,8	-23.268,4

### › (10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2015	2014
Ertrag aus dem Abgang von Wertpapieren	0,0	74,1
Verluste aus dem Abgang von Wertrechten	-119,6	0,0
	-119,6	74,1

### › (11) Ertragsteuern

in T€	2015	2014
Aufwand für laufende Ertragsteuern	31.715,4	30.209,0
Aperiodische laufende Ertragsteuern	490,1	419,0
Veränderung latente Steuern	-1.195,0	-5.426,3
Aperiodische latente Steuern	-537,5	-446,6
	30.472,9	24.755,2

Der Steueraufwand des Jahres 2015 von T€ 30.472,9 (Vorjahr: T€ 24.755,2) ist um T€ 2.252,3 (Vorjahr: T€ 1.921,0) geringer als der rechnerische Steueraufwand von T€ 32.725,2 (Vorjahr: T€ 26.676,2), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25 % auf den Gewinn >

vor Ertragsteuern T€ 130.900,9 (Vorjahr: T€ 106.704,7) ergeben würde.

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

### › Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2015	2014
Ergebnis vor Ertragsteuern	130.900,9	106.704,7
Rechnerische Ertragsteuer	32.725,2	26.676,2
Anpassung an ausländische Steuersätze	-162,5	-328,5
at-Equity-Bewertung	-2.150,2	-2.495,9
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-66,0	-34,8
Sonstige permanente Differenzen	173,8	965,7
<b>Ertragsteueraufwand der Periode</b>	<b>30.520,4</b>	<b>24.782,7</b>
Aperiodischer Steueraufwand	-47,4	-27,6
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand</b>	<b>30.472,9</b>	<b>24.755,2</b>
Effektivsteuersatz	23,3%	23,2%

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 (30).

# Erläuterungen zur Konzernbilanz

## Langfristiges Vermögen

### › (12) Immaterielle Vermögenswerte

#### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2015

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Office“	Firmenwert „Real Estate Parken“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2015	10.848,8	0,0	54,2	10.903,0
Zugänge	2.155,5	0,0	0,0	2.155,5
Umbuchungen	110,7	0,0	0,0	110,7
Abgänge	-2,9	0,0	0,0	-2,9
Abschreibungen	-4.285,0	0,0	0,0	-4.285,0
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2015</b>	<b>8.827,1</b>	<b>0,0</b>	<b>54,2</b>	<b>8.881,3</b>

#### › Stand zum 31.12.2015

Anschaffungskosten	42.067,1	4.340,2	54,2	46.461,5
Kumulierte Abschreibungen	-33.240,0	-4.340,2	0,0	-37.580,1
<b>Nettobuchwert</b>	<b>8.827,1</b>	<b>0,0</b>	<b>54,2</b>	<b>8.881,3</b>

#### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2014

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Office“	Firmenwert „Real Estate Parken“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2014	13.678,9	0,0	54,2	13.733,1
Zugänge	1.331,1	0,0	0,0	1.331,1
Umbuchungen	55,3	0,0	0,0	55,3
Abgänge	-14,2	0,0	0,0	-14,2
Abschreibungen	-4.202,3	0,0	0,0	-4.202,3
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2014</b>	<b>10.848,8</b>	<b>0,0</b>	<b>54,2</b>	<b>10.903,0</b>

#### › Stand zum 31.12.2014

Anschaffungskosten	41.122,7	4.340,2	54,2	45.517,0
Kumulierte Abschreibungen	-30.273,9	-4.340,2	0,0	-34.614,0
<b>Nettobuchwert</b>	<b>10.848,8</b>	<b>0,0</b>	<b>54,2</b>	<b>10.903,0</b>

Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des Geschäftsjahres betreffen zugekaufte Software. Im Geschäftsjahr 2015 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 762,1 (Vorjahr: T€ 614,4) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

## › (13) Sachanlagen

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2015

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2015	1.107.723,7	316.840,2	68.415,7	68.191,9	1.561.171,6
Zugänge <sup>1</sup>	20.665,8	17.153,9	16.365,2	14.174,4	68.359,3
Umbuchungen	14.301,4	4.814,2	994,8	-8.457,3	11.653,1
Abgänge	-112,8	-254,7	-412,9	0,0	-780,4
Abschreibungen	-61.221,3	-40.505,1	-23.485,1	0,0	-125.211,4
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2015</b>	<b>1.081.356,8</b>	<b>298.048,6</b>	<b>61.877,7</b>	<b>73.909,1</b>	<b>1.515.192,2</b>

### › Stand zum 31.12.2015

Anschaffungskosten	1.635.371,3	850.003,7	231.980,6	74.424,0	2.791.779,5
Kumulierte Abschreibungen	-554.014,5	-551.955,1	-170.102,9	-514,9	-1.276.587,3
<b>Nettobuchwert</b>	<b>1.081.356,8</b>	<b>298.048,6</b>	<b>61.877,7</b>	<b>73.909,1</b>	<b>1.515.192,2</b>

1) In den Zugängen sind Rechnerkorrekturen in Höhe von € 1,8 Mio. als negative Zugänge enthalten.



### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2014

in T€	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Ma- schinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstat- tung	Geleistete Anzahlun- gen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2014	1.149.224,7	333.235,9	77.002,9	62.695,5	1.622.159,0
Zugänge <sup>1</sup>	797,7	3.740,1	13.181,1	44.851,2	62.570,1
Umbuchungen	14.384,5	19.894,7	3.306,4	-39.354,8	-1.769,1
Abgänge	-509,8	-83,2	-104,5	0,0	-697,5
Abschreibungen	-56.173,4	-39.947,3	-24.970,1	0,0	-121.090,8
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2014</b>	<b>1.107.723,7</b>	<b>316.840,2</b>	<b>68.415,7</b>	<b>68.191,9</b>	<b>1.561.171,6</b>

### › Stand zum 31.12.2014

Anschaffungskosten	1.596.942,1	830.911,7	233.299,4	68.706,8	2.729.860,1
Kumulierte Abschreibungen	-489.218,5	-514.071,4	-164.883,7	-514,9	-1.168.688,5
<b>Nettobuchwert</b>	<b>1.107.723,7</b>	<b>316.840,2</b>	<b>68.415,7</b>	<b>68.191,9</b>	<b>1.561.171,6</b>

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von € 4,5 Mio. als negative Zugänge enthalten.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden keine Fremdkapitalzinsen aktiviert (Vorjahr: T€ 0,0).

In den Sachanlagen des Geschäftsjahres 2014 sind ein Gebäude mit einem Nettobuchwert von T€ 5.778,3 sowie eine technische Anlage mit einem Nettobuchwert von T€ 211,6 enthalten, die als Finanzierungsleasing bilanziert sind. Im laufenden Geschäftsjahr sind aufgrund des Erwerbs der VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (vormals: Lynxs Logistic Center Cargo West GmbH & Co KG) keine externen Finanzierungsleasingvereinbarungen im Konzern mehr bilanziert.

Die größten Zugänge der Sachanlagen, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien im Geschäftsjahr 2015 und 2014 werden nachstehend angeführt:

### › Geschäftsjahr 2015:

<b>Im Segment Airport in T€</b>	<b>2015</b>
Pistensystem 11/29	13.332,0
Winterdienst- und Geräteeinstellhallen	9.994,6
3. Piste	7.888,1
Röntgengeräte	2.191,1
Spezialfahrzeuge	1.485,6
Rollwege	1.070,0
Flughafen Bahnhof	902,6
Verladebrücke für Vorfeld und Pierbereiche	884,4
Fahrzeuge Feuerwehr	828,5
<b>Im Segment Handling in T€</b>	<b>2015</b>
Spezialfahrzeuge	1.224,3
Hebe- und Ladefahrzeuge	539,8
Bodengeräte für Vorfeldabfertigung	488,5
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	445,7
Transport- und Gepäckwagen	195,4
<b>Im Segment Retail &amp; Properties in T€</b>	<b>2015</b>
Flugbetriebsgebäude und Hangar	16.580,5
Containerdorf	1.886,5
Office Park 3 Adaptierungen	307,8
Erweiterung Air Cargo Center Ost	276,0
Charterbus Parkplatz	267,5
<b>Im Segment Sonstige Segmente in T€</b>	<b>2015</b>
Datenverarbeitungsanlagen	2.697,1
Software	1.775,5
Trafostationen	1.518,2
Kältemaschinen	1.336,5
KV-Leitung	533,0
Passagierflussmessung	528,3

**> Geschäftsjahr 2014:**

<b>Im Segment Airport in T€</b>	<b>2014</b>
Frachtpositionen	11.699,1
Hangar 7	10.560,5
3. Piste	8.228,5
Pier West	9.409,4
Flughafen Bahnhof	7.798,4
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software	1.795,1
Röntgengeräte	1.514,9
Leitsystem	1.092,9
<b>Im Segment Handling in T€</b>	<b>2014</b>
Schleppfahrzeuge	2.049,2
Spezialfahrzeuge	1.283,5
Road-Feeder-Service-Bahnen	1.006,9
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	888,7
Bodengeräte für Vorfeldabfertigung	522,1
<b>Im Segment Retail &amp; Properties in T€</b>	<b>2014</b>
Charterbusterminal	1.789,3
Retail-Ausbau	1.333,6
Speditionsgebäude	1.064,2
<b>Im Segment Sonstige Segmente in T€</b>	<b>2014</b>
Datenverarbeitungsmaschinen	1.930,3
Software	1.204,6
Trafostationen	573,6
Kältemaschinen	568,5

## › (14) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2015

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2015	124.866,6	0,0	124.866,6
Zugänge	9.365,8	0,0	9.365,8
Umbuchungen	-11.763,9	0,0	-11.763,9
Umgliederung in zum Verkauf stehende Vermögenswerte	-4.307,9	0,0	-4.307,9
Wertaufholung	2.000,0	0,0	2.000,0
Abgänge	-17,8	0,0	-17,8
Abschreibungen	-4.758,7	0,0	-4.758,7
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2015</b>	<b>115.384,1</b>	<b>0,0</b>	<b>115.384,1</b>

### › Stand zum 31.12.2015

Anschaffungskosten	197.138,1	0,0	197.138,1
Kumulierte Abschreibungen	-81.754,0	0,0	-81.754,0
<b>Nettobuchwert</b>	<b>115.384,1</b>	<b>0,0</b>	<b>115.384,1</b>

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2014

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2014	112.035,7	7.525,3	119.561,1
Zugänge	85,8	11.078,0	11.163,8
Umbuchungen	20.317,1	-18.603,3	1.713,8
Abgänge	-2.422,5	0,0	-2.422,5
Abschreibungen	-5.149,5	0,0	-5.149,5
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2014</b>	<b>124.866,6</b>	<b>0,0</b>	<b>124.866,6</b>

### › Stand zum 31.12.2014

Anschaffungskosten	208.727,7	0,0	208.727,7
Kumulierte Abschreibungen	-83.861,0	0,0	-83.861,0
<b>Nettobuchwert</b>	<b>124.866,6</b>	<b>0,0</b>	<b>124.866,6</b>

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

in T€	2015	2014
Mieteinnahmen	14.304,0	14.436,5
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	6.925,7	7.109,2
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	548,6	570,7

### Beizulegender Zeitwert

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien T€ 133.137,6 (Vorjahr: T€ 143.066,8).

### Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2016 und der langfristige Unternehmensplan.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren:

- › Mietpreissteigerungen in der Höhe von 1,0 bis 2,0% (Vorjahr: 2,0%)
- › Belegungsraten von 39,63% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 86,51% (Vorjahr: 30,95% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 88,65%)
- › Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0% (Vorjahr: 0,0%)
- › Steuersatz in der Höhe von 25% (Vorjahr: 25%)
- › WACC nach Steuern in Höhe von 5,2% (Vorjahr: 5,4%)

Folgende Veränderungen der nicht beobachtbaren Inputfaktoren würden zu einer wesentlichen Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen:

- › Steigende (sinkende) Vermietungserlöse pro m<sup>2</sup>
- › Höhere (niedrigere) Belegungsrate
- › Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC)
- › Höhere (niedrigere) Wachstumsrate in der ewigen Rente

## › (15) Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen

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

in T€	2015	2014
Nettobuchwert zum 1.1.	102.520,4	97.865,9
Anteilige Periodengewinne	8.600,8	7.760,9
Anteilige Periodenverluste	0,0	-28,1
Anteilsverkäufe (Abgang)	0,0	-6,6
Umbuchung aus Änderungen Konsolidierungskreis	0,0	51,0
Dividendenausschüttung	-4.681,1	-3.122,8
<b>Nettobuchwert zum 31.12.</b>	<b>106.440,0</b>	<b>102.520,4</b>

Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind der Beilage „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen.

Die Erstkonsolidierung der „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) führte im Vorjahr zu einer Erhöhung des at-Equity-Beteiligungsansatzes um T€ 596,7, der in den anteiligen Periodenergebnissen enthalten ist.

## › (16) Sonstige finanzielle Vermögenswerte

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (LaR)	390,8	612,7
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	89,0	102,1
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	301,8	510,6
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte (Afs)	2.272,2	3.344,8
davon Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	116,3	106,3
davon langfristige Wertrechte und Wertpapiere (Eigenkapitaltitel)	2.155,8	3.238,5
	<b>2.663,0</b>	<b>3.957,5</b>

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€ 192,5 (Vorjahr: T€ 201,4), und Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 89,0 (Vorjahr: T€ 102,1), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 96,4 (Vorjahr: T€ 103,0) sowie eine Ausleihung betreffend die Vorfinanzierung eines Radweges für die Umlandgemeinden in Höhe von T€ 13,0 (Vorjahr: T€ 206,2).

Die zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte betreffen längerfristig gehaltene Wertrechte und Wertpapiere (Eigenkapitaltitel) in Höhe von T€ 2.155,8 (Vorjahr: T€ 3.238,5) sowie Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen in Höhe von T€ 116,3 (Vorjahr: T€ 106,3), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

#### **Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2015 und 2014):**

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

## **Kurzfristige Vermögenswerte**

### **› (17) Vorräte**

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Hilfs- und Betriebsstoffe	4.946,9	4.293,9
	4.946,9	4.293,9

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€	31.12.2015	31.12.2014
Schuldtitel (AfS)	21.050,9	21.292,2
	21.050,9	21.292,2

Bei dem Schuldtitel handelt es sich um eine Ergänzungskapitalobligation.

### **› (19) Zum Verkauf stehende Vermögenswerte**

Zum 31. Dezember 2015 werden Grundstücke mit einem Buchwert von T€ 4.307,9 (Vorjahr: T€ 0,0) sowie Sachanlagen mit einem Buchwert von T€ 69.095,1 (Vorjahr: T€ 0,0) in der Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ nach IFRS 5 ausgewiesen, da der Verkauf dieser Vermögenswerte innerhalb des nächsten Jahres erwartet wird. Beide „zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ sind dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die Vermögenswerte sind zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Es sind keine Wertminderungsaufwendungen entstanden. Die Bilanzierung gemäß IFRS 5 führte zum 31. Dezember 2015 auch zu keiner Erfassung von Gewinnen oder Verlusten. Die Grundstü- >

cke stehen im Zusammenhang mit vorgesehenen Veräußerungen für einen Gewerbe- und Industriepark im Umland, die Sachanlagen betreffen Hangar- und Flugbetriebsgebäude, die im Jahr 2015 erworben wurden und durch eine vereinnahmte Mietvorauszahlung im Jahr 2016 wirtschaftlich an den Mieter übertragen wurden.

## › (20) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	45.065,9	42.615,9
abzüglich Wertberichtigungen	-5.533,4	-6.442,6
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	137,3	14,1
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (LaR)</b>	<b>39.669,9</b>	<b>36.187,5</b>
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (LaR)	2.114,4	826,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (LaR)	2.913,4	7.541,8
Forderungen an Finanzamt	10.516,0	12.063,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	67,1	30,4
Abgrenzungsposten	1.745,3	4.326,1
	<b>57.026,2</b>	<b>60.975,8</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien: LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)

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.

## › (21) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Kassenbestand	147,6	140,4
Guthaben bei Kreditinstituten	4.520,9	2.101,7
	<b>4.668,5</b>	<b>2.242,1</b>

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 2015 bei 0,05% (Vorjahr: 0,05%). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind Veranlagungen in frem-



den Währungen Höhe von US\$ 200.000 enthalten. Die Guthaben in ausländischen Währungen sind mit einem durchschnittlichen Zinssatz von 1,0% verzinst.

Zum Stichtag sind wie im Vorjahr keine Termingelder zugunsten von inländischen Kreditinstituten als Pfand bestellt.

## Eigenkapital

### › (22) 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, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. 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 im 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 2015 vorgeschlagene Dividende beträgt € 2,00 (Vorjahr: € 1,65) je Aktie.

### › (23) 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.

### › (24) Sonstige Rücklagen

Die Entwicklung der sonstigen Rücklagen ist in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals 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, die bei einem Verkauf oder einer festgestellten Wertminderung in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen werden, erfasst.

- b) **Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen:** Versicherungsmathematische Gewinne oder 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.
- c) **Währungsumrechnungsrücklage:** Die Währungsumrechnungsrücklage umfasst alle Umrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Jahresabschlusses von ausländischen Tochterunternehmen entstehen.

### › (25) 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. Dezember 2015 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. 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 Auswirkungen dieser Gewährung in den Jahren 2000 und 2001 sowie aus für die Mitarbeiterstiftung übernommenen Körperschaftsteuerzahlungen in diesen und Folgejahren betragen insgesamt T€ 14.012,4 und wurden direkt im Eigenkapital des Konzerns unter dem Posten „Einbehaltene Ergebnisse“ erfasst. In den Berichtsjahren 2015 und 2014 ergaben sich keine weiteren Auswirkungen.

### › (26) Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften. Die nicht beherrschenden Anteile zum Bilanzstichtag an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation) betreffen die Anteile des Mitgesellschafters Raiffeisen-Invest-Gesellschaft m.b.H.

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

## Langfristige Schulden

### › (27) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Abfertigungen	85.417,7	82.959,5
Pensionen	13.720,3	16.631,9
Jubiläumsgelder	25.985,3	23.653,0
Altersteilzeit	21.055,0	21.425,1
Sonstige übrige Rückstellungen	8.215,3	19.175,1
	<b>154.393,6</b>	<b>163.844,6</b>

### Leistungsorientierte Abfertigungspläne

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 der Höhe des zum Zeitpunkt des Ausscheidens gültigen Bezugs.

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 Abfertigungspflichten 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 (Arbeiter: Eintritte bis 30. Juni 2014, Angestellte: Eintritte bis 31. Oktober 2014) kollektivvertragliche Abfertigungspflichten, für die Rückstellungen gebildet werden.

Dieser leistungsorientierte Plan belastet den Flughafen-Wien-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken wie beispielsweise dem Zinsrisiko.

### Versicherungsmathematische Annahmen

Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu entnehmen.

### › Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2015	2014
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	82.959,5	71.995,8
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	6.707,5	6.974,8
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-308,2	9.872,9
davon aus finanziellen Annahmen	0,0	12.122,3
davon aus demografischen Annahmen <sup>1</sup>	0,0	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen <sup>1</sup>	-308,2	-2.249,3
Abfertigungszahlungen	-3.941,1	-5.884,0
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>85.417,7</b>	<b>82.959,5</b>

1) Zeilenaufbau angepasst

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -24.954,9 (Vorjahr: T€ -25.186,0).

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2015	2014
Dienstzeitaufwand	5.234,2	4.578,6
Zinsaufwand	1.473,3	2.396,2
<b>Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand<sup>1</sup></b>	<b>6.707,5</b>	<b>6.974,8</b>

1) Ohne freiwillige Abfertigungen

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertungsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 5.105,3 (Vorjahr: T€ 4.105,7).

#### Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2015 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 10,5 Jahren (Vorjahr: 10,8 Jahre).

#### Sensitivitätsanalysen

Die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet. Deren Veränderung würde die Verpflichtung wie folgt beeinflussen:

### › Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Abfertigungen

in T€	Erhöhung (+1 %)	Minderung (-1 %)
Abzinsungssatz	-8.070,8	9.506,9
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	8.777,5	-7.636,7

### Leistungsorientierte Pensionspläne

Die Flughafen Wien AG gewährt einzelnen aktiven Mitarbeitern und ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen leistungsorientierte Pensionszuschüsse. Für diese Zusagen besteht zum Stichtag (sowie zum Vorjahr) kein Planvermögen.

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.

Dieser leistungsorientierte Plan belastet den Flughafen-Wien-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken wie beispielsweise dem Langleblichkeitsrisiko oder dem Zinsrisiko.

### Versicherungsmathematische Annahmen

Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu entnehmen.

### Beitragsorientierte Pensionspläne

Für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum zwischen dem 1. September 1986 und dem 1. November 2014 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 Monatsgrundbezugs, 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.

Für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum ab dem 1. November 2014 wurde kein beitragsorientierter Pensionsplan abgeschlossen. Für diese Mitarbeiter fallen auch keine Pensionskassenbeiträge mehr an.

&gt;

### › Entwicklung der Rückstellung für Pensionen

in T€	2015	2014
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	16.631,9	15.060,2
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	307,7	512,6
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste(+)	-2.257,7	2.156,3
davon aus finanziellen Annahmen	0,0	2.125,7
davon aus demografischen Annahmen <sup>1</sup>	0,0	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen <sup>1</sup>	-2.257,7	30,6
Pensionszahlungen	-961,6	-1.097,2
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>13.720,3</b>	<b>16.631,9</b>

1) Zeilenaufbau angepasst

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für Pensionsrückstellungen T€ -109,7 (Vorjahr: T€ -1.802,9).

### › Der Personalaufwand enthält:

in T€	2015	2014
Dienstzeitaufwand	11,6	8,1
Zinsaufwand	296,0	504,5
<b>Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand</b>	<b>307,7</b>	<b>512,6</b>

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.015,5 (Vorjahr T€ 1.276,9).

### Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2015 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 11,7 Jahren (Vorjahr: 11,2 Jahre).

### Sensitivitätsanalysen

Die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet. Deren Veränderung würde die Verpflichtung wie folgt beeinflussen:

### › Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Pensionen

in T€	Erhöhung (+1 %)	Minderung (-1 %)
Abzinsungssatz	-1.156,0	1.351,0
Bezugssteigerung Anwartschaft	23,9	-22,3
Bezugssteigerung Leistungsphase	1.308,9	-1.147,6

## Rückstellungen für Jubiläumsgelder

Den Mitarbeitern 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€	2015	2014
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	23.653,0	15.682,1
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Ertrag/Aufwand	3.017,5	8.763,0
Jubiläumsgeldzahlungen	-685,2	-792,1
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>25.985,3</b>	<b>23.653,0</b>

### › Der Personalaufwand enthält:

in T€	2015	2014
Dienstzeitaufwand	1.686,0	1.097,5
Zinsaufwand	411,0	508,7
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	3.407,5
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	920,6	3.749,4
<b>Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand</b>	<b>3.017,5</b>	<b>8.763,0</b>

## 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. Aufgrund der Änderungen des IAS 19 (2011) wurden ab dem Geschäftsjahr 2013 die Lohnausgleichszahlungen nicht mehr als Leistung aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses („Termination Benefit“) bilanziert, sondern als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmer („Other Long-Term Employee Benefit“). Dies hat zur Folge, dass die Lohnausgleichszahlungen nicht mehr zu Beginn des Altersteilzeitverhältnisses in voller Höhe rückgestellt werden, sondern über die Aktivphase unter Berücksichtigung einer faktischen durchschnittlichen Mindestbetriebszugehörigkeit (Angestellte: 24 Jahre; Arbeiter: 15 Jahre) raterlich verteilt bzw. angesammelt werden.

### › Entwicklung der Rückstellung für Altersteilzeit

in T€	2015	2014
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	21.425,1	20.262,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	3.996,7	4.773,7
Altersteilzeitzahlungen	-4.366,9	-3.610,6
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>21.055,0</b>	<b>21.425,1</b>

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2015	2014
Dienstzeitaufwand	3.433,0	3.302,3
Zinsaufwand	57,3	182,5
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	506,5	1.289,0
<b>Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand</b>	<b>3.996,7</b>	<b>4.773,7</b>

## Sonstige übrige Rückstellungen

in T€	1.1.2015	Umbuchung <sup>1)</sup>	Auflösung	31.12.2015
Sonstige übrige Rückstellungen	19.175,1	339,1	-11.298,9	8.215,3

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

Im Geschäftsjahr 2015 konnte eine Rückstellung für drohende Verluste für Bestandsrisiken aus Operating-Leasing-Verträgen aufgrund geänderter Rahmenbedingungen in Höhe von T€ 11.298,9 aufgelöst werden.

Die sonstigen übrigen Rückstellungen wurden aufgrund von Unwesentlichkeit nicht abgezinst. Der Effekt aus der Aufzinsung dieser Rückstellung beträgt folglich T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 550,5).



in T€	1.1.2014	Um- buchung <sup>1)</sup>	Zuweisung	31.12.2014
Sonstige übrige Rückstellungen	9.460,3	7.876,1	1.838,6	19.175,1

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

## › (28) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	109.253,9	72.055,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	382.467,5	457.721,3
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>491.721,4</b>	<b>529.776,4</b>

In den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind Barvorlagen in Höhe von € 34,0 Mio. (Vorjahr: € 43,8 Mio.) enthalten.

### › Die Finanzverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Bis zu einem Jahr	109.253,9	72.055,1
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	107.467,5	157.721,3
Mehr als fünf Jahre	275.000,0	300.000,0
	<b>491.721,4</b>	<b>529.776,4</b>

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen. Die durchschnittliche Verzinsung der Finanzverbindlichkeiten beträgt 4,30% (Vorjahr: 4,19%).

## › (29) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	0,0	5.779,8
<b>Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)<sup>1</sup></b>	<b>0,0</b>	<b>5.779,8</b>
Abgrenzungsposten	21.467,9	22.754,1
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	871,8	1.078,6
	<b>22.339,7</b>	<b>29.612,5</b>

1) FLAC: finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten

Die Abgrenzungsposten beinhalten im Wesentlichen von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den im Jahr 2005 fertiggestellten 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 wie die Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlagen erfolgswirksam erfasst.

In den übrigen langfristigen Verbindlichkeiten waren im Vorjahr Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing enthalten. Das Leasingverhältnis betraf im Wesentlichen die Miete einer Maintenance- und Winterdiensthalle.

Mit Erwerb der Leasinggeberin VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (vormals: Lynxs Logistic Center Cargo West GmbH & Co KG) per 31. März 2015 durch die Flughafen-Wien-Gruppe sind die Leasingverbindlichkeiten ab dem 2. Quartal 2015 keine externen Verbindlichkeiten mehr.

Der kurzfristige Anteil der im Vorjahr bestehenden Leasingverbindlichkeiten ist unter (33) „Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

## › (30) Latente Steuern

in T€	31.12.2015	31.12.2014
<b>Aktive latente Steuerabgrenzung</b>		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	433,6	26,8
Finanzielle Vermögenswerte	134,5	165,6
Rückstellungen für Abfertigungen	10.568,2	10.608,9
Rückstellungen für Pensionen	1.321,1	1.604,9
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	3.014,1	2.804,6
Sonstige Rückstellungen	896,5	1.460,2
	<b>16.368,0</b>	<b>16.671,0</b>
<b>Passive latente Steuerabgrenzung</b>		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	36.258,9	37.505,3
Wertpapiere	262,7	323,1
Sonstige Vermögenswerte / Schulden	206,8	5,8
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	-501,8	-129,2
	<b>36.226,6</b>	<b>37.704,9</b>
<b>Steuerabgrenzung (saldiert)</b>	<b>-19.858,5</b>	<b>-21.033,9</b>

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€	2015	2014
Stand zum 1.1.	16.671,0	12.118,8
Erfolgswirksame Veränderungen	338,5	1.544,9
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	-641,5	3.007,3
Stand zum 31.12.	16.368,0	16.671,0

### › Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2015	2014
Stand zum 1.1.	37.704,9	41.699,5
Erfolgswirksame Veränderungen	-1.394,1	-4.328,0
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Wertrechte langfristiges Vermögen	-23,9	10,3
Schuldtitle (Wertpapiere) kurzfristiges Vermögen	-60,3	323,1
Summe erfolgsneutrale Veränderungen	-84,3	333,4
Stand zum 31.12.	36.226,6	37.704,9

Bei der Berechnung der tatsächlichen und 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 5,0% bis 35,0% und für die Slowakei 22,0%) berechnet.

Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten sowie auf die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen.

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€ 16.782,9 (Vorjahr: T€ 12.863,2), welche zu passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 4.195,7 (Vorjahr: T€ 3.215,8) führen würden.

Zum 31. Dezember 2015 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 1.726,1 (Vorjahr: T€ 1.726,1) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen im Wesentlichen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge.

## Kurzfristige Schulden

### › (31) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Nicht konsumierte Urlaube	8.810,2	8.472,5
Andere Personalansprüche	8.385,4	8.729,2
Ertragsteuern	26.368,8	24.790,1
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	23.150,6	28.473,6
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	7.261,5	7.185,5
Sonstige übrige Rückstellungen	10.845,2	7.990,1
	<b>84.821,7</b>	<b>85.641,0</b>

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2015

in T€	1.1.2015	Um- buchung	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- weisung	31.12.2015
Nicht konsumierte Urlaube	8.472,5	0,0	-78,9	-46,2	462,7	8.810,2
Andere Personalansprüche	8.729,2	0,0	-6.439,0	-905,7	7.000,9	8.385,4
Ertragsteuern	24.790,1	0,0	-22.403,2	-0,2	23.982,1	26.368,8
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	28.473,6	0,0	-26.216,7	-1.127,0	22.020,6	23.150,6
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	7.185,5	0,0	-6.986,8	-198,7	7.261,5	7.261,5
Sonstige übrige Rückstellungen	7.990,1	-339,1	-4.520,9	-1.395,1	9.110,3	10.845,2
	<b>85.641,0</b>	<b>-339,1</b>	<b>-66.645,5</b>	<b>-3.672,9</b>	<b>69.838,3</b>	<b>84.821,7</b>

Die Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten vorwiegend Vorsorgen für Überstunden, für sonstige Vergütungen sowie für Leistungsprämien.

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 Schadensfälle, Rechtsfälle und sonstige Verpflichtungen zusammen.

### › (32) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Gegenüber Dritten	32.349,4	34.643,9
Gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	776,3	1.077,6
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	2.115,6	2.072,1
	<b>35.241,3</b>	<b>37.793,6</b>

### › (33) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	13.941,6	10.835,3
Kreditorische Debitoren	1.604,0	1.051,4
Umweltfonds	41.335,8	35.069,9
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen (kurzfristig)	0,0	873,3
Andere sonstige Verbindlichkeiten	4.658,8	6.115,4
Abgrenzungsposten Löhne	8.076,6	6.975,9
<b>Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)<sup>1</sup></b>	<b>69.616,8</b>	<b>60.921,3</b>
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	1.429,5	2.127,1
Andere Abgrenzungsposten	1.852,1	1.611,4
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	8.175,4	7.098,8
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	207,4	213,4
	<b>81.281,1</b>	<b>71.971,9</b>

1) 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. Dezember 2015 offene Verbindlichkeit im Jahr 2016 vorliegen werden, wird der Betrag in Höhe von T€ 41.335,8 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

### › (34) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt. Die Zusammensetzung des Finanzmittelbestands kann der Anhanglerläuterung (21) entnommen werden.

Zinsenzahlungen sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Dividendenauszahlung der Flughafen Wien AG wird unter der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Zur Berücksichtigung von Anschaffungen (Investitionen) von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen (inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien) und Finanzanlagen aus Vorperioden, die im Geschäftsjahr zahlungswirksam (Vorjahr: zahlungsunwirksam) wurden, wurden T€ 3.387,8 (Vorjahr: T€ 310,6) zu den Auszahlungen für Anlagenzugänge hinzugerechnet (Vorjahr: abgerechnet).

### › (35) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

#### Forderungen, ausgereichte Darlehen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die folgenden Tabellen zeigen eine Überfälligkeitsanalyse der Forderungen, ausgereichten Darlehen, sonstigen finanziellen Vermögenswerte und kurzfristigen Wertpapiere der Kategorie „Loans and Receivables“ sowie die Entwicklung der Wertberichtigungen:

2015 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2015	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tagen	von 91 bis 180 Tagen	von 181 bis 360 Tagen	mehr als 360 Tagen
Restlaufzeit bis 1 Jahr	44.697,7	39.199,4	1.907,8	426,0	143,9	426,4	32,4
Restlaufzeit über 1 Jahr	390,8	390,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>45.088,6</b>	<b>39.590,2</b>	<b>1.907,8</b>	<b>426,0</b>	<b>143,9</b>	<b>426,4</b>	<b>32,4</b>

2014 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2014	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tagen	von 91 bis 180 Tagen	von 181 bis 360 Tagen	mehr als 360 Tagen
Restlaufzeit bis 1 Jahr	44.555,8	40.173,2	968,9	442,9	903,6	279,6	0,0
Restlaufzeit über 1 Jahr	612,7	612,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>45.168,5</b>	<b>40.785,9</b>	<b>968,9</b>	<b>442,9</b>	<b>903,6</b>	<b>279,6</b>	<b>0,0</b>

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:

2015 in T€	Wertberichtigung 1.1.2015	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wertberichtigung 31.12.2015
Einzelwertberichtigungen	9.456,5	-526,2	-1.138,4	783,1	8.575,1
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	45,9	0,0	-31,7	0,0	14,1
<b>Summe</b>	<b>9.502,4</b>	<b>-526,2</b>	<b>-1.170,1</b>	<b>783,1</b>	<b>8.589,3</b>

2014 in T€	Wertberichtigung 1.1.2014	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wertberichtigung 31.12.2014
Einzelwertberichtigungen	8.151,8	-1.769,1	-980,1	4.053,9	9.456,6
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	8,2	0,0	0,0	37,7	45,9
<b>Summe</b>	<b>8.160,0</b>	<b>-1.769,1</b>	<b>-980,1</b>	<b>4.091,6</b>	<b>9.502,4</b>

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen (im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen) betragen in der Berichtsperiode 2015 T€ 218,5 (Vorjahr: T€ 75,8).

Eine Analyse der wertgeminderten Forderungen zum Abschlussstichtag hinsichtlich ihrer Überfälligkeit ergab:

2015 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2015	Einzelwertberichtigung 31.12.2015	Pauschale (Einzel-)Wertberichtigung 31.12.2015	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2015
Überfällig < 1 Jahr	996,8	690,3	1,9	304,6
Überfällig > 1 Jahr	10.154,4	7.884,9	12,2	2.257,3
<b>Summe</b>	<b>11.151,2</b>	<b>8.575,1</b>	<b>14,1</b>	<b>2.561,9</b>

2014 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2014	Einzelwertberichtigung 31.12.2014	Pauschale (Einzel-)Wertberichtigung 31.12.2014	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2014
Überfällig < 1 Jahr	1.324,2	1.028,7	6,7	288,8
Überfällig > 1 Jahr	9.965,9	8.427,9	39,2	1.498,8
<b>Summe</b>	<b>11.290,1</b>	<b>9.456,6</b>	<b>45,9</b>	<b>1.787,7</b>



## Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten Konditionen und (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten des Flughafen-Wien-Konzerns ersichtlich:

2015 in T€	Währung	Buchwert 31.12.2015	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2015	Cashflows			Zinssatz <sup>1</sup>
				< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinste Finanzverbindlichkeiten	EUR	427.721,3	583.686,5	65.033,4	170.666,8	347.986,3	4,86%
Variabel verzinste Finanzverbindlichkeiten	EUR	64.000,2	64.051,2	64.051,2			0,53%
Lieferantenverbindlichkeiten	EUR	35.241,3	35.241,3	35.241,3			n. a.
Sonstige Verbindlichkeiten	EUR	69.616,8	69.616,8	69.616,8			n. a.
<b>Summe</b>		<b>596.579,5</b>	<b>752.595,8</b>	<b>233.942,7</b>	<b>170.666,8</b>	<b>347.986,3</b>	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

2014 in T€	Währung	Buchwert 31.12.2014	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2014	Cashflows			Zinssatz <sup>1</sup>
				< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinste Finanzverbindlichkeiten	EUR	455.975,0	635.831,0	50.186,2	197.679,1	387.965,6	4,80%
Variabel verzinste Finanzverbindlichkeiten	EUR	73.801,4	74.149,0	44.058,2	30.090,8		0,45%
Lieferantenverbindlichkeiten	EUR	37.793,6	37.793,6	37.793,6			n. a.
Sonstige Verbindlichkeiten	EUR	60.048,0	60.048,0	60.048,0			n. a.
Finanzierungsleasing	EUR	6.653,2	8.304,0	1.324,6	5.246,5	1.732,9	7,51%
<b>Summe</b>		<b>634.271,2</b>	<b>816.125,6</b>	<b>193.410,7</b>	<b>233.016,4</b>	<b>389.698,5</b>	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

Von den Bankdarlehen sind aufgrund vertraglicher Bedingungen T€ 427.721,3 (Vorjahr: T€ 455.975,0) durch Garanten besichert, die im Gegenzug ein Haftungsentgelt erhalten.

Der Kreditvertrag mit der europäischen Investitionsbank (EIB) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Sämtliche Garantinnen haben den Avalkreditvertrag zur Besicherung des EIB-Kredits mit Wirkung 27. Juni 2013 hinsichtlich der vollen Quote in Höhe von T€ 400.000,0 gekündigt. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags hafteten zunächst insgesamt sechs Kreditinstitute ab 28. Juni 2013 als Garantinnen >

gegenüber der EIB für den aushaftenden Kredit im Ausmaß von insgesamt T€ 400.000,0. Nachdem eine Garantin im August 2014 infolge eines Rating-Downgrades ausgetauscht werden musste, haben zwei bestehende Kreditinstitute den frei werdenden Garantiebetrag übernommen, weshalb nunmehr fünf Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen haften. Eine weitere garantierende Bank wurde im Juli 2015 herabgestuft und erfüllte somit nicht mehr die Anforderungen einer qualifizierten Garantin. Es konnte jedoch mit der EIB ein Risikoaufschlag vereinbart werden, den vereinbarungsgemäß die herabgestufte Bank trägt.

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2015 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 2015 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

## **Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien**

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, im Wesentlichen den beizulegenden Zeitwerten entsprechen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten und entsprechen daher im Wesentlichen den Zeitwerten. Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben ebenso regelmäßig kurze Restlaufzeiten, sodass die bilanzierten Werte annähernd die beizulegenden Zeitwerte darstellen.

Die beizulegenden Zeitwerte von Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Bankdarlehen) und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (v. a. Leasingverbindlichkeiten) werden grundsätzlich als Barwerte der mit 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 (Stufe 2).

Der beizulegende Zeitwert der Wertrechte der Kategorie „Available for Sale“ (AfS) bezieht sich auf Wertrechte aus Lebensversicherungen und wird anhand des Aktivierungswerts der Polizzen ermittelt. Dieser ergibt sich aus dem Gesamtwert von Deckungskapital und Gewinnbeteiligungen für die jeweilige Polize (Stufe 2).

Der beizulegende Zeitwert der Schuldtitel (Wertpapiere) der Kategorie „Available for Sale“ (AfS) wird auf Basis von einem aus Credit Spread und Zinsrisiko ermittelten Kurs errechnet (Stufe 2).

In der Berichtsperiode wurden keine Umgliederungen zwischen den Stufen 1 und 2 vorgenommen.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und Wertansätze der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, gegliedert nach Bewertungskategorien. Die Angaben zum beizulegenden Zeitwert für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zum Zeitwert erfasst sind, dienen Informationszwecken. Da die Bilanzpositionen „Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ sowie „Übrige Verbindlichkeiten“ sowohl Finanzinstrumente als auch nicht finanzielle

Vermögenswerte bzw. nicht finanzielle Verbindlichkeiten enthalten, wurde die Zeile „Kein Finanzinstrument“ eingeführt, um eine Überleitung der Buchwerte zur entsprechenden Bilanzposition zu gewährleisten.

Erläuterung der Bewertungskategorien:

- LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)
- AfS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)
- FLAC – finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

AKTIVA		Buchwerte		
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen	
Beträge in T€	Bewertungskategorie	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte
<b>31. Dezember 2015</b>				
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert erfasst</b>				
Wertrechte	AfS	1.523,2		
Schuldtitle (Wertpapiere)	AfS		21.050,9	
<b>Finanzielle Vermögenswerte nicht erfasst zum Zeitwert</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup>	LaR			39.669,9
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen	LaR			2.114,4
Sonstige Forderungen <sup>3</sup>	LaR			2.913,4
Ausgereichte Darlehen	LaR	390,8		
Eigenkapitaltitle (Wertpapiere) <sup>2</sup>	AfS	632,6		
Beteiligungen <sup>2</sup>	AfS	116,3		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve			
<b>Kein Finanzinstrument</b>				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.			12.328,4
<b>Summe</b>		<b>2.663,0</b>	<b>21.050,9</b>	<b>57.026,2</b>
<b>31. Dezember 2014</b>				
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert erfasst</b>				
Wertrechte	AfS	2.605,8		
Schuldtitle (Wertpapiere)	AfS		21.292,2	
<b>Finanzielle Vermögenswerte nicht erfasst zum Zeitwert</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup>	LaR			36.187,5
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen	LaR			826,5
Sonstige Forderungen <sup>3</sup>	LaR			7.541,8
Ausgereichte Darlehen	LaR	612,7		
Eigenkapitaltitle (Wertpapiere) <sup>2</sup>	AfS	632,7		
Beteiligungen <sup>2</sup>	AfS	106,3		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve			
<b>Kein Finanzinstrument</b>				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.			16.420,0
<b>Summe</b>		<b>3.957,5</b>	<b>21.292,2</b>	<b>60.975,8</b>

1) Abzüglich Wertberichtigungen inklusive Forderungen gegenüber nicht einbezogenen verbundenen Unternehmen

2) Aufgrund von Unwesentlichkeit (und einer fehlenden Kursnotiz) unterbleibt hierzu eine Angabe.

3) Abzüglich Wertberichtigungen

		Zeitwert				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	Wertansatz nach IAS 39
	1.523,2		1.523,2		1.523,2	Zeitwert erfolgsneutral
	21.050,9		21.050,9		21.050,9	Zeitwert erfolgsneutral
	39.669,9					Fortgeführte Anschaffungskosten
	2.114,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
	2.913,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
	390,8					Fortgeführte Anschaffungskosten
	632,6					Anschaffungskosten
	116,3					Anschaffungskosten
4.668,5	4.668,5					Nominalwert = Zeitwert
	12.328,4					
4.668,5	85.408,5					
	2.605,8		2.605,8		2.605,8	Zeitwert erfolgsneutral
	21.292,2		21.292,2		21.292,2	Zeitwert erfolgsneutral
	36.187,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
	826,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
	7.541,8					Fortgeführte Anschaffungskosten
	612,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
	632,7					Anschaffungskosten
	106,3					Anschaffungskosten
2.242,1	2.242,1					Nominalwert = Zeitwert
	16.420,0					
2.242,1	88.467,6					

## Erläuterung der Bewertungskategorien:

LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)

AfS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)

FLAC – finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

&gt;

PASSIVA		Buchwerte			
		Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden	
Beträge in T€	Bewertungs-kategorie	Finanzver-bindlich-keiten	Übrige Verbind-lichkeiten	Finanz-verbind-lichkeiten	Lieferan-tenver-bindlich-keiten
<b>31. Dezember 2015</b>					
Finanzielle Schulden erfasst zum Zeitwert					
n.a.					
Finanzielle Schulden nicht erfasst zum Zeitwert					
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC				35.241,3
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	382.467,5		109.253,9	
Übrige Verbindlichkeiten	FLAC				
<b>Keine finanzielle Schuld</b>					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		22.339,7		
<b>Summe</b>		<b>382.467,5</b>	<b>22.339,7</b>	<b>109.253,9</b>	<b>35.241,3</b>
<b>31. Dezember 2014</b>					
Finanzielle Schulden erfasst zum Zeitwert					
n.a.					
Finanzielle Schulden nicht erfasst zum Zeitwert					
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC				37.793,6
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	457.721,3		72.055,1	
Leasingverbindlichkeiten	FLAC		5.779,8		
Übrige Verbindlichkeiten	FLAC				
<b>Keine finanzielle Schuld</b>					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		23.832,7		
<b>Summe</b>		<b>457.721,3</b>	<b>29.612,5</b>	<b>72.055,1</b>	<b>37.793,6</b>

		Zeitwert				
Übrige Verbindlichkeiten	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	Wertansatz nach IAS 39
	35.241,3					Fortgeführte Anschaffungskosten
	491.721,4		513.263,6		513.263,6	Fortgeführte Anschaffungskosten
69.616,8	69.616,8					Fortgeführte Anschaffungskosten
11.664,4	34.004,1					
<b>81.281,1</b>	<b>630.583,6</b>					
	37.793,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
	529.776,4		559.821,4		559.821,4	Fortgeführte Anschaffungskosten
873,3	6.653,2		7.760,8		7.760,8	Fortgeführte Anschaffungskosten
60.048,0	60.048,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
11.050,6	34.883,3					
<b>71.971,9</b>	<b>669.154,4</b>					

## Erläuterung der Bewertungskategorien:

LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)

AFS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)

FLAC – finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

## Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2015 in T€	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand
Barreserve	111,4	
Kredite und Forderungen (LaR)	61,9	
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	1.649,5	
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-22.298,7
<b>Summe</b>	<b>1.822,8</b>	<b>-22.298,7</b>

2014 in T€	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand
Barreserve	2,3	
Kredite und Forderungen (LaR)	90,5	-30,1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	944,8	
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-24.137,0
<b>Summe</b>	<b>1.037,6</b>	<b>-24.167,1</b>

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.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie „Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten“ in Höhe von netto T€ 22.282,3 (Vorjahr: T€ 24.137,0) 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 2015 Bewertungsverluste (Vorjahr: -gewinne) von brutto T€ 189,1 bzw. netto abzüglich latenter Steuern T€ 141,8 (Vorjahr: brutto T€ 1.382,0; netto T€ 1.036,5) im sonstigen Ergebnis erfasst.

Das Nettoergebnis aus dem Abgang betrifft im Geschäftsjahr 2015 den Abgang eines Wertrechts, im Geschäftsjahr 2014 den Verkauf von Wertpapieren.



## Aus der Folgebewertung

Zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wertberichti- gung	Aus Abgang	Nettoergebnis 2015
	-4,6			-4,6
		168,5		168,5
-189,1			-147,9	-337,1
				0,0
-189,1	-4,6	168,5	-147,9	-173,2

## Aus der Folgebewertung

Zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wertberichti- gung	Aus Abgang	Nettoergebnis 2014
	-2,0			-2,0
		-3.187,3		-3.187,3
1.382,0			25,6	1.407,6
				0,0
1.382,0	-2,0	-3.187,3	25,6	-1.781,7

## › (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 Wertrechten (Investmentfonds, Anleihen) gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangeläuterung (35) 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 Kreditrating 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 Kauttionen und Bankgarantien sowie die vermehrte Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Ausfallrisiken wird mittels Einzelwertberichtigungen und pauschalieren 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 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 Anhangeläuterung (35) dargestellt. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen und Risiken sind unter der Anhangeläuterung (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 längeren 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.

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 originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein.

Zum 31. Dezember 2015 sind nur kurzfristige variable Finanzverbindlichkeiten mit einer Laufzeit von unter einem Jahr im Bestand. Daher ergeben sich keine hypothetischen Ergebnisauswirkungen aus variablen Finanzschulden.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2014 um 100 Basispunkte höher/niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis 2014 um T€ 300,0 niedriger bzw. T€ 263,7 höher gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung ergibt sich aus den potenziellen Effekten aus variabel verzinslichen Wertpapieren und Finanzschulden. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2014 um 100 Basispunkte höher/niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital unter Berücksichtigung von Steuerwirkungen um T€ 225,0 niedriger bzw. T€ 197,8 höher gewesen.

## 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 einget. Den Währungs-sensitivitätsanalysen 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 zu 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 2015 und 2014 hatte der Flughafen-Wien-Konzern – von Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen und unwesentlichen Beteiligungen 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 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 Nettoverschuldung (lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel und der kurzfristigen Wertpapiere) und des Eigenkapitals gemäß Konzernbilanz. 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, es soll jedoch mittelfristig nicht mehr als

60% betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€	2015	2014
Finanzschulden	491.721,4	529.776,4
– liquide Mittel	-4.668,5	-2.242,1
– kurzfristige Wertpapiere	-21.050,9	-21.292,2
<b>= Nettoverschuldung</b>	<b>466.002,0</b>	<b>506.242,1</b>
./. Buchwert Eigenkapital	1.019.998,5	952.549,0
<b>= Gearing</b>	<b>45,7 %</b>	<b>53,1 %</b>

Das Gearing reduzierte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch Tilgung von Fremdmitteln.

Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, diese Relation in etwa auf dem 2,5-fachen Wert zu halten. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 1,69 (2014: 2,02).

Weder die Flughafen Wien AG noch ihre Tochterunternehmen unterliegen externen Mindestkapitalanforderungen.

## › (37) Operating-Leasing-Verhältnisse

### 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 (inkl. der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien).

in T€	2015	2014 <sup>1</sup>
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	140.267,6	135.777,2
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	28.344,4	26.945,1
<b>Künftige Mindestleasingzahlungen:</b>		
Bis zu einem Jahr	75.868,8	70.593,9
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	203.798,0	143.347,9
Länger als fünf Jahre	111.135,2	106.500,4

1) Werte angepasst

In diesen Beträgen sind Effekte aus Vertragsanpassungen, die im Jahr 2016 erfolgt sind, bereits berücksichtigt, siehe dazu Angabe (42).

>

**Flughafen Wien als Leasingnehmer:**

Durch den Erwerb der VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) durch die Flughafen-Wien-Gruppe sind wesentliche langfristige unkündbare Leasingverträge (betreffend die Anmietung von Betriebsgebäuden am Flughafen Wien), bei denen der Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer aufgetreten ist, weggefallen. Daher reduzieren sich die zukünftigen Leasingzahlungen aus diesem Titel.

in T€	2015	2014
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	6.075,8	6.196,3
davon erfolgswirksam als Aufwand erfasste bedingte Mietzahlungen (Zins)	569,2	792,5
<b>Künftige Mindestleasingzahlungen:</b>		
Bis zu einem Jahr	1.008,0	5.913,8
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	4.032,0	21.768,0
Länger als fünf Jahre	0,0	28.394,1

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 Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung, im Wesentlichen die Abdeckung der Körperschaftsteuer sowie Verwaltungskosten, 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€ 2.010,1 (Vorjahr: T€ 2.503,1).

Die Malta Mediterranean Link Consortium Group (MMLC) hat einen Kredit mit einer Laufzeit bis Mitte 2018 und einem per 31. Dezember 2015 aushaftenden Obligo von € 4,81 Mio. (Vorjahr: € 6,91 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 die 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 (27).

Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 0,1 Mio. (Vorjahr: € 0,5 Mio.), für Sachanlagen in Höhe von € 24,5 Mio. (Vorjahr: € 8,2 Mio.).

### › (39) Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem den Stammaktionären zurechenbaren Gewinn und einem gewichteten Durchschnitt der im Umlauf gewesenen Stammaktien. Das verwässerte Ergebnis je Aktie berücksichtigt die im Durchschnitt im Umlauf gewesenen Stammaktien nach Bereinigung um alle Verwässerungseffekte potenzieller Stimmrechte.

Im Geschäftsjahr 2015 sowie 2014 befanden sich im Durchschnitt (gewichteter Durchschnitt in Stück) 21.000.000 Aktien im Umlauf. Das entspricht einem Ergebnis je Aktie (unverwässert = verwässert) von € 4,78 für das Geschäftsjahr 2015 sowie von € 3,93 für das Vorjahr.

### › (40) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen beinhalten nicht vollkonsolidierte verbundene Unternehmen des Flughafen-Wien-Konzerns, assoziierte Unternehmen, die Aktionäre der Flughafen Wien AG (Land Niederösterreich und Stadt Wien mit jeweils 20% der Aktien, Airports Group Europe S.à.r.l mit 29,9%) 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 halten, 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 Geschäftsbereichs 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€ 1.238,4 (Vorjahr: T€ 3.688,2). Die aufwandswirksamen erfassten Leistungen der „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) betragen im Geschäftsjahr T€ 9.943,9 (Vorjahr: T€ 8.743,4).

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2015 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 1.124,9 (Vorjahr: T€ 1.058,1), gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) in Höhe von T€ 522,7 (Vorjahr: T€ 531,7), gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen Malta International Airport plc in Höhe von T€ 1.128,6 (Vorjahr: T€ 1.008,8) sowie gegenüber dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 242,2 (Vorjahr: T€ 385,4). 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 (Gepäckhandling, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen etc.). Die Umsätze mit dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Aust- >

ria GmbH betreffen Verrechnungen der Flughafen Wien AG für Personalbeistellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Die Umsätze mit dem Gemeinschaftsunternehmen Malta International Airport plc betreffen im Wesentlichen Beratungsleistungen. Die Umsätze mit dem Gemeinschaftsunternehmen GET2 betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG.

Am 31. Dezember 2015 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen T€ 2.089,3 (Vorjahr: T€ 756,6) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen T€ 25,1 (Vorjahr: T€ 69,9).

Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen auf T€ 16.056,8 (Vorjahr: T€ 12.903,8) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen auf T€ 0,4 (Vorjahr: T€ 3,7).

**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 (41) entnommen werden.



## › (41) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände und Geschäftsführer):

	2015	2014
Arbeiter	3.057	3.112
Angestellte	1.303	1.193
	4.360	4.306

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2015 und 2014 folgende Vergütungen:

### › Bezüge Vorstand 2015 (Auszahlungen)

in T€	fixe Bezüge 2015	erfolgsabhängige Bezüge für 2014	Sachbezüge 2015	Gesamtbezüge 2015 ohne Langfristbonus	erfolgsabhängiger Langfristbonus 2012–2014	Gesamtbezüge 2015 mit Langfristbonus
Dr. Günther Ofner	264,5	192,5	8,6	465,7	185,5	651,2
Mag. Julian Jäger	264,5	192,5	8,6	465,7	185,5	651,2
	529,0	385,1	17,3	931,4	370,9	1.302,3

### › Bezüge Vorstand 2014 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2014	Erfolgsabhängige Bezüge für 2013	Sachbezüge 2014	Gesamtbezüge 2014
Dr. Günther Ofner	259,3	189,6	8,4	457,3
Mag. Julian Jäger	259,3	189,6	8,4	457,3
	518,6	379,1	16,8	914,6

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge, die im Jahr 2015 ausbezahlt wurden, betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2014 sowie erfolgsabhängige Bezüge aus der Vergangenheit für langfristige Ziele. Im Jahr 2014 betreffen die ausbezahlten erfolgsabhängigen Bezüge die Prämien für das Geschäftsjahr 2013. 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 2015 wurden T€ 96,4 (Vorjahr: T€ 67,3) 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€ 1.199,0 (Vorjahr: T€ 984,7).

&gt;

## 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 2015

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	196,4	1.075,3	2.241,9
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	192,8	19,7
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	176,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	79,9
<b>Summe</b>	<b>196,4</b>	<b>1.268,1</b>	<b>2.518,2</b>

### › Aufwendungen des Geschäftsjahres 2014

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	117,4	1.054,1	2.891,6
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	134,7	44,7
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	282,1
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	473,3
<b>Summe</b>	<b>117,4</b>	<b>1.188,8</b>	<b>3.691,7</b>

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 196,4 (Vorjahr: T€ 117,4) geleistet.

## › (42) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

### Allgemein

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2015 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gebucht oder gemäß IAS 10 offengelegt werden müssten, sind im vorliegenden Konzernabschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

### Mietverträge mit Austrian Airlines neu gestaltet

Nach dem im Dezember 2015 realisierten Kauf der VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) durch die Flughafen-Wien-Gruppe wurde am 4. Jänner 2016 der Mietvertrag für die für den Flugverkehrsbetrieb wesentlichen Immobilien mit der Austrian Airlines neu gestaltet. Dabei handelt es sich vorwiegend um Hangar- und Flugbetriebsgebäude sowie Werkstätten.

Die Austrian Airlines hat im Zuge der Neugestaltung des Mietvertrags eine Mietvorauszahlung an den Flughafen Wien in Höhe von € 79,6 Mio. geleistet. Zudem gab die Luft-hansa eine Garantieerklärung betreffend die Übernahme von Abrisskosten nach Ablauf des Bestandsverhältnisses. Den Vertragsanpassungen wurde im Konzernabschluss mit dem gesonderten Bilanzpostenausweis der Vermögensgegenstände (siehe Punkt (19)) anteilig Rechnung getragen.

Weiters hat die Flughafen Wien AG im Rahmen der Transaktionen nunmehr auch wieder das unbeschränkte Eigentum an Grundstücken im Ausmaß von mehr als 25.000 m<sup>2</sup> im Kernbereich der für den Flugbetrieb notwendigen Flächen zurückerworben, was dort eine in Kürze startende künftige Immobilienprojektentwicklung ermöglicht.

### Aktiensplit

Die Flughafen Wien AG überlegt der Hauptversammlung am 31. Mai 2016 vorzuschlagen, einen Aktiensplit im Verhältnis 1:4 durchzuführen.

### Anteilsaufstockung am Flughafen Malta

Am 1. Februar 2016 hat die Flughafen-Wien-Gruppe bekanntgegeben, dass zum Erwerb der indirekten Anteile von SNC-Lavalin Group Inc. an SNC-Lavalin (Malta) Limited (SNCL Malta) ein Share Purchase Agreement abgeschlossen wurde. Das Agreement setzt die Erfüllung bestimmter Abschlussbedingungen durch beide Parteien voraus. SNCL Malta ist mit 38,75% an der Konsortialgesellschaft Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) beteiligt, die ihrerseits 40% an Malta International Airport plc („Flughafen Malta“) hält.

Das Transaktionsvolumen beträgt rund € 63 Mio., woraus sich ein Kaufpreis von € 3,00 pro Flughafen-Malta-Aktie errechnet, und unterliegt Anpassungen des Nettoumlaufvermögens.

Seit der Privatisierung des Flughafen Malta im Jahr 2002 werden bis dato 57,1% an der >

MMLC von der Flughafen Wien AG über die Tochtergesellschaft VIE (Malta) Limited gehalten. Die Flughafen-Wien-Gruppe stellt auch das operative Management des Flughafen Malta und hält über VIE (Malta) Limited direkt weitere 10,1% der Anteile am Flughafen Malta. Durchgerechnet war die Flughafen-Wien-Gruppe daher bis vor der Transaktion zu 32,94% am Flughafen Malta beteiligt.

Durch den Kauf übernimmt die Flughafen-Wien-Gruppe die indirekte Beteiligung von SNC Lavalin Group Inc. an MMLC und erhöht dadurch ihre indirekte Beteiligung am Flughafen Malta durchgerechnet um weitere 15,5%. Die Flughafen-Wien-Gruppe erlangt durch die Transaktion Kontrolle über die MMLC. Die VIE (Malta) Limited und MMLC haben somit gemeinsam eine Beherrschung über den Malta International Airport plc.

Mit Closing wird die Flughafen-Wien-Gruppe somit den Malta International Airport plc und die in diesem Zusammenhang erworbenen Gesellschaften in den Vollkonsolidierungskreis aufnehmen.

Schwechat, am 7. März 2016

**Der Vorstand**



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO



# Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil	Konsolidierungsart	Segment
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	Alle
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0 %	VK	Airport, Retail & Properties
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK	Airport
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Technik GmbH	VAT	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG	LZW	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Airport
VIE Immobilien Betriebs GmbH	IMB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH	VFI	BPIB	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
BTS Holding, a.s. "v likvidacii"	BTSH	VIE	Slowakei	80,95%	VK	Sonstige

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzern-Anteil	Konsolidierungsart	Segment
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Sonstige
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Malta Finance Holding Ltd.	VIE MFH	VIE	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VIE MFH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Limited	VIE OP	VIE OPH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Airport Baumanagement GmbH	VAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna Passenger Handling Services GmbH	VPHS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	Sonstige
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0%	EQ	Sonstige
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ	Sonstige
Malta International Airport p.l.c.	MIA	VIE Malta	Malta	33,0%	EQ	Sonstige
Malta Mediterranean Link Consortium Limited (Teilkonzern mit Malta International Airport p.l.c.)	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1%	EQ	Sonstige
"GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	EQ	Sonstige
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	NK	Sonstige
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100,0%	NK	Sonstige
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	NK	Sonstige

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)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIE
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien, sowie Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden auf dem Gelände der Flughafen Wien AG.	

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	17.541,6	17.279,0
Periodenergebnis	7.144,6	14.959,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>7.144,6</b>	<b>14.959,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	89.834,3	99.584,5
Kurz- und langfristige Schulden	5.137,6	6.650,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>84.696,7</b>	<b>92.934,1</b>

### › Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

<b>Sitz:</b>	Bad Vöslau
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VAH
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Betrieb und Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie Planung, Errichtung und Betreibung von Gebäuden und Anlagen.	

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	932,1	970,3
Periodenergebnis	62,3	175,3
Sonstiges Ergebnis	-1,2	-2,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>61,1</b>	<b>173,3</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.782,4	1.540,6
Kurz- und langfristige Schulden	240,9	171,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>1.541,5</b>	<b>1.369,4</b>



### › Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)

<b>Sitz:</b>	Schwechat	
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIEL	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung.	

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	2.473,4	2.373,7
Periodenergebnis	1.301,6	1.272,1
Sonstiges Ergebnis	0,1	-0,7
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.301,7</b>	<b>1.271,4</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	5.886,9	5.818,0
Kurz- und langfristige Schulden	228,7	189,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>5.658,3</b>	<b>5.628,6</b>

### › VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H. (VINT)

<b>Sitz:</b>	Schwechat	
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIAB	

**Gegenstand des Unternehmens:** Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	844,6	1.013,3
Periodenergebnis	643,8	3.359,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>643,8</b>	<b>3.359,5</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	44.674,7	48.476,1
Kurz- und langfristige Schulden	439,7	4.884,9
<b>Nettovermögen</b>	<b>44.234,9</b>	<b>43.591,1</b>

### › VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

<b>Sitz:</b>	Schwechat	
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIE	

**Gegenstand des Unternehmens:** Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR, LZW, IMB und VWTC, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf sowie in der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	2.464,9	2.757,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2.464,9</b>	<b>2.757,3</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	54.887,4	35.938,4
Kurz- und langfristige Schulden	14.000,0	5.516,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>40.887,4</b>	<b>30.422,4</b>

### › 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.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	3.748,7	3.219,7
Periodenergebnis	1.412,8	1.395,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.412,8</b>	<b>1.395,8</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	39.592,2	40.145,2
Kurz- und langfristige Schulden	20.256,6	20.807,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>19.335,6</b>	<b>19.337,9</b>

### › 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 Erfüllungsgehilftätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inklusive Betankung und Hangarierung).

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	12.839,1	12.335,6
Periodenergebnis	1.560,9	1.930,6
Sonstiges Ergebnis	-18,4	-73,2
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.542,5</b>	<b>1.857,5</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	8.239,5	7.934,9
Kurz- und langfristige Schulden	1.985,2	1.798,3
<b>Nettovermögen</b>	<b>6.254,3</b>	<b>6.136,5</b>

### › Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. (BPIB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99% VIEL 1% IVW

Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	9.159,5	8.678,9
Periodenergebnis	10.657,8	1.972,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>10.657,8</b>	<b>1.972,7</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	26.563,6	18.253,5
Kurz- und langfristige Schulden	1.288,8	11.972,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>25.274,8</b>	<b>6.281,5</b>

### › Vienna Airport Technik GmbH (VAT)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen im Elektroanlagensektor. Weiters ist sie tätig in der Errichtung von elektrischen Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung, und in der Installation elektrischer Infrastruktur sowie im Vertrieb von Sicherheitseinrichtungen.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	35.798,6	14.690,0
Periodenergebnis	1.316,4	1.810,5
Sonstiges Ergebnis	39,2	45,8
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.355,6</b>	<b>1.856,3</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	7.863,2	5.427,9
Kurz- und langfristige Schulden	5.107,9	2.128,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>2.755,3</b>	<b>3.299,7</b>

### › Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafenprivatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

Beträge in T€	2014	2014
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	9,5	34,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>9,5</b>	<b>34,8</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	57.713,4	59.981,7
Kurz- und langfristige Schulden	0,1	2.277,8
<b>Nettovermögen</b>	<b>57.713,4</b>	<b>57.703,9</b>

### › 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 inländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	52.986,0	51.987,2
Periodenergebnis	8.372,4	9.310,6
Sonstiges Ergebnis	631,9	-323,5
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>9.004,3</b>	<b>8.987,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	30.441,8	29.512,5
Kurz- und langfristige Schulden	12.953,4	12.228,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>17.488,4</b>	<b>17.284,1</b>

### › 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.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	2.619,4	2.531,0
Periodenergebnis	45,8	86,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>45,8</b>	<b>86,3</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	8.339,9	8.476,7
Kurz- und langfristige Schulden	5.498,4	5.681,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>2.841,5</b>	<b>2.795,7</b>

### › BTS Holding a.s. „v likvidacii“ (BTSH)

Sitz: Bratislava, Slowakei

Kapitalanteil: 47,7% VIE 33,3% VINT

**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-30,0	-2.792,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-30,0</b>	<b>-2.792,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	864,1	885,6
Kurz- und langfristige Schulden	316,7	308,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>547,4</b>	<b>577,4</b>

### › KSC Holding a.s. (KSCH)

<b>Sitz:</b>	Bratislava, Slowakei
<b>Kapitalanteil:</b>	47,7% VIE 52,3% VINT

**Gegenstand des Unternehmens:** Unternehmenszweck der Gesellschaft ist, neben dem Halten der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice, die Erbringung von Beratungsleistungen.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.254,5	1.012,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.254,5</b>	<b>1.012,7</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	34.721,5	34.309,2
Kurz- und langfristige Schulden	1.912,3	2.754,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>32.809,2</b>	<b>31.554,7</b>

### › VIE (Malta) Limited (VIE Malta)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta
<b>Kapitalanteil:</b>	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.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	5.644,0	4.397,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>5.644,0</b>	<b>4.397,4</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	61.161,9	58.506,7
Kurz- und langfristige Schulden	6.621,7	9.610,3
<b>Nettovermögen</b>	<b>54.540,3</b>	<b>48.896,3</b>

### › VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta
<b>Kapitalanteil:</b>	99,95% VIE 0,05% VIAB

**Gegenstand des Unternehmens:** Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Malta Finance Ltd.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-37,6	663,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-37,6</b>	<b>663,3</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	14.784,8	14.824,3
Kurz- und langfristige Schulden	16,2	18,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>14.768,6</b>	<b>14.806,2</b>

### › VIE Malta Finance Ltd. (VIE MF)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta	
<b>Kapitalanteil:</b>	99,95%VIE MFH 0,05%VIAB	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Kauf und Verkauf, Investition und Handel von Finanzinstrumenten.	

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	503,2	488,2
Sonstiges Ergebnis	-71,9	385,2
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>431,3</b>	<b>873,4</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	51.364,0	51.736,5
Kurz- und langfristige Schulden	50.442,5	50.861,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>921,5</b>	<b>875,4</b>

### › VIE Airport Baumanagement GmbH (VAB), vormals VIE ÖBA GmbH (OEBA)

<b>Sitz:</b>	Schwechat	
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIE	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der Flughafen Wien AG bzw. anderer Auftraggeber.	

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	3.355,2	3.463,6
Periodenergebnis	343,0	246,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>343,0</b>	<b>246,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	576,2	517,4
Kurz- und langfristige Schulden	184,2	218,3
<b>Nettovermögen</b>	<b>392,1</b>	<b>299,1</b>

### › Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)

<b>Sitz:</b>	Schwechat	
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIE	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.	

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	3.490,7	0,0
Periodenergebnis	82,3	-14,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>82,3</b>	<b>-14,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	607,9	65,7
Kurz- und langfristige Schulden	460,6	0,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>147,3</b>	<b>65,0</b>

### › VIE Operations Holding Limited (VIE OPH)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta	
<b>Kapitalanteil:</b>	99,95% VINT 0,05% VIAB	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited.	

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	476,6	1.205,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>476,6</b>	<b>1.205,2</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	474,8	408,9
Kurz- und langfristige Schulden	396,2	180,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>78,6</b>	<b>228,3</b>

### › VIE Operations Limited (VIE OP)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta	
<b>Kapitalanteil:</b>	99,95% VIE OPH 0,05% VINT	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Erbringung und Bereitstellung von Unterstützungs-, Service- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit internationalen Flughäfen.	

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	1.121,4	1.007,5
Periodenergebnis	742,1	673,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>742,1</b>	<b>673,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	665,2	395,3
Kurz- und langfristige Schulden	121,6	244,8
<b>Nettovermögen</b>	<b>543,6</b>	<b>150,5</b>

### › VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW)

<b>Sitz:</b>	Schwechat	
<b>Kapitalanteil:</b>	99,7% VIEL 0,3% IVW	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung von Liegenschaften, die Vermietung der im Eigentum der Gesellschaft stehenden Superädfikatsgebäude (Winterdienst- und Maintenance Halle) sowie die Verwaltung eigenen Vermögens.	

Beträge in T€	04-12/2015 <sup>1</sup>	2014
Umsatzerlöse	1.366,0	n.a.
Periodenergebnis	571,2	n.a.
Sonstiges Ergebnis	0,0	n.a.
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>571,2</b>	<b>n.a.</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	16.285,1	n.a.
Kurz- und langfristige Schulden	6.130,6	n.a.
<b>Nettovermögen</b>	<b>10.154,5</b>	<b>n.a.</b>

1) Erworben mit 31. März 2015

### › VIE Immobilien Betriebs GmbH (IMB)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIEL

**Gegenstand des Unternehmens:** Der Betrieb von Immobilien sowie die Funktion als Komplementärin in Tochter- und Enkeltochtergesellschaften der Flughafen Wien Aktiengesellschaft.

Beträge in T€	2015 <sup>1</sup>	2014
Umsatzerlöse	3,6	n.a.
Periodenergebnis	-3,3	n.a.
Sonstiges Ergebnis	0,0	n.a.
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-3,3</b>	<b>n.a.</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	601,3	n.a.
Kurz- und langfristige Schulden	89,5	n.a.
<b>Nettovermögen</b>	<b>511,7</b>	<b>n.a.</b>

1) Neugründung mit 18. Juni 2015

### › VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH (VFI)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 94% BPIB 6% IMB

**Gegenstand des Unternehmens:** Vermietung und Verwaltung von Flugbetriebsgebäuden.

Beträge in T€	2015 <sup>1</sup>	2014
Umsatzerlöse	0,0	n.a.
Periodenergebnis	0,0	n.a.
Sonstiges Ergebnis	0,0	n.a.
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>n.a.</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	85.677,3	n.a.
Kurz- und langfristige Schulden	75.730,2	n.a.
<b>Nettovermögen</b>	<b>9.947,2</b>	<b>n.a.</b>

1) Erworben mit 31. Dezember 2015



## › 2. Gemeinschaftsunternehmen, die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:

### › City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. (CAT)

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Gemeinschaftsunternehmen
<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	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 Verkehrsverbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	12.019,8	11.495,8
Periodenergebnis	1.904,3	1.897,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.904,3</b>	<b>1.897,9</b>

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2015	2014
Planmäßige Abschreibungen	625,8	623,1
Zinserträge	0,1	3,6
Zinsaufwendungen	0,8	0,3
<b>Ertragsteueraufwand oder -ertrag</b>	<b>623,5</b>	<b>621,6</b>

Beträge in T€	31.12.2015	31.12.2014
Kurzfristige Vermögenswerte	15.571,2	12.048,7
Langfristige Vermögenswerte	7.218,4	7.756,1
Kurzfristige Schulden	2.437,4	1.328,3
Langfristige Schulden	281,0	309,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>20.071,2</b>	<b>18.166,9</b>

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2015	31.12.2014
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7,2	5,8
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	0,0	0,0

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

>

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2015	2014
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	9.101,6	8.150,8
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	954,1	950,8
<b>Buchwert zum 31.12.</b>	<b>10.055,7</b>	<b>9.101,6</b>

› „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2)

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Gemeinschaftsunternehmen
<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	51,0% VIAS
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung etc.	

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	10.783,7	9.615,4
Periodenergebnis	978,8	885,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>978,8</b>	<b>885,6</b>

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2015	2014
Planmäßige Abschreibungen	305,5	155,7
Zinserträge	0,0	0,2
Zinsaufwendungen	0,5	0,6
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	307,7	293,9

Beträge in T€	31.12.2015	31.12.2014
Kurzfristige Vermögenswerte	3.393,2	2.360,8
Langfristige Vermögenswerte	1.399,4	850,9
Kurzfristige Schulden	3.550,1	2.076,2
Langfristige Schulden	88,1	80,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>1.154,3</b>	<b>1.055,5</b>

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2015	31.12.2014
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3,1	0,7
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	0,0	0,0

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2015	2014
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	538,3	647,7
Anpassung Nettovermögen (aperiodisch)	0,0	-596,7
Anpassung Periodenergebnis (aperiodisch)	0,0	596,7
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	499,2	451,6
Erhaltene Dividende	-448,8	-561,0
<b>Buchwert zum 31.12.</b>	<b>588,7</b>	<b>538,3</b>

Im Geschäftsjahr 2013 nicht konsolidiert

### › Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (KSC)

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Gemeinschaftsunternehmen
<b>Sitz:</b>	Košice, Slowakei
<b>Kapitalanteil:</b>	66% KSCH
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Betrieb des Flughafens Košice.

Beträge in T€	2015 <sup>1</sup>	2014
Umsatzerlöse	9.625,5	9.048,1
Periodenergebnis	2.006,8	1.571,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2.006,8</b>	<b>1.571,3</b>

1) Vorläufige Werte

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2015 <sup>1)</sup>	2014
Planmäßige Abschreibungen	809,5	834,2
Zinserträge	59,5	95,0
Zinsaufwendungen	0,0	0,0
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	594,3	427,4

1) Vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2015 <sup>1)</sup>	31.12.2014
Kurzfristige Vermögenswerte	18.051,8	18.952,2
Langfristige Vermögenswerte	36.755,3	34.994,3
Kurzfristige Schulden	1.871,5	1.695,1
Langfristige Schulden	673,4	595,3
<b>Nettovermögen</b>	<b>52.262,2</b>	<b>51.656,1</b>

1) Vorläufige Werte

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2015	31.12.2014
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.491,7	16.711,1
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1)</sup>	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1)</sup>	0,0	0,0

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	31.12.2015	31.12.2014
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	34.093,1	33.533,4
Anpassung Gesamtergebnis (aperiodisch)	-44,5	0,0
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.324,5	1.037,1
Sonstige	389,7	352,0
Erhaltene Dividende	-889,7	-439,7
<b>Buchwert zum 31.12.</b>	<b>34.873,1</b>	<b>34.482,8</b>

### › Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC) Group

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Gemeinschaftsunternehmen	
<b>Sitz:</b>	La Valetta, Malta	
<b>Kapitalanteil:</b>	57,1% VIE Malta	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport.	

<b>Beträge in T€</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Umsatzerlöse	66.965,8	64.290,5
Periodenergebnis	19.200,4	16.730,7
Sonstiges Ergebnis	-348,3	-68,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>18.852,1</b>	<b>16.662,7</b>
den nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen	11.353,8	10.056,1
den Anteilseignern des Beteiligungsunternehmens zuzurechnen	7.498,3	6.606,6

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

<b>Beträge in T€</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Planmäßige Abschreibungen	6.639,0	6.534,8
Zinserträge	2.761,1	850,6
Zinsaufwendungen	2.232,5	2.392,5
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	10.501,5	9.204,7

<b>Beträge in T€</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Kurzfristige Vermögenswerte	52.684,2	45.902,0
Langfristige Vermögenswerte	146.470,8	146.676,5
Kurzfristige Schulden	54.935,2	26.819,5
Langfristige Schulden	44.440,4	72.128,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>99.779,3</b>	<b>93.630,7</b>
den nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen	46.613,5	44.173,9
den Anteilseignern des Beteiligungsunternehmens zuzurechnen	53.165,8	49.456,9

In den vorstehenden angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2015	31.12.2014
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40.069,7	30.780,8
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	27.850,2	4.556,4
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	34.058,0	61.908,1

1) ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	31.12.2015	31.12.2014
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1.	28.239,9	25.546,6
Anpassung Gesamtergebnis (aperiodisch)	-227,8	-698,7
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	4.281,5	3.772,4
Erhaltene Dividende	-1.827,2	-1.084,9
Firmenwerte	667,1	667,1
Sonstiges	-667,4	37,1
<b>Buchwert zum 31.12.</b>	<b>30.466,2</b>	<b>28.239,6</b>

### › Malta International Airport plc. (MIA) Group

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Gemeinschaftsunternehmen
<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta
<b>Kapitalanteil:</b>	10,1% VIE Malta 40,0% MMLC
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Betrieb des Flughafens Malta International Airport.

Die Gesellschaft ist an der Börse in Malta notiert. Der Börsenkurs zum Bilanzstichtag betrug € 4,03 (im Vorjahr: € 2,35) und der Kurswert der direkten 10,1%-igen Anteile T€ 55.071,2 (Vorjahr: T€ 32.113,5).

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	66.965,8	64.290,4
Periodenergebnis	19.271,1	16.828,8
Sonstiges Ergebnis	-348,3	-68,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>18.922,7</b>	<b>16.760,8</b>

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2015	2014
Planmäßige Abschreibungen	6.639,0	6.533,2
Zinserträge	2.760,8	850,0
Zinsaufwendungen	2.183,9	2.306,8
<b>Ertragsteueraufwand oder -ertrag</b>	<b>10.518,6</b>	<b>9.234,5</b>

Beträge in T€	31.12.2015	31.12.2014
Kurzfristige Vermögenswerte	52.258,7	45.837,6
Langfristige Vermögenswerte	119.656,0	119.861,7
Kurzfristige Schulden	52.495,1	24.757,9
Langfristige Schulden	41.730,4	67.318,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>77.689,1</b>	<b>73.623,2</b>

In den vorstehenden angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	2015	2014
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39.644,2	30.726,5
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	25.750,2	2.456,4
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	31.348,0	57.098,1

1) ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2015	2014
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1.	7.435,9	6.765,4
Anpassung Gesamtergebnis (aperiodisch)	-149,9	-43,4
Gesamtergebnis , das dem Konzern zuzurechnen ist	1.911,2	1.692,8
Erhaltene Dividende	-1.503,2	-1.024,9
Firmenwerte	22.569,1	22.569,1
Sonstiges	-90,5	-44,5
<b>Buchwert zum 31.12.</b>	<b>30.172,7</b>	<b>29.914,6</b>

### › 3. Assoziierte Unternehmen, die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:

#### › SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Assoziiertes Unternehmen
<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	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 Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeit.

Beträge in T€	2015 <sup>1</sup>	2014
Umsatzerlöse	989,6	805,0
Periodenergebnis	111,4	-57,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>111,4</b>	<b>-57,3</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	678,9	596,9
Kurz- und langfristige Schulden	117,5	122,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>561,4</b>	<b>474,9</b>

1) Vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2015	31.12.2014
Buchwerte der Anteile an nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen, SCA	283,7	243,5

### › 4. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden:

#### › GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIAS

**Gegenstand des Unternehmens:** Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	1.941,9	4.591,6
Periodenergebnis	95,5	141,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>95,5</b>	<b>141,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	931,6	1.180,7
Kurz- und langfristige Schulden	327,6	548,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>604,0</b>	<b>632,5</b>



### › 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.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-1,1	-1,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,4</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	47,0	48,0
Kurz- und langfristige Schulden	0,1	0,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>47,0</b>	<b>48,0</b>

### › VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H (SHOP)

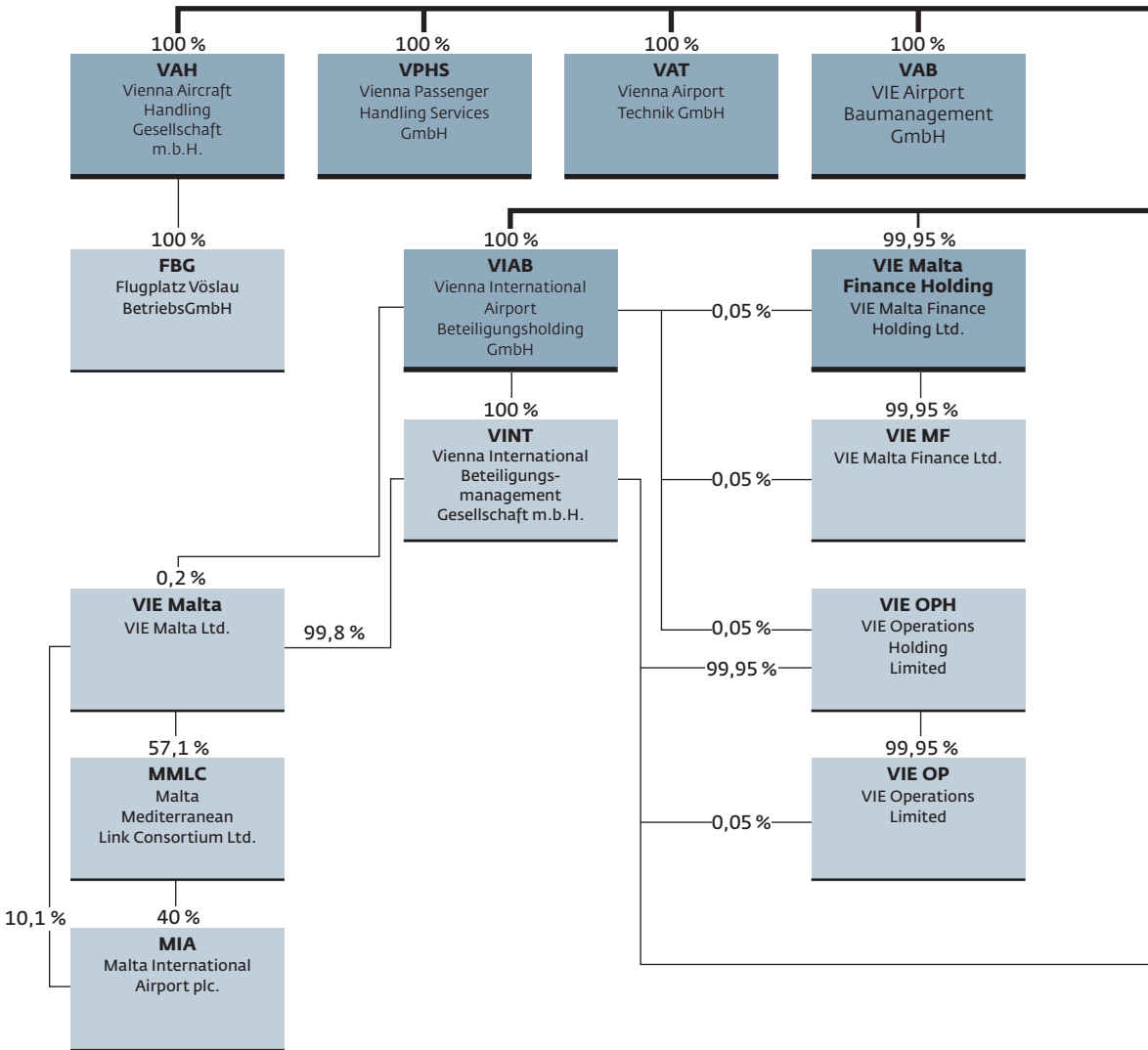
**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland.

Beträge in T€	2015	2014
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-3,1	-2,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-3,1</b>	<b>-2,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	6,5	0,1
Kurz- und langfristige Schulden	0,0	0,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>6,5</b>	<b>-0,4</b>

# Flughafen Wien AG

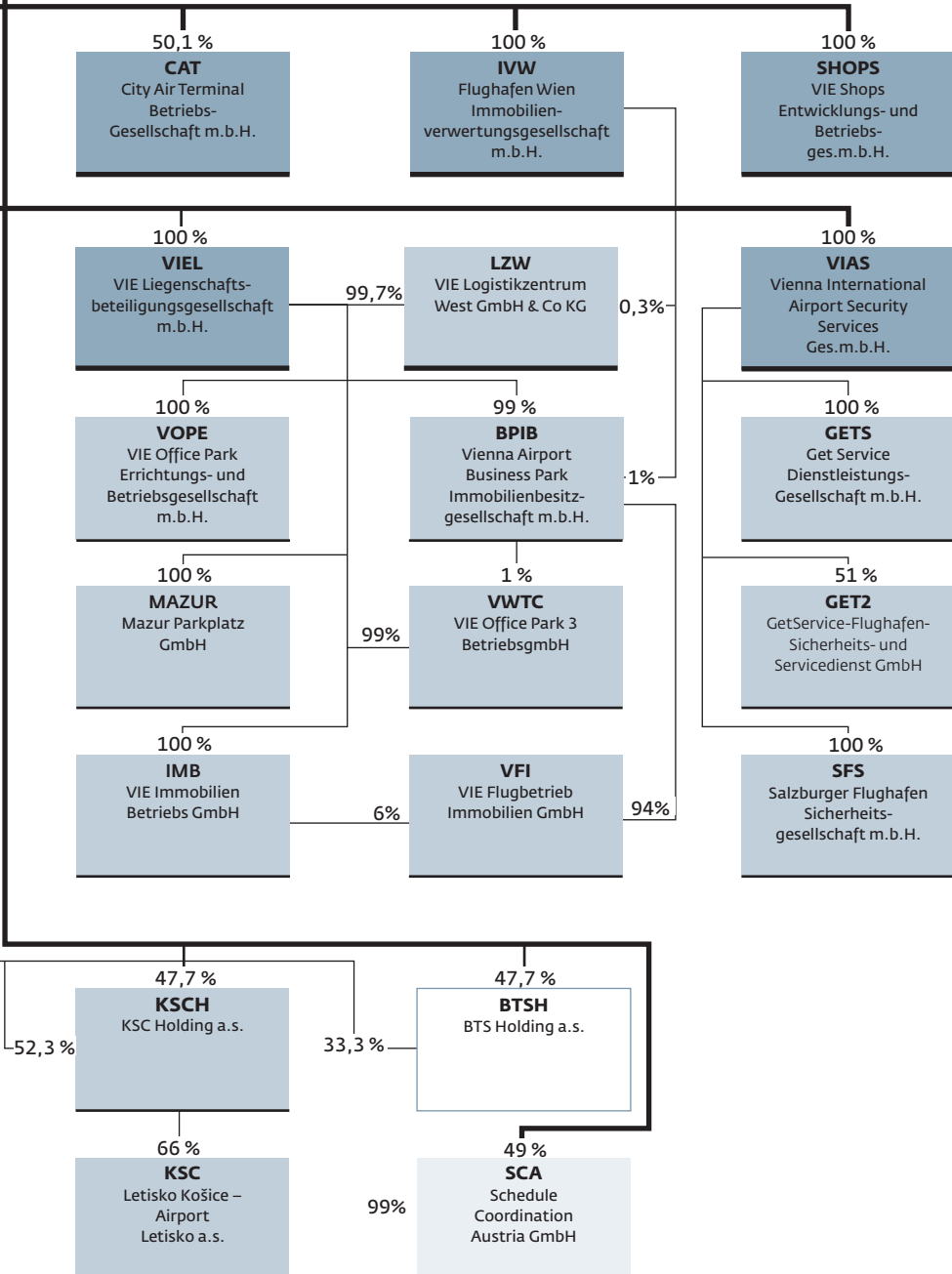


- direkte Tochtergesellschaft (> 50 %)
  - indirekte Tochtergesellschaft / Beteiligung
  - Beteiligung (< 50 %)
  - in Liquidation
  - direkte AG-Tochtergesellschaft / Beteiligung
  - indirekte AG-Tochtergesellschaft / Beteiligung
- Prozentangaben beziehen sich auf Kapitalanteile

## Tochtergesellschaften und Beteiligungen



Stand: 31.12.2015



# 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, 7. März 2016

## 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,**

bestehend aus der Konzernbilanz zum **31. Dezember 2015**, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzerngeldflussrechnung und der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr sowie dem Konzernanhang geprüft.

### › Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung und sachgerechte Gesamtdarstellung dieses Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB und für die internen Kontrollen, die die gesetzlichen Vertreter als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen beabsichtigten oder unbeabsichtigten falschen Darstellungen ist.

### › Verantwortung des Abschlussprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Konzernabschluss abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der internationalen Prüfungsstandards (International Standards on Auditing – ISA). Nach diesen Grundsätzen haben wir die beruflichen Verhaltensanforderungen einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Konzernabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher beabsichtigter oder unbeabsichtigter falscher Darstellungen im Konzernabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das für die Aufstellung und sachgerechte Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses durch den Konzern relevante interne Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirk- >

samkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsgrundsätze und der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

### › Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2015 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr 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 7. März 2016

**KPMG Austria GmbH**

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

**Mag. Heidi Schachinger**

Wirtschaftsprüferin



# 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 (ECV):** 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:** Entgeltpolitische Anreize wie das Destinations-, das Frequenz- sowie das 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
- › **Maximum Take-off Weight (MTOW):** 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)
- › **Terminal 3:** 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-Marge:** (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz
- › **EBIT-Marge:** 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)
- › **BMVIT:** Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- › **CO<sub>2</sub>:** Kohlendioxid
- › **IATA:** International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)
- › **ICAO:** International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
- › **Lfz:** Luftfahrzeug
- › **PAX:** Passagier
- › **VIAS:** Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.

# 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:**

[www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)

### **Investor Relations Flughafen Wien:**

[www.viennaairport.com/  
unternehmen/investor\\_relations](http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations)

### **Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:**

[www.laermschutzprogramm.at](http://www.laermschutzprogramm.at)

### **Umwelt und Luftfahrt:**

[www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at)

### **Alles zur 3. Piste:**

[www.viennaairport.com/unternehmen/  
flughafen\\_wien\\_ag/3\\_piste](http://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste)

### **Dialogforum Flughafen Wien:**

[www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at)

### **Mediationsverfahren (Archiv):**

[www.viemediation.at](http://www.viemediation.at)

---

## **Dieser Geschäftsbericht wurde im Auftrag der Flughafen Wien AG**



**von VGN – Content Marketing /  
Corporate Publishing produziert.**  
(Managing Director: Erich Schönberg)

## **Konzeption und Gestaltung:**

Dieter Dalinger, Gabriele Rosenzopf MSC

## **Layout, Tabellensatz und Koordination:**

Alexander Puff

## **Vorstandsporträts: Ian Ehm**

## **Infografik: Rene Gatti,**

## **Lektorat: Mag. Thomas Lederer**

---

**Disclaimer:** Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss im März 2016 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 2015 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft finden Sie auf unserer Homepage [www.viennaairport.com/unternehmen/investor\\_relations](http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations) 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.









[www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)