



Geschäftsbericht
2013

Flughafen Wien AG

www.viennaairport.com

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

› Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

in € Mio. (ausgenommen Mitarbeiter)	2013	Veränd. in %	2012	2011	2010
Gesamtumsatz	622,0	+2,4	607,4	582,0	533,8
davon Airport [°]	331,4	+5,1	315,3	294,6	260,0
davon Handling [°]	151,9	-2,6	155,9	160,5	165,2
davon Retail & Properties [°]	121,2	+1,4	119,5	110,6	93,6
davon Sonstige Segmente [°]	17,5	+5,4	16,6	16,1	14,5
EBITDA	241,5	+9,1	221,4	189,0	168,1
EBITDA-Marge (in %) ¹	38,8	n.a.	36,5	32,5	31,5
EBIT	112,1	+3,8	108,0	67,2	102,3
EBIT-Marge (in %) ²	18,0	n.a.	17,8	11,5	19,2
ROCE (in %) ³	5,1	n.a.	4,9	3,2	5,1
Konzernergebnis nach Minderheiten	73,3	+1,9	71,9	31,6	75,7
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	204,4	+13,7	179,7	178,9	169,7
Eigenkapital	905,9	+6,4	851,6	811,4	823,0
Eigenkapitalquote (in %)	46,4	n.a.	41,3	37,7	41,2
Nettoverschuldung	633,4	-12,0	719,6	751,7	666,3
Bilanzsumme	1.953,9	-5,2	2.061,8	2.150,2	1.998,5
Gearing (in %)	69,9	n.a.	84,5	92,6	81,0
Investitionen ⁴	72,8	-28,0	101,2	260,2	145,5
Ertragsteuern	23,5	+9,7	21,4	13,5	23,0
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt ⁵	4.399	-1,7	4.475	4.525	4.266
Mitarbeiter zum Stichtag 31.12.	4.247	-1,3	4.306	4.500	4.336

[°] 2012 angepasst an die neue Segmentdarstellung

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

› Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2013	Veränd. in %	2012	2011	2010
Gesamtpassagiere (in Mio.)	22,0	-0,7	22,2	21,1	19,7
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,8	-3,7	7,1	6,5	5,9
Flugbewegungen	231.179	-5,5	244.650	246.157	246.146
MTOW (in Mio. Tonnen) ⁶	7,9	-2,6	8,1	8,3	8,0
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	256.194	+1,6	252.276	277.784	295.989
Sitzladefaktor (in %) ⁷	74,8	n.a.	73,0	69,6	68,9

› Börsentechnische Kennzahlen

	2013	Veränd. in %	2012	2011	2010
Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	0,0	21	21	21
KGV (per 31.12.)	17,5	+39,1	12,6	19,4	14,2
Gewinn je Aktie (in €)	3,49	+2,0	3,42	1,50	3,61
Dividende je Aktie (in €) ⁸	1,30	+23,8	1,05	1,00	2,00
Dividenden-Rendite (per 31.12.; in %)	2,1	n.a.	2,4	3,4	3,9
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	37,3	n.a.	30,5	66,5	55,5
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	1.281,0	+41,9	902,8	614,3	1.075,8
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	61,43	+42,9	42,99	51,98	51,23
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	41,00	+57,5	26,04	25,70	33,11
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	61,00	+41,9	42,99	29,25	51,23
Marktgewichtung ATX Prime (per 31.12.; in %) ⁹	1,4	n.a.	1,1	1,0	n.a.

6) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge; 7) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere / angebotene Sitzplatzkapazität; 8) Dividende 2013: Vorschlag an Hauptversammlung; 9) ATX Prime: per März 2011 Umstufung der VIE-Aktie vom ATX in den ATX Prime.

Impressum

Medieninhaber Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Postfach 1
1300 Wien-Flughafen Austria

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

<http://www.viennaairport.com>

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

Investor Relations

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

Leitung Kommunikation

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

Pressestelle

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

Hersteller

Ueberreuter Print GmbH
2100 Korneuburg

Das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet:

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

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

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

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

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

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

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

Dieser Geschäftsbericht wurde im Auftrag der Flughafen Wien AG



**von Corporate Publishing und Media
Solutions VGN (Leitung: Martin Moser)
produziert.**

Konzeption, Gestaltung und

Produktion: Dieter Dalinger,
Gabriele Rosenzopf, MSC

Layout und Tabellensatz: Petra Meier

Vorstandsporträts: Leszek Wisniewski

Infografik: Rene Gatti,
Gabriele Rosenzopf, MSC

Lektorat: Thomas Lederer

Disclaimer: Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 07. März 2014 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 2013 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft finden Sie auf unserer Homepage: <http://ir.viennaairport.com> unter dem Menüpunkt: Publikationen und Berichte. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Geschäftsbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit Frauen und Männer gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Geschäftsbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt.

Inhalt

8	—	Brief an die Aktionäre
12	—	Unternehmensstrategie
18	—	Unternehmensprofil
19	—	Der Standort Flughafen Wien-Schwechat
22	—	Die Flughafen-Wien-Gruppe
22	—	Die Segmente
28	—	Auslandsbeteiligungen im Überblick
28	—	Unternehmenssteuerung und Finanzmanagement
29	—	Geschäftsmodell
36	—	Verantwortungsvolle Unternehmensführung
44	—	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
52	—	Investor Relations
58	—	Corporate-Governance-Bericht
71	—	Bericht des Aufsichtsrats
74	—	Konzernlagebericht
116	—	Konzernabschluss
118	—	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
119	—	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
120	—	Konzern-Bilanz
121	—	Konzern-Geldflussrechnung
122	—	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
124	—	Konzernanhang
222	—	Erklärung des Vorstands nach §82 Börsegesetz
223	—	Bestätigungsvermerk
225	—	Glossar



Dr. Günther Ofner



Mag. Julian Jäger

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

Das Geschäftsjahr 2013, über das wir Sie in diesem Bericht detailliert informieren wollen, war einerseits herausfordernd, letztlich aber doch sehr erfolgreich. Zahlreiche außerordentliche Einflüsse haben den Geschäftsverlauf geprägt. Ein harter, langer Winter und Schneemengen, wie sie statistisch gesehen nur alle 50 Jahre vorkommen, haben unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Höchstleistungen abverlangt.

Politische Krisen wie jene in Ägypten, Streiks bei Fluglinien und einigen europäischen Airports haben das Passagieraufkommen negativ beeinflusst. Dennoch konnten schließlich die Ergebnisziele übertroffen und unser Anspruch, profitables Umsatzwachstum bei sinkender Verschuldung sicherzustellen, erfüllt werden.

22 Millionen Reisende frequentierten 2013 unseren Airport. Das ist – nicht zuletzt bedingt durch die oben beschriebenen Faktoren – ein Minus gegenüber dem Vorjahr von 0,7%. Dieser Rückgang ist auf eine sinkende Zahl von Transfer-Passagieren zurückzuführen, bei lokalen Fluggästen gab es sogar einen leichten Zuwachs. Die Zahl der Flugbewegungen ist wegen des Einsatzes größerer Luftfahrzeuge und eines von 73,0 % auf 74,8 % gestiegenen Sitzladefaktors um 5,5 % auf 231.179 zurückgegangen. Dennoch konnte der Flughafen Wien seine strategische Position als bedeutende Drehscheibe nach Mittel- und Osteuropa weiter behaupten. Mit rund 40 Destinationen bietet Wien noch vor München oder Frankfurt die meisten Direktverbindungen in diese Region an.

Vor diesem Hintergrund konnte die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) den Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 2,4 % auf € 622 Mio. steigern. Das EBITDA legte um 9,1 % auf € 241,5 Mio. zu, die EBITDA-Marge stieg auf 38,8 % (2010 waren es nur 31,5 %), und das Nettoergebnis kletterte um 1,9 % auf € 73,3 Mio. Letzteres ist besonders erfreulich, da 2013 die erstmals über das ganze Geschäftsjahr wirkenden Belastungen durch Betriebskosten und Abschreibungen des neuen Terminals durch Produktivitätssteigerungen kompensiert werden konnten. Der erzielte Produktivitätszuwachs spiegelt sich auch im gegenüber 2012 nochmals um 1,7% niedrigeren durchschnittlichen Mitarbeiterstand von 4.399 wider.

Durch konsequentes Kostenmanagement und einen klaren Fokus auf Effizienz ist es >

gelingen, die Finanzkraft der FWAG bedeutend zu stärken. Die Verschuldung des Unternehmens sank um 12 % beziehungsweise € 86,2 Mio. auf € 633,4 Mio. Das Gearing – also die Verschuldung in Relation zum Eigenkapital – hat sich dadurch um 14,6 Prozentpunkte auf 69,9 % verbessert. Hier spielte auch die erfolgreiche Durchsetzung von Ansprüchen gegen Auftragnehmer, die an der Errichtung des neuen Terminals mitgewirkt hatten, eine große Rolle. Die Kosten des Check-in 3 konnten schließlich auf unter € 725 Mio. gesenkt werden. Auch die Selbstfinanzierungskraft des Unternehmens gemessen am Cash Flow hat sich erheblich verbessert. Die Kennzahl stieg gegenüber 2012 um 13,7 % auf € 204,4 Mio.

Positiv entwickelten sich auch die Beteiligungen der FWAG, wobei hier die exzellente Performance des Flughafen Malta hervorzuheben ist, der ein Passagierplus von 10,4 % verzeichnete. Der Ergebnisbeitrag dieser, unserer wichtigsten Beteiligung erhöhte sich markant um 20,4 % auf € 5,0 Mio.

Von der positiven Ergebnisentwicklung profitieren Sie auch ganz persönlich durch einen deutlich von € 1,05 auf € 1,30 erhöhten Dividendenvorschlag. Zudem ist der Aktienkurs allein im Jahresverlauf 2013 um 42 % gestiegen, seit März 2012 beträgt die Kurssteigerung sogar über 150 %, und auch die Umsätze der FWAG-Aktie an der Börse haben sich kräftig erhöht. Diese beiden Faktoren, die das zurückgekehrte Vertrauen der Anleger in unser Unternehmen zeigen, führen, wie angekündigt, Ende März 2014 zur Wiederaufnahme des Papiers in den ATX, den Leitindex der Wiener Börse.

Unser oberstes strategisches Ziel, profitables Wachstum, setzt natürlich auch permanente Verbesserungen unserer Infrastruktur voraus. In diesem Bereich sind wir 2013 bedeutend vorangekommen. So konnte die Sanierung und Ertüchtigung der Piste 16/34 – eine Fläche von immerhin 220.000 Quadratmetern – innerhalb des festgelegten Zeit- und Kostenrahmens abgeschlossen werden. Zu Jahresbeginn wurde der neu gestaltete Check-in 1 seiner Bestimmung übergeben. Durch die Eröffnung zahlreicher neuer Shops und die stete Erweiterung des Gastronomieangebots konnte das Reiseerlebnis unserer Passagiere weiter verbessert werden, was sich in einer wesentlich günstigeren Beurteilung in der international wichtigsten Airport-Qualitätsstudie, des Airport Service Quality Reports, niederschlägt. Dazu haben auch viele Detailmaßnahmen, von Verbesserungen bei Leitsystem und Monitoren bis hin zur Einführung von Sofort-Servicestellen direkt bei den Sicherheitskontrollen beigetragen.

Die nachhaltigen Kostenreduktionen und die für 2014 bereits fixen neuen Destinationen lassen für 2014 ein Wachstum bei Umsatz und Ergebnissen erwarten. Unsere Strategie, insbesondere auf der Langstrecke mehr Star-Alliance-Partner nach Wien zu holen, trägt Früchte. Neben EVA-Air wird Wien nun auch von Air China und Ethiopian angeflo-

gen. Für 2014 ist die Revitalisierung des Pier West geplant. Sie wird bis Jahresende abgeschlossen werden und den Reisenden ein modernes, attraktives Ambiente sowie ein erweitertes Retail- und Gastronomieangebot bringen. Noch für den Sommer ist der Zuschlag für Errichtung und Betrieb eines weiteren Hotels am Flughafengelände geplant – ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg des Flughafen Wien zur Airport-City.

Was die Passagierentwicklung betrifft, so wird das Wachstum im ersten Quartal 2014 zwar wie erwartet schwach ausfallen, doch zahlreiche neue Langstrecken – etwa nach Newark, Peking oder Addis Abeba – beziehungsweise Streckenverdichtungen nach wichtigen Destinationen wie London und Frankfurt lassen ein deutliches Plus für den Sommerflugplan erwarten. Für das Gesamtjahr 2014 gehen wir daher von einem Passagierwachstum in der Spanne von 1 % bis 3 % aus.

Unsere betriebswirtschaftlichen Ziele bleiben weiterhin die Erhöhung der Ertragskraft bei gleichzeitiger Senkung der Verschuldung, um die finanzielle Manövrierfähigkeit zu verbessern. So erwarten wir für 2014 einen Umsatz von über € 630 Mio., ein EBITDA höher als € 240 Mio. und ein Konzernergebnis von über € 75 Mio. Die Verschuldung soll unter € 600 Mio. fallen, womit wir unser Langfristziel – eine Nettoverschuldung unter dem 2,5fachen des EBITDA - zwei Jahre früher erreichen als geplant.

Die strategische Ausrichtung unseres Unternehmens, die Position des Flughafen 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, 07. März 2013

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Unternehmensstrategie

Die Flughafen Wien AG ist Komplettbetreiber des Flughafens Wien-Schwechat. Wir zählen zu den führenden Flughäfen in Europa weil wir als wichtige Drehscheibe zwischen Ost und West die Bedürfnisse unserer Kunden professionell und serviceorientiert erfüllen. Unser Einzugsgebiet umfasst rund 12 Mio. Menschen in einer der wachstumsstärksten Regionen Europas.

Unsere Position im internationalen Luftverkehr wollen wir in den kommenden Jahren strategisch stärken und damit ein über dem europäischen Durchschnitt liegendes Passagierwachstum erzielen. Im Fokus stehen dabei 3 primäre Stoßrichtungen, die auf die nachhaltige Erhöhung unseres Unternehmenswertes abzielen:

Kundenzufriedenheit steigern und Drehscheibenfunktion optimal unterstützen

Bei vielen kundenrelevanten Qualitäts- und Serviceleistungen - z.B. Pünktlichkeit, Umsteigezuverlässigkeit oder Flugzeugabfertigung - nehmen wir schon heute eine führende Position ein. Diese Ausrichtung wollen wir in Zukunft weiter stärken und bei der Kundenzufriedenheit ein im internationalen Vergleich überdurchschnittliches Rating erzielen. Gezielte bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung des Passagierkomforts und der Aufenthaltsqualität in den Terminals stehen dabei im Vordergrund. Darüber hinaus haben wir unter dem Titel „Service-WM“ eine systematische Koordinations- und Steuerungsplattform für die laufende Verbesserung der Dienstleistungsqualität im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses implementiert. >

Wir schaffen beste Rahmenbedingungen für den Umsteigeverkehr. Das Incentiveprogramm für die Entgelte der Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) – in besonderer Weise der Transferincentive – ist auf die Unterstützung dieser Zielsetzung ausgerichtet. Die Aufgabe des Aviation Marketing ist es, sich besonders um die für den Transferverkehr strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu bemühen. Bereits im Jahr 2012 wurden Vereinbarungen mit Austrian Airlines und NIKI über eine weitere Vertiefung der bestehenden Partnerschaften geschlossen. Diese gute Zusammenarbeit setzt sich auch 2013 durch eine optimierte Abstimmung von Kernprozessen zur Generierung von Leistungs- und Kostenvorteilen für beide Seiten fort. Weiters optimieren wir die Transferqualität des Flughafens durch die Schaffung notwendiger räumlicher Voraussetzungen für kurze Umsteigewege und -zeiten. Zusätzlich wird die Servicequalität für den Passagier durch die Errichtung eines Bahnhofes, der den Flughafen an das Fernstreckennetz der Bahn anbindet, sowie eines Verbindungsganges zwischen Schengen und Non-Schengen Busankunft weiter erhöht, wodurch sich der Passagierweg in die Gepäcksausgabehalle erheblich verkürzt.

Der Geschäftsbereich Handling trägt durch seine hohe Prozess- und Dienstleistungsqualität in der Abfertigung maßgeblich zur Wettbewerbsstärke des Standortes bei. Durch Service-Level-Agreements mit den Airlines, ein laufendes Qualitätsmonitoring und das proaktive Aufgreifen von Kundenanliegen wird das hohe Qualitätsniveau langfristig abgesichert und ausgebaut.

Neue Erfolgspotenziale aufbauen und bestehende Potenziale optimal nutzen

› Aviation

Der Luftverkehr ist ein Wachstumsmarkt. Durch den bedarfsgerechten Ausbau unserer Infrastruktur und Kapazitäten stellen wir sicher, dass die Airlines diese Wachstumspotenziale optimal realisieren können. Zentrale Infrastrukturmaßnahme war im Jahr 2013 die Sanierung der Piste 16/34. In diesem Zusammenhang wurden die Deck- und Tragschicht sowie die Schultern der gesamten Piste auf einer Fläche von rund 220.000 m² komplett erneuert. Das Projekt Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) befindet sich bereits in einem fortgeschrittenen behördlichen Genehmigungsstadium und hat zum Ziel, den Airlines eine langfristige Wachstumsperspektive am Standort bieten zu können. Bis zu einer möglichen Realisierung dieses Vorhabens wird in enger Kooperation mit den Systempartnern daran gearbeitet, die Kapazitäten des bestehenden 2-Pisten-Systems zu optimieren. Für 2015 ist die Sanierung der Piste 11/29 geplant. Darüber hinaus werden im Zusammenhang mit der notwendigen baulichen Revitalisierung des Check-in 2 - einem der ältesten Bauteile des Flughafens – mögliche Varianten evaluiert. Zukünftig sollen die Terminalkapazitäten erweitert und die bestehende Terminalkonfiguration neu gestaltet werden.

› Retail & Properties

Besondere Wachstumspotenziale sehen wir im Bereich Shopping und Gastronomie. Durch ein Bündel an verschiedenen Maßnahmen wollen wir in den nächsten Jahren die Attraktivität des Angebotes gezielt erhöhen und zu den führenden internationalen Airports in diesem Bereich aufschließen. Dazu zählen die Optimierung des Shopmix, die Ausweitung des Angebotes durch neue Marken, die Attraktivierung von Shopflächen sowie die Neukonzeption des Passagierflusses im Terminal (z. B. walk-through-Konzepte).

2014 erfolgt die Umgestaltung und Attraktivierung des Pier West sowie der Plaza, was zu einer weiteren Verbesserung der Frequenz sowie des Umsatzes pro Passagier in diesem Bereich führen soll. Zusätzlich wird ein neues Management-System zur Messung und Verbesserung der Performance der einzelnen Shops implementiert, das die systematische Ausschöpfung der vorhandenen Kaufkraftpotenziale am Standort optimal unterstützen wird.

Langfristig streben wir im Rahmen der Neugestaltung der bestehenden Terminalkonfiguration die Schaffung eines für alle Passagiere zugänglichen und flächenmäßig erweiterten Retailbereichs an. Dadurch können substantielle zusätzliche Ertrags- und Wachstumspotenziale realisiert werden.

Im Immobilienbereich verfolgen wir eine balancierte Entwicklungsstrategie in Richtung „Airport City Vienna“. Die Produktsegmente mit einem attraktiven Ertrags-/Risiko-profil werden in den nächsten Jahren offensiv ausgebaut. Dazu zählen insbesondere die Bereiche Hotellerie, Meeting & Conferencing, Offices und Frachtimmobilien. Je nach Projekt werden wir uns dabei in unterschiedlicher Tiefe in der Wertschöpfungskette engagieren. 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. Bei den Büroimmobilien verfolgen wir kurzfristig das Ziel, das bestehende Portfolio zu optimieren und den Ergebnisbeitrag durch eine weitere Erhöhung des Auslastungsgrades und der Reduktion von Betriebskosten zu verbessern.

Im Bereich der Werbung bündeln wir unser Portfolio an Werbeformen und -formaten unter einer eigenen Dachmarke „Vienna Airport-MEDIA“ (<http://www.airport-media.at>) und unterstützen damit die Premium-Positionierung unserer Produkte entlang der Dimensionen Innovation, Exklusivität und Qualität. Hinsichtlich der Ertragskraft bei Werbeerlösen streben wir Zuwachsraten an, die deutlich über dem Passagierwachstum liegen.

› Handling

Der Geschäftsbereich Handling ist klarer Marktführer sowohl im Bereich der Flugzeugabfertigung als auch bei der Frachtabfertigung. Der durchschnittliche Marktanteil im Handling betrug 2013 88,5 %. Aufgrund der Veränderungen im Flottenmix der Airlines (Trend in Richtung größerer Fluggeräte) und steigender Auslastung der Flugzeuge erwarten wir kaum Wachstum bei den Bewegungen in den nächsten Jahren. Das stellt eine große Herausforderung für die Erzielung eines positiven Ergebnisbeitrages dar und limitiert die Wachstumsperspektiven im Handling. Strategisch wollen wir unsere führende Position absichern, um das vorhandene Marktpotenzial bestmöglich ausschöpfen zu können. Die Stärkung der Qualitätsführerschaft, der Ausbau der Wertschöpfung durch das Schließen der Angebotslücke im Passagierhandling sowie die weitere Verbesserung der Prozess- und Kosteneffizienz stellen dafür die zentralen strategischen Stoßrichtungen dar.

>

Hohe Produktivität und Rentabilität erzielen

Die Umsetzung der geplanten offensiven Wachstumsstrategie erfordert entsprechende Investitionen. Diese können nur dann realisiert werden, wenn es gelingt, die Ertragskraft weiter zu stärken und damit die Eigenfinanzierungskraft zu verbessern. Die Flughafen-Wien-Gruppe verfolgt daher ein strategisches Programm zur Steigerung der Produktivität, zur Verschlanung der Prozesse und zur nachhaltigen Verbesserung der Kosteneffizienz. Damit schaffen wir die notwendigen Grundlagen, um im Vergleich mit den von der Lufthansa Gruppe genutzten Primärhubs (Frankfurt, München, Zürich) auch weiterhin die niedrigsten Nettoentgelte anbieten zu können.

An diesem Optimierungsprogramm sind alle Bereiche und Segmente beteiligt. Eine Vielzahl von Maßnahmen, die positive Effekte hinsichtlich Zeit, Kosten und Qualität bringen, konnte in den vergangenen Monaten bereits erfolgreich eingeleitet bzw. umgesetzt werden. Die Schwerpunkte im abgelaufenen Berichtsjahr haben sich auf folgende Stoßrichtungen konzentriert:

Die Produktivität der Mitarbeiter – gemessen anhand der Beschäftigtenzahl in Relation zu den Verkehrseinheiten (Passagiere und Fracht) – konnte auch im Jahr 2013 wieder gesteigert werden.

Durch die gewonnenen Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Betrieb des neuen Terminals Check-in 3 wurden substantielle Einsparungen bei den allgemeinen Betriebs- und Prozesskosten erzielt.

Im Zuge der laufenden Bemühungen zur Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation des Unternehmens konnte durch Restrukturierungen und Prozessverbesserungen der Mitarbeiterstand ohne nachteilige Auswirkungen auf die Servicequalität des Unternehmens gegenüber 2012 um 1,3 % auf 4.247 (Stichtag 31.12.2013) reduziert werden. Unter anderem wurde der Bereich Ver- und Entsorgung mit der Organisationseinheit Facility Management zusammengeführt, was Synergien ermöglichte. Die bauliche Instandhaltung wurde in die Tochtergesellschaft VIE ÖBA GmbH integriert, wodurch nun die Umsetzung bzw. die Begleitung von baulichen Maßnahmen in einer Einheit gebündelt ist.

Einsparungen wurden auch bei den Reinigungskosten erzielt, unter anderem dadurch, dass die bisher fix festgelegten Reinigungsintervalle nun bedarfsorientiert definiert sind. So kann auf unterschiedliche Beanspruchungen durch die Passagierfrequenz besser Rücksicht genommen werden.

Zur besseren Nutzung von vorhandenen Personalressourcen lassen wir die bisher an einen externen Dienstleister vergebenen Kommunaldienste (z.B. Winterdienst auf den Straßen und Gehwegen) durch eine Tochtergesellschaft erbringen, wodurch Kosten gespart werden.

Viele der bereits im Jahr 2012 eingeleiteten Maßnahmen wurden auch im vergangenen Jahr fortgesetzt und weiter intensiviert. Sie tragen nachhaltig zur Verbesserung der Produktivität und Kosteneffizienz des Unternehmens bei. Dazu zählt etwa das Programm zur Verbesserung der Energieeffizienz, die gebäude- und bereichsübergreifende Optimierung der Wartungsaktivitäten oder Prozessverbesserungen im Handling durch die Reduktion von Überschneidungen in der Wertschöpfungskette.



Unternehmensprofil

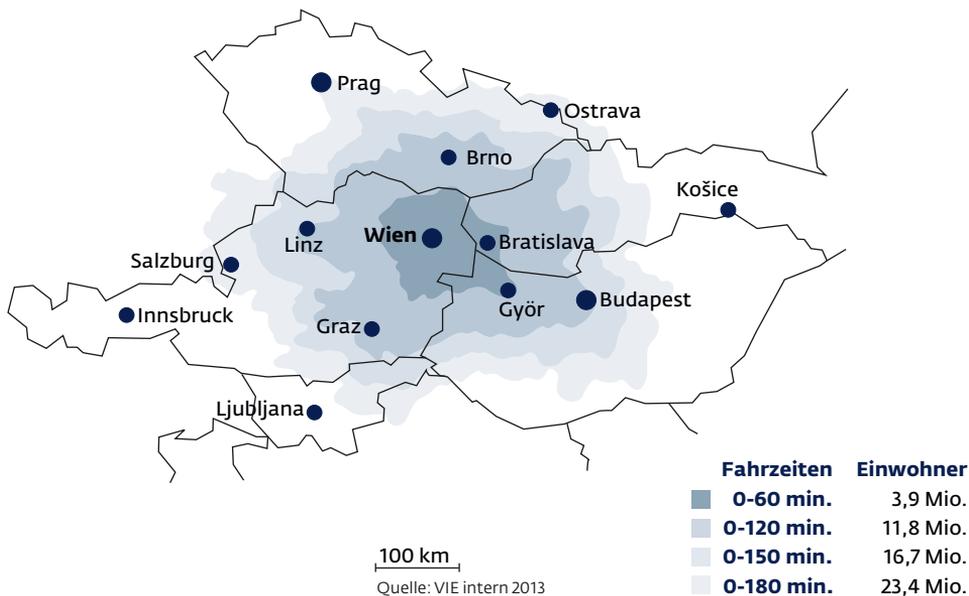
› Der Standort Flughafen Wien – Schwechat

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

Begünstigt durch seine geografische Lage, versteht sich der Flughafen Wien als wichtige Drehscheibe zu den Destinationen Mittel- und Osteuropas sowie in den Nahen und Mittleren Osten. Ein umfangreiches Angebot von 177 Destinationen in 69 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 des Flughafens Wien - Schwechat umfasst innerhalb von zwei Stunden Fahrzeit neben Österreich 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. Der zunehmende Ausbau der Infrastruktur in den Anrainerstaaten führt zu einer Erweiterung des für den Flughafen Wien relevanten Einzugsgebiets. Der wirtschaftliche Aufholprozess dieser Regionen bewirkt auch eine wachsende Reisebereitschaft.

Immer mehr Menschen reisen zum Flughafen Wien mit Privatauto, Bus oder Bahn an. Wir wollen die Anreise auch in Zukunft schneller und einfacher machen. Nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs am Flughafen Wien und in Abstimmung mit den ÖBB werden Intercity-Züge aus dem Westen über den Wiener Zentralbahnhof direkt zum Flughafen Wien durchfahren können. Damit wird sich die Fahrzeit Linz - Wien/Flughafen auf ca. 1:40 Stunden, die Fahrzeit Salzburg - Wien/Flughafen auf ca. 2:45 Stunden reduzieren. >



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

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

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

Das bestehende Pistensystem aus zwei sich kreuzenden Start- und Landebahnen ermöglicht im Regelbetrieb derzeit maximal 72 Flugbewegungen pro Stunde. Bei Realisierung des erwarteten Wachstums ist aus heutiger Sicht erst nach 2020 mit dem Erreichen der Kapazitätsgrenze des bestehenden Pistensystems 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. Derzeit bearbeitet das Bundesverwaltungsgericht die eingebrachten Berufungen gegen den vorliegenden Bescheid, wann eine rechtskräftige Errichtungsgenehmigung zu erwarten ist, kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids wird die Flughafen Wien AG auf Basis der erwarteten Passagier- und Flugbewegungsentwicklung sowie einer Wirtschaftlichkeitsrechnung die Entscheidung über die Realisierung treffen.

› Eckdaten des Flughafen Wien

Passagiere 2013	21.999.926
Gelände­fläche Flughafen	10 km ²
Airlines ¹	71
Destinationen ¹	177
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe ²	4.399
Erwerbstätige am Standort Flughafen insgesamt	rund 20.000
Gepäckstück-Handling	rund 18 Mio.
Check-in-Schalter	128
Abstellpositionen in max. Belegung	96
davon Andockpositionen	37
Vermietbare Gesamtfläche (Büro und Fracht) 2013 ³	122.156 m ²
davon vermietbare Frachtfläche ³	28.916 m ²
davon vermietbare Bürofläche ³	93.240 m ²
Verkaufsfläche Retail-Outlets ³	9.403 m ²
Verkaufsfläche Gastronomie-Outlets ³	8.532 m ²
Leerstand Outlets	1.276 m ²
Outlet-Flächen gesamt	19.211 m ²
Verhältnis zwischen Airside- und Landside-Flächen	64% : 36%
Parkplätze indoor ¹	11.064
Parkplätze outdoor ¹	10.452

1) per 31.12.2013

2) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

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

Die Flughafen-Wien-Gruppe

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) gewährleistet mit ihrem diversifizierten Leistungsportfolio den reibungslosen Betrieb des Flughafen Wien. Das Unternehmen wurde im Jahr 1992 teilprivatisiert, die Aktien sind seitdem an der Wiener Börse gelistet. Damit ist die FWAG einer der wenigen börsennotierten Airports Europas. Als Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber leitet die FWAG den operativen Flughafenbetrieb. Zudem fungiert sie als umfassende Infrastrukturanbieterin. Das Unternehmen und seine Tochter- und Enkelgesellschaften steuern nahezu alle Aktivitäten am Standort Flughafen Wien. Von der Weiterentwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur, der Bodenabfertigung, den Sicherheitsdienstleistungen über vielfältige Tätigkeiten rund um Retail, Gastronomie und Parkraumbewirtschaftung bis hin zur Immobilienvermarktung wird beinahe der gesamte Wertschöpfungsprozess am Standort durch die Flughafen-Wien-Gruppe abgedeckt. Die Geschäftstätigkeit der Flughafen-Wien-Gruppe ist in die vier Segmente Airport, Handling, Retail & Properties und den Bereich Sonstige Segmente aufgeteilt. Im Jahr 2013 wurde die Zurechnung betriebsallgemeiner Kosten zu den Segmenten geändert, um die Aufwendungen der Unternehmensbereiche genauer abzubilden und damit die Transparenz für unsere Aktionäre zu erhöhen. Eine detaillierte Beschreibung dieser Neugestaltung und ihrer Auswirkungen findet sich auf Seite 81.

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

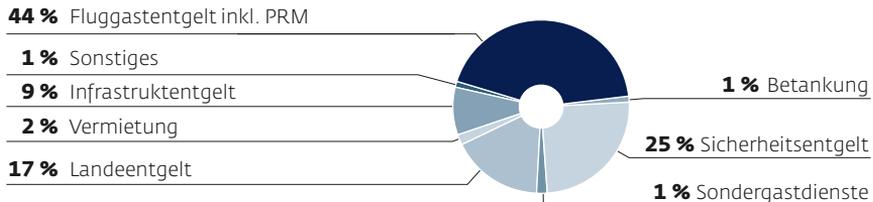
Zu den Tätigkeiten des Segments Airport zählen:

- › Flugplatzbetrieb
- › Gewährleistung der Sicherheit
- › Zutrittskontrollen
- › Betrieb und Betreuung aller Bewegungsflächen
- › Betrieb und Betreuung der Terminals sowie der Anlagen und der Einrichtungen zur Flugzeugabfertigung
- › Vermietung von Einrichtungen an Fluglinien
- › Betreuung bestehender sowie Akquisition neuer Airlines
- › Entgelte- und Incentivegestaltung
- › Behebung von Notfällen und Störungen
- › Feuerwehr
- › Ambulanz
- › Winterdienst (Vorfeld und Pisten)
- › Betrieb des Standorts Vöslau

Das Segment Airport war 2013 vor allem durch Optimierungen nach der im Vorjahr erfolgten Inbetriebnahme des Check-in 3 geprägt. Die Erfahrungen nach Beginn des Vollbetriebs wurden in zahlreiche effizienz- und servicesteigende Maßnahmen umgesetzt, etwa was Wegeführungen, Leitsystem oder Sicherheitskontrollen betrifft. Dadurch konnte die Kundenzufriedenheit messbar erhöht werden.

Nach 6-monatiger Umbauzeit konnte zum Jahreswechsel 2012/2013 der sanierte Check-in 1 wieder in Betrieb genommen werden. Der Bauteil wird vor allem von NIKI/airberlin genutzt. Das Segment Airport trägt mit einem Umsatz von € 331,4 Mio. im Jahr 2013 zu 53,3 % zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Anhang auf Seite 148 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 Ramphandling auch die Erbringung Sicherheitsdienstleistungen wie etwa Kontrollen von Personen und Handgepäck sowie die General Aviation. Diese umfasst Flüge der zivilen Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs. In ihr enthalten sind sowohl private als auch gewerbliche Flüge, wie zum Beispiel von Bedarfsfluggesellschaften, privaten Personen, Firmenjets oder von Rettungsfluggesellschaften.

Zu den Tätigkeiten des Segments Handling zählen:

- › Be- und Entladen der Luftfahrzeuge
- › Passagier- bzw. Crewtransport
- › Cateringtransport
- › Kabinenreinigung
- › Sanitärservice
- › Push-back und Schleppen von Luftfahrzeugen
- › Enteisung der Luftfahrzeuge
- › Abfertigung von Gepäck und Post
- › Erstellung von Flugzeugdokumenten inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen
- › Abfertigung von Luftfracht und Trucking
- › 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 Anforderungen von Airlines, wie dem Wunsch nach kürzeren Bodenzeiten oder nach reduzierten Leistungspaketen. Durch die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten, hoher Pünktlichkeit und maßgeschneiderter Angebote kann sich der Geschäftsbereich Groundhandling im Wettbewerb gut behaupten. So hatte das Handling im Berichtsjahr trotz des Mitbewerbers Celebi Ground Handling Austria GmbH einen stabilen Marktanteil von 88,5 % (2012: 89,3 %).

Im Herbst 2013 wurde die neue Strategie des Groundhandlings durch den Aufsichtsrat genehmigt. Die strategischen Schwerpunkte sind:

- › Wirtschaftlichkeit sicherstellen
- › Kerngeschäft absichern
- › Netzwerke nutzen
- › Wertschöpfung ausbauen
- › Qualität an Kundenbedürfnisse anpassen

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

Im Bereich des Ramphandlings wurden 2013 weitreichende interne Audits implementiert. Diese, durch Führungskräfte durchgeführten Audits, ergänzen die bereits bestehenden externen Audits (durch z.B. Kunden bzw. Behörden) sowie interne/externe ISO-Audits. Die ca. 500 monatlichen Audits lassen Verbesserungspotenziale besser erkennen. Abweichungen werden direkt mit den Mitarbeitern besprochen und die Wirksamkeit der daraus resultierenden Maßnahmen in den Folgemonaten überwacht.

Das bereits bestehende Remote Loadsheet Angebot konnte im Jahr 2013 nochmals erweitert werden - viele neue Stationen von Austrian Airlines, unter anderem Chicago, nehmen dieses Service in Anspruch. „Remote Loadsheet“ bedeutet, dass das Loadsheet (ein für den Kapitän sehr wichtiges Dokument, in dem für den Flug relevante Informationen enthalten sind) für den Rückflug vom VIE-Handling bereits in Wien erstellt wird und über verschiedene Kommunikationskanäle zum Abflugort zugestellt wird. Dieser Tätigkeitsbereich hat künftig noch erhebliches Wachstumspotential.

Das Handling konnte auch 2013 seine Kompetenz, Verlässlichkeit und Qualität eindrucksvoll unter Beweis stellen – es wurde über das Gesamtjahr eine herausragende Pünktlichkeitsrate von 98,97 % erreicht. Damit liegt die Flughafen Wien AG im Vergleich mit anderen europäischen Hubflughäfen im absoluten Spitzenfeld. Darüber hinaus konnte 2013 die geringste Anzahl von zurückgebliebenen Gepäckstücken seit Anfang der Aufzeichnungen erreicht werden.

Die neuen Enteisungsfahrzeuge haben sich durch hohe Standfestigkeit sowie gute Performance im sehr harten Winter 2013 bewährt. Zudem konnte durch den geringeren Enteisungsmittelinsatz ein ökologischer Nutzen erzielt werden.

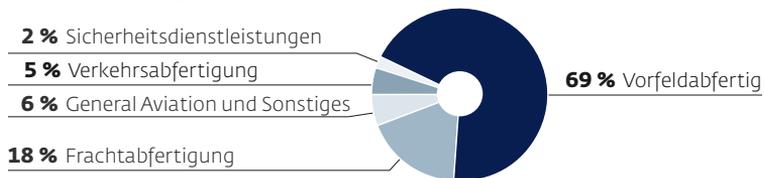
Auf dem Gebiet Qualitätssicherung wurden weitere Neuerungen geschaffen. Ein „Qualitätsmanagement-Handbuch“ für den Bereich Handling wurde gemäß den Anforderungen der ISO 9001:2008 Norm erstellt und durch zusätzliche bereichsinterne Qualitätsstandards sowie unternehmensweite Ziele und Visionen ergänzt.

In diesem Sommer hat sich gezeigt, dass das VIE-Handling mit den großen Wettbewerbern, den Hubs München und Frankfurt, qualitätsmäßig nicht nur mithalten, sondern sie sogar noch übertreffen konnte. Neben der Überreichung des Lufthansa Cargo Quality Awards für substantielle Qualitätsverbesserungen konnte sich das VIE-Handling auch in der Lufthansa-Cargo-AG-internen Hub-Quality-Championship behaupten. In dem neunwöchigen Wettbewerb, bei dem jede Woche andere Qualitätsziele zu erreichen waren, errang das VIE-Handling vor den Hubs Frankfurt und München den Sieg.

Im Jahr 2013 konnte sich der Frachtbereich mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 93,2 % gegenüber dem zweiten Cargo-Handling-Anbieter (Swissport) in einem schwierigen wirtschaftlichen Gesamtumfeld behaupten. Das von der FWAG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 238.815 Tonnen was einem Plus von 0,7 % gegenüber 2012 entspricht. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die abgefertigte Luftfracht um 0,5 % auf 178.857 Tonnen, das Trucking-Aufkommen erhöhte sich um 1,4 % auf 59.958 Tonnen. Die gesamte am Flughafen umgeschlagene Frachtmenge betrug 2013 256.194 Tonnen. Das entspricht einem Zuwachs von 1,6 %.

Das Segment trägt mit einem Umsatz von € 151,9 Mio. im Jahr 2013 zu 24,4 % zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Anhang auf Seite 148 detailliert beschrieben.

Umsatz Handling



› Segment Retail & Properties

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

Zu den Tätigkeiten des Segments Retail & Properties zählen:

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

>

Das Hauptaugenmerk im Retail-Bereich lag 2013 ganz klar auf dem Umbau und der Neugestaltung des Check-in 2 jenseits der Bordkartenkontrolle und in der damit verbundenen Aufwertung.

Im komplett neu gestalteten Plaza-Bereich finden sich nun zahlreiche neue Marken, wie z.B.: Aeronautica Militare, Flavors of Austria, Christ-Flagship-Store Österreich, Longchamp, Furla, Salvatore Ferragamo, Senses of Austria, Desigual, Porsche Design und Hugo Boss. Zudem wurden bereits bestehende Brands wie Swarovski, Freywillie und Wolford in neue und verbesserte Flächen verlegt und das neue Markenkonzept in diesen Flächen bereits umgesetzt. Eine klare Aufwertung der Shoppingflächen wurde im Bereich der D-Gates (Pier Ost) durch internationale Fashion-Labels, wie z.B.: Canali, Just Cavalli, Lagerfeld, Paul & Shark, Versace, Zilli und Liska erzielt. Der International Bookstore und der Souvenir-Shop „Senses of Austria“ ergänzen das Angebot auf dieser Fläche.

Der Check-in 1 erfreute sich mit zwei neuen Gastronomieeinrichtungen - dem Take Off – Pub & Café, sowie der internationalen Kette Burger King - wieder größerer Beliebtheit. Dieser Bereich wurde auch um den Nahversorger Billa erweitert.

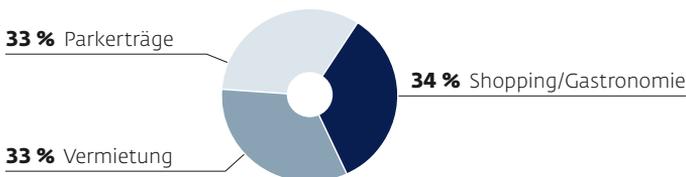
Auch im neuen Terminal konnte das Retail-Angebot im Berichtsjahr um einige internationale Marken erweitert werden: Souvenir-Shop „Senses of Austria“, Hugo Boss, Longchamp, Versace, Michael Kors, Canali, Lagerfeld, Wolford, sowie das erweitertes walk-through-Verkaufsflächenkonzept durch Heinemann Accessoires mit den Marken Swarovski und Montblanc. Im Gastronomiebereich wurde durch das neue Culto Café e Cioccolato und durch die Neugestaltung des Meinel-Foodcourt attraktive Akzente gesetzt.

Das Parkgeschäft musste 2013 auf Grund stagnierender Passagierzahlen und Änderungen im Modal Split (= Aufteilung nach Anreisearten) einen leichten Umsatzrückgang hinnehmen. Die Anbindung mittels öffentlichen Verkehrs wird von der FWAG aktiv gefördert, und wird nach der Eröffnung des neu adaptierten und erweiterten Bahnhofs „Wien-Flughafen“ weiter an Bedeutung gewinnen. Die Fertigstellung ist für Ende 2014 vorgesehen, mittelfristig sollen Intercity-Züge aus dem Westen bis zum Flughafen geführt werden.

Mit mehr als 30 Millionen jährlichen Passagieren und Besuchern ist der Flughafen Wien einer der bestfrequentierten Top-Standorte für Werbung und Kommunikation. Die neue Internet-Plattform www.airport-media.at, die im September 2013 in Betrieb gegangen ist, bündelt künftig das mehrdimensionale und technologisch auf höchstem Niveau stehende Kommunikations- und Medienangebot am Flughafen Wien. Durch diese positiven Voraussetzungen gelang es, die Werbeerlöse 2013 erneut überdurchschnittlich zu steigern.

Das Segment trägt mit einem Umsatz von € 121,2 Mio. im Jahr 2013 zu 19,5% zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Anhang auf Seite 148 detailliert beschrieben.

Umsatz Retail & Properties



› Segment Sonstige Segmente

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

Zu den Tätigkeiten des Segments Sonstige Segmente zählen:

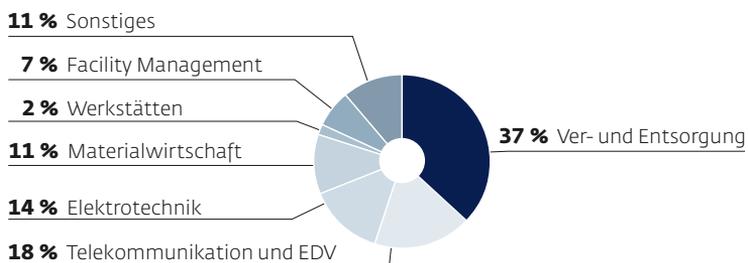
- › Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen
- › Wartung von Infrastruktureinrichtungen
- › Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung
- › Leistungen im Bereich der Telekommunikation sowie der Informatik
- › Technische Dienstleistungen im Bereich Elektromechanik sowie Haustechnik
-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

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

Im Geschäftsjahr 2013 erzielte das Segment Sonstige Segmente Umsatzerlöse in der Höhe von € 17,5 Mio., was einem Anteil von 2,8 % am Konzernumsatz gleichkommt. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Anhang auf Seite 148 detailliert beschrieben.

Details zur Geschäftsentwicklung der einzelnen Segmente finden Sie im Lagebericht ab Seite 81.

Umsatz Sonstige Segmente



› Besseres Ergebnis der Auslandsbeteiligungen

Die FWAG ist an drei internationalen Flughäfen beteiligt:

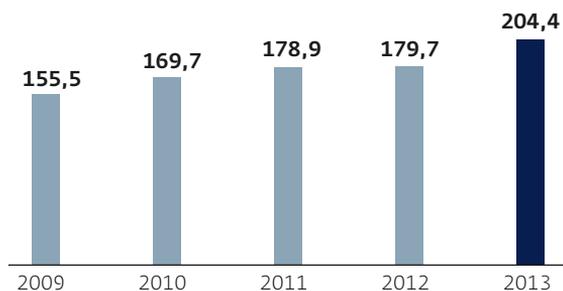
- › Die Flughafen-Wien-Gruppe hält am Flughafen Malta durchgerechnet einen Anteil von rd. 33 % der Aktien. 40 % der Aktien besitzt eine Konsortialgesellschaft, an der der Konzern einen Anteil von 57,1 % hält, 10,1 % besitzt die FWAG direkt über Tochterfirmen. Weitere 20 % hält die maltesische Regierung, die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet.
Der Flughafen Malta hat im Berichtsjahr mit Passagieren ein Plus von 10,4 % gegenüber 2012 erzielt. Das ist ein neuer Rekordwert, der sich auch im Ergebnisbeitrag positiv niederschlägt: Mit € 5,0 Mio., einem Plus von 20,4 % gegenüber 2012, leistet diese Beteiligung den bislang höchsten Beitrag zum Konzernergebnis der FWAG.
- › Am Flughafen Košice ist die FWAG indirekt über eine Holding mit 66 % beteiligt. 2013 verzeichnete der Flughafen Košice ein Passagierwachstum von 0,6 % auf 237.165 Passagiere. 2013 konnte ein Beteiligungsergebnis in Höhe von € 0,5 Mio. erzielt werden (2012: € 0,9 Mio.).
- › Weiters hält die FWAG 25,15 % an der Flughafen Friedrichshafen GmbH. Die Beteiligung wurde 2011 zur Gänze abgeschrieben. Der Flughafen Friedrichshafen verzeichnete 2013 einen Passagierrückgang von rund 1,7 % auf 536.030 Passagiere.

Aus diesen Beteiligungen konnte insgesamt ein Ergebnisbeitrag von € 5,5 Mio. erzielt werden, wieder eine Verbesserung gegenüber 2012 um € 0,4 Mio.

› Unternehmenssteuerung und Finanzmanagement

Das Finanzmanagement der Flughafen-Wien-Gruppe verfolgt als strategische Ziele die Sicherstellung der Liquidität, die Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken und die Erhöhung der Rentabilität. Die Finanzierung der kapitalintensiven Infrastrukturinvestitionen wird überwiegend über den operativen Cashflow oder über Fremdfinanzierungen auf Basis einer soliden Eigenkapitalausstattung sichergestellt. Im Jahr 2013 erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe einen operativen Cashflow in Höhe von € 204,4 Mio.

Operativer Cashflow - Angaben in € Mio.



Die ergriffenen unternehmensweiten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kostenkontrolle verbessern die Ertragslage nachhaltig, erhöhen die EBITDA-Marge und stärken

die Innenfinanzierungskraft des Unternehmens. Durch Produktivitätssteigerungen im Personalbereich, Einsparungen bei sonstigen operativen Aufwendungen und Kürzungen bei den Investitionsausgaben konnte die Nettoverschuldung deutlich reduziert werden.

Zum Jahresende 2013 betrug die Nettoverschuldung € 633,4 Mio. (2012: € 719,6 Mio.), damit verbesserte sich das Gearing auf 69,9 % (2012: 84,5 %). Das Eigenkapital erreichte € 905,9 Mio. (2012: € 851,6 Mio.). Das Unternehmen verfügt daher über eine hohe Bonität. Gemeinsam mit der steigenden Ertragskraft und den guten Wachstumsaussichten ergäbe das im Quervergleich Ratings von A- oder BBB+.

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

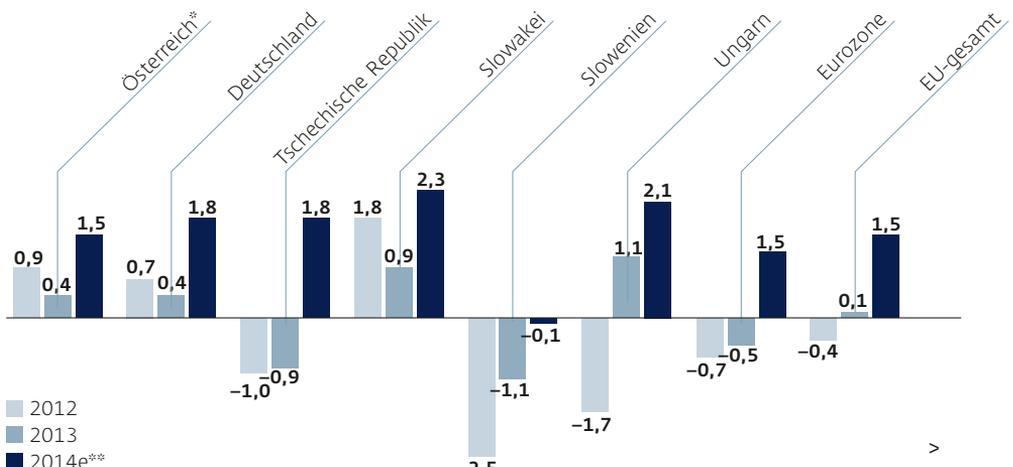
Um das mittelfristige Ziel einer Reduktion der Nettoverschuldung auf das 2,5-fache EBITDA zu unterstützen, verfolgt das Unternehmen weiterhin eine nachhaltige Dividendenpolitik. Für 2013 wird der Hauptversammlung eine Dividende von € 1,30 pro Aktie vorgeschlagen. Die Dividendenrendite bezogen auf den Kurs zum Jahresultimo 2013 von € 61,00 beträgt 2,1 % (2012: 2,4 %).

Das Management verfolgt das Ziel, die Aktionäre am Erfolg des Unternehmens zu beteiligen, und strebt im mehrjährigen Durchschnitt eine Ausschüttungsquote von rund 40 % an. 2013 liegt die Ausschüttungsquote (Pay-Out-Ratio/POR) der Flughafen Wien AG bezogen auf das Konzernergebnis für das Jahr 2013 bei 37,3 %.

› Einflussgrößen und Geschäftsmodell

Die geopolitische Lage nach der Ostöffnung und das dadurch erweiterte Einzugsgebiet begünstigen die Wachstumschancen des Flughafens Wien-Schwechat. Die prognostizierten Wachstumsraten für die angrenzenden Länder Osteuropas weisen ein überdurchschnittliches Wachstum auf. Darin liegt eine große Chance für den Flughafen Wien. Er kann von der stärkeren wirtschaftlichen Entwicklung der CEE-Region und dem Aufholbedarf bei Flugreisen profitieren. Der Flughafen Wien hat daher das Potenzial, über dem europäischen Durchschnitt zu wachsen.

Reales BIP Wachstum im Vergleich zum Vorjahr in %



Quelle: Eurostat, * Quelle für Österreich 2013: Statistik Austria, ** Quelle: Wirtschaftskammer Österreich (WKO)

Für 2014 wird für den Flughafen Wien ein Passagierwachstum von +1 % bis +3 % erwartet. Bei den Flugbewegungen wird eine Entwicklung von -1 % bis +1 % prognostiziert.

Für den Zeitraum von 2013 bis 2020 wird für den Flughafen Wien ein durchschnittliches Passagierwachstum von 3,3 % jährlich prognostiziert. Somit werden um das Jahr 2020 rund 28 Mio. Passagiere am Vienna Airport erwartet.

› Frachtaufkommen am Flughafen Wien

Das Frachtaufkommen (inkl. Trucking) am Flughafen Wien stieg in der Gesamtbetrachtung des Jahres 2013 gegenüber dem Vorjahr um 1,6 % auf 256.194 Tonnen. Die Aufteilung der Frachtsegmente blieb im Vergleich zu 2012 nahezu unverändert. So entfallen auf das Segment der Nur-Frachter 36 %, auf das Segment der Beiladefracht 34 % sowie auf das Segment Trucking 30 % der Frachtmenge. In der ersten Jahreshälfte des Berichtjahres ließ sich eine Abnahme der transportierten Frachtmenge im Vergleich zum Jahr 2012 beobachten. Dies lag vor allem in einem Rückgang des Frachtvolumens im Asien- und Europaverkehr begründet. In der zweiten Hälfte fand ein Umschwung statt, welcher zu einer positiven Entwicklung der transportierten Frachtmenge für das Jahr 2013 führte.

	2013	Veränderung in %	2012
Cargo an+ab	256.194	+1,6	252.276
an	136.128	-0,3	136.501
ab	120.065	+3,7	115.775
Luftfracht an+ab	178.857	+0,5	178.054
an	99.805	+0,1	99.717
ab	79.052	+0,9	78.337
Trucking an+ab	77.336	+4,2	74.222
an	36.323	-1,3	36.785
ab	41.013	+9,6	37.438

› Entgelte- und Incentive-Politik

Am 1. Juli 2012 trat das Flughafenentgeltegesetz (FEG) in Kraft. Die Entgeltanpassungen aufgrund der Priccap-Formel sowie das Procedere der Anpassungen für 2013 wurden somit durch dieses Gesetz geregelt.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltesystem an. Vorgenommene Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1.1.2013 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) vereinbarten Priccap – Formelmodells. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgeltes gilt das höchstzulässige Abfluggewicht MTOW (Maximum Take-off Weight) der Luftfahrzeuge und für das Fluggastentgelt und das landseitige Infrastrukturentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgeltes 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 Bestim-

mung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die 12 Monate jeweils vom 1.8.-31.7. gerechnet werden. Im Fall eines negativen Durchschnittswertes der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate.

Dadurch ergaben sich folgende Änderungen per 1.1.2013:

Landeentgelt, Infrastrukturentgelt airside, Parkentgelt:	+ 1,56 %
Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt landside:	+ 0,72 %
Infrastrukturentgelt Betankung:	+ 1,14 %

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

Das PRM-Entgelt blieb mit € 0,34 pro abfliegender Passagier unverändert.

Aufgrund der Bestimmungen des Flughafenentgeltgesetzes und des Luftfahrtsicherheitsgesetzes 2011 (LSG) hat die Flughafen Wien AG das Sicherheitsentgelt weiterhin einheitlich für alle abfliegenden Passagiere (lokal und transfer) mit € 7,70 festgesetzt.

Um die Rolle des Flughafen Wien als Umsteigeflughafen zu forcieren, hat die Flughafen Wien AG beschlossen, den bereits seit vielen Jahren bestehenden Transferincentive ab 1.1.2013 auf € 12,50 pro abfliegender Transferpassagier anzuheben. Das neue Transferincentiveprogramm sieht zudem eine weitere Staffelung unter gewissen Wachstumsbedingungen vor.

Auch im Jahre 2013 wurde das Wachstumsincentiveprogramm bestehend aus dem Destinations- und Frequenzincentive sowie dem Frequenzdichteincentive, welches die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert, fortgesetzt.

Ziel der mit 1.1.2013 eingeführten Entgeltanpassungen sowie der Weiterführung bzw. Erweiterung der erfolgreichen Incentiveprogramme war es, die Wettbewerbsfähigkeit der Entgelte des Flughafen Wien zu festigen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

› Aviation Marketing

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

Wien ist weltweit als Tourismus- und Kongressdestination bekannt. 2013 wählte >

Mercer Wien zum fünften Mal in Folge zur Stadt mit der höchsten Lebensqualität. Wien führte auch 2013 zum achten Mal in Folge die Weltrangliste der Städte mit den meisten Kongressen an (ICCA). Die Rekorde der Nächtigungszahlen der letzten Jahre unterstreichen das Potenzial von Wien als ideale Tourismusdestination.

› Die Verkehrsentwicklung 2013 im Detail

Ein starker Flughafen braucht auch einen starken Homecarrier. Für die Fluglinien Austrian Airlines und NIKI ist der Flughafen Wien Heimatflughafen. Im Ranking der Airlines gemessen am Passagieranteil führt die Austrian mit 49,1 % vor NIKI mit 11,0 %, airberlin mit 6,1 % und Lufthansa mit 5,5 %. In diesem Ranking verzeichneten Turkish Airlines, Germanwings und Transaero die stärksten Zuwächse beim Passagieraufkommen. Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) stieg von 73,0 % im Jahr 2012 auf 74,8 %.

2013 wurde der Flughafen Wien von 71 Fluglinien regelmäßig angefliegen, die 177 Destinationen in 69 Ländern bedienten.

› Passagieraufkommen nach Airlines

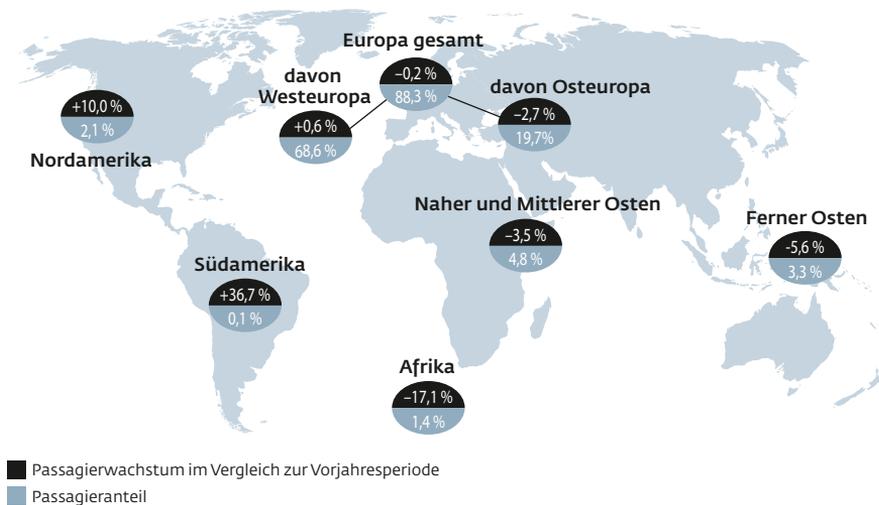
Fluglinie	2013	Veränderung in %	2012	Anteil in %	
				2013	2012
1. Austrian Airlines	10.797.360	-1,6	10.973.263	49,1	49,5
2. NIKI	2.417.552	-9,5	2.670.706	11,0	12,0
3. airberlin	1.347.937	-2,9	1.387.728	6,1	6,3
4. Lufthansa	1.220.204	-0,2	1.222.283	5,5	5,5
5. Germanwings	593.451	+19,8	495.263	2,7	2,2
6. Turkish Airlines	496.018	+35,1	367.082	2,3	1,7
7. British Airways	400.065	+6,9	374.392	1,8	1,7
8. Swiss Intl.	364.146	+7,6	338.546	1,7	1,5
9. Emirates	348.841	+5,1	331.899	1,6	1,5
10. KLM Royal Dutch Airlines	282.447	+10,1	256.514	1,3	1,2
Sonstige	3.731.905	-0,4	3.748.118	17,0	16,9
Passagiere	21.999.926	-0,7	22.165.794	100,0	100,0

› Passagierentwicklung und Passagieranteil nach Regionen

Bei der Entwicklung der Passagiere nach Regionen zeigt sich ein überdurchschnittliches Wachstum zu den Destinationen in Nordamerika bedingt durch die Neuaufnahme von Chicago durch Austrian Airlines. Auch das Passagieraufkommen nach Westeuropa hat sich leicht positiv entwickelt. In Summe konnten diese beiden Wachstumsmärkte den Rückgang in den restlichen Regionen aber nicht kompensieren.

Abfliegende Passagiere

Passagierwachstum und Passagieranteil nach Regionen



› Destinationsangebot

Der Flughafen Wien positioniert sich als idealer Transferhub für Flüge von und nach Osteuropa und bietet auch die meisten Destinationen in diese Region an. Über das ganze Jahr betrachtet wurden 42 Destinationen in der CEE-Region angefliegen. Für den Vergleich mit anderen Flughäfen wurde eine Musterwoche herangezogen.

› Anzahl der Osteuropadestinationen¹

	2013	2012	2011
Wien (VIE)	37	38	40
München (MUC)	31	35	33
Frankfurt (FRA)	31	34	35
Prag (PRG)	22	23	31
Zürich (ZRH)	18	19	19
Budapest (BUD)	12	10	18

1) OAG MAX Historical, jeweils KW 46

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

	Destination	2013	Veränd. in %	2012
1.	Moskau	369.692	+15,3	320.640
2.	Bukarest	210.290	-14,3	245.454
3.	Sofia	171.390	-23,8	224.825
4.	Belgrad	104.627	-21,0	132.497
5.	Warschau	103.007	+0,3	102.739
6.	Kiew	92.810	+3,2	89.965
7.	Prag	78.610	+6,7	73.702
8.	Zagreb	75.431	-3,2	77.951
9.	Tirana	72.991	+5,2	69.357
10.	St. Petersburg	68.941	+58,5	43.487
	Sonstige	817.767	-3,3	845.871
abfliegende Passagiere		2.165.556	-2,7	2.226.488

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

	Destination	2013	Veränd. in %	2012
1.	Dubai	222.722	-1,4	225.795
2.	Tel Aviv	165.328	-0,3	165.803
3.	Doha	42.114	-2,7	43.270
4.	Amman	41.203	+1,4	40.643
5.	Erbil	29.670	+9,8	27.034
6.	Bagdad	11.644	-9,4	12.850
7.	Teheran	8.742	-56,8	20.216
8.	Kuwait	645	n.a.	0
9.	Muscat	463	-44,7	837
10.	Beirut	160	+53,8	104
	sonstige	0	-100,0	5.115
abfliegende Passagiere		522.691	-3,5	541.667

› Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens - Langstrecke

	Destination	2013	Veränd. in %	2012
1.	Bangkok	113.864	+2,3	111.265
2.	New York	87.523	+0,5	87.103
3.	Tokio	72.874	-5,8	77.390
4.	Washington	61.900	-3,8	64.331
5.	Toronto	51.603	-15,5	61.054
6.	Taipei	48.376	-4,8	50.790
7.	Delhi	46.300	-16,4	55.385
8.	Peking	43.820	-2,6	45.005
9.	Chicago	32.411	n.a.	0
10.	Seoul ¹⁾	15.835	+6,8	14.831
	sonstige	35.013	-8,1	38.090
abfliegende Passagiere		609.519	+0,7	605.244

1) Flug via Zürich

› Sicherheit geht vor

Am Flughafen Wien wird einem sicheren und reibungslosen Betrieb höchste Priorität beimessen. Diesbezügliche sicherheitstechnische Aufgaben werden von der Flugplatzbetriebs- und Einsatzleitung wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2013 waren dies insbesondere die Koordination der Sperrungen im Zuge der Sanierung der Piste 16/34 welche es erforderlich machte, dass in Nächten und an mehreren Wochenenden der gesamte Flugverkehr über eine Piste durchgeführt werden musste.

Mit dem am Flughafen Wien implementierten Safety-Management-System werden Maßnahmen zur Steigerung der flugplatzbetrieblichen Sicherheit vernetzt. Durch proaktives Gefahrenmanagement werden mögliche Bedrohungssituationen schon vorab identifiziert. Dadurch können frühzeitig entsprechende Gegenmaßnahmen gesetzt werden. Unfälle – und die damit verbundenen Kosten – werden dadurch reduziert.

Sowohl die Anzahl der Unfälle mit KFZ und Sachbeschädigung als auch jene mit Luftfahrzeugbeschädigung lag im Geschäftsjahr 2013 unter dem Schnitt der letzten zehn Jahre.

Seit 2010 ist der Flughafen Wien nach den Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zertifiziert. Durch externe Kontrollen unterzieht sich der Flughafen einer genauen regelmäßigen Prüfung, die letztendlich zu einer steten Verbesserung der Sicherheitsstandards führt. Im Geschäftsjahr 2013 erfolgten zwei Audits durch das BMVIT.

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

› Check-in 3

Mit der erfolgreichen Inbetriebnahme des Check-in 3 wurden die bisherigen Terminalflächen verdoppelt. Die Terminalerweiterung ermöglicht dem Flughafen, künftig flexibel auf die tatsächliche Verkehrsentwicklung und unterschiedliche Verkehrsspitzen zu reagieren. Mit den zusätzlichen Kapazitäten wird dafür gesorgt, dass auch bei wachsendem Flugverkehr eine qualitativ hochwertige und rasche Passagierabfertigung gewährleistet wird.

Die Flughafen Wien AG arbeitet konsequent an der Optimierung der neuen Terminalerweiterung. So wurden gemeinsam mit Vertretern von Behindertenverbänden zahlreiche Verbesserungen geschaffen. Die Toiletten für Menschen mit eingeschränkter Mobilität wurden dem neuesten Stand angepasst und zusätzliche Toilette-Anlagen errichtet und in Betrieb genommen.

Das Monitorlayout wurde hinsichtlich der Lesbarkeit überarbeitet. Neue Monitorwände wurden kreiert, welche Fluginformationen auch in Augenhöhe anbieten. Ziel ist es in allen Passagierbereichen solche Monitore anzubieten. 2013 wurde mit der Installation der ersten neuen Monitore begonnen. An einer Neugestaltung des visuellen Leitsystems wird ebenfalls intensiv gearbeitet.



Verantwortungsvolle Unternehmensführung

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

In der Nachbarschaft leben viele Menschen mit den vorteilhaften und belastenden Auswirkungen des Flugbetriebs. Der Standort zählt zu den größten Arbeitgebern Österreichs. Von den rund 20.000 am Standort Flughafen Beschäftigten kommt etwa ein Drittel aus der näheren Umgebung, der überwiegende Rest aus einem Umkreis von rund 50 km. Weitere 52.500 Arbeitsplätze in ganz Österreich hängen indirekt vom Betrieb des Flughafens Wien-Schwechat ab.

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

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

>

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

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

› **Sponsoring und Spenden**

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

› **Stakeholder-Dialog**

Die Flughafen Wien AG hat bereits im Jahre 1989 einen Nachbarschaftsbeirat für den Dialog mit den Anrainergemeinden gegründet. Der Nachbarschaftsbeirat ist bis heute als Gremium eingerichtet, in welchem der Vorstand der FWAG und die amtierenden Bürgermeister bzw. Bezirksvorsteher von Schwechat, Fischamend, Kleinneusiedl, Enzersdorf a.d. Fischa, Schwadorf, Großenzersdorf und Rauchenwarth, Zwölfaxing und Himberg sowie der Bezirke Donaustadt und Simmering Themen von gemeinsamem Interesse behandeln.

› **Gemeindeübergreifendes Projekt Flughafen Radroute**

Der Nachbarschaftsbeirat ist nicht nur eine wesentliche Kommunikationsplattform zwischen Anrainergemeinden und Flughafen, sondern initiiert auch im zunehmenden Maße die Realisierung gemeindeübergreifender Projekte. So wurde im Sommer 2013 die vom Land Niederösterreich als „vorbildliches Projekt“ ausgezeichnete „Flughafen Radroute“ eröffnet. Die Flughafen Radroute soll den Anrainern und Mitarbeitern als wichtiges Serviceangebot dienen. Darüber hinaus sind fünf „nextbike“ Leihradstationen (mit je vier Rädern) in der Region Schwechat/Fischamend errichtet worden, zwei Stationen davon am Flughafen. Es wird dadurch auch die Verwendung des Fahrrades für interne Geschäftswege gefördert.

› Projekt Regionales Mobilitätskonzept für Flughafenregion

Auch das Projekt „Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Flughafenregion“ ist eine Initiative des Nachbarschaftsgremiums. Im Sommer 2013 wurde im Auftrag der EU-Leaderregion Römerland Carnuntum am Flughafen eine Mitarbeiter-Mobilitätsbefragung durchgeführt. In 15 Unternehmen am Standort Flughafen wurden 2.300 Mitarbeiter mittels Print-Fragebogen befragt. 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 des Verkehrsverbunds Ostregion (VOR) geplant werden. Im Dezember 2013 startete VOR die Ausschreibung der Busleistungen für den Zeitraum 2014-2022. Die Resultate der Befragung fließen somit direkt in die Planungsgrundlagen der Ausschreibung ein.

Aufgrund der zunehmenden Verflechtung von Wien mit dem Umland soll im Korridor „Schwechat-Wien-Flughafenregion“ erstmals ein regionales Mobilitätskonzept erstellt werden. Besonders ist, dass sowohl die relevanten Bereiche in Wien als auch die Gemeinden in Niederösterreich gemeinsam betrachtet werden. Vertreter aus den Gemeinden in Wien und Niederösterreich, dem Flughafen Wien sowie Institutionen aus dem Bereich der Verkehrsplanung arbeiten miteinander für die Verbesserung des Verkehrssystems in der Flughafenregion.

Die Erstellung des regionalen Verkehrskonzepts erfolgt im Rahmen des EU-geförderten Projekts PUMAS, welches die Projektpartner Stadt Wien (MA18 – Stadtplanung) und CEIT ALANOVA im Auftrag der Stadt Schwechat bearbeiten.

› Dialogforum

Nach der positiven und konstruktiven Zusammenarbeit mit den Anrainergemeinden und Bürgerinitiativen während des Mediationsverfahrens wurde gemeinsam mit den Stakeholdern aus dem Mediationsverfahren das Dialogforum Flughafen Wien gegründet. Es sind nunmehr die Austro Control, Austrian Airlines, alle Gemeinden des erweiterten Umlandes des Flughafens, Bürgerinitiativen aus dieser Region, die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, Umweltschutz Wien und Niederösterreich sowie über die sogenannten Bezirkskonferenzen auch die Gemeinden aus der Region Gänserndorf, Bruck a.d.L., Baden, Mödling, Wien Umgebung sowie über die Stadtkonferenz Wien die Wiener Bezirke in die Kommunikation eingebunden.

Die Zielsetzung des Vereins ist die Behandlung jener Themen, die auf Basis der Mediationsverträge umzusetzen sind, im Verfahren aber nicht abgeschlossen werden konnten. Derzeit liegt ein Fokus auf neu entstehenden Themen, durch aktuelle Entwicklungen im bestehenden 2-Pistensystem.

Die gemeinsame Arbeit aller Betroffenen im Dialogforum ist auch international anerkannt und dient vielen Airports als Vorbild für die eigene Anrainerkommunikation.

Das im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm für die Anrainergemeinden wurde auch 2013 von der Flughafen Wien AG gemeinsam mit dem Dialogforum und dem Umweltfonds erfolgreich vorangetrieben. Das erklärte Ziel des Lärmschutzprogramms ist eine Erhöhung der Lebensqualität der Menschen in den rund 12.000 anspruchsberechtigten Haushalten. Bis zum Ende des Jahres 2013 wurden nahezu alle vom Fluglärm betroffenen und an einer Umsetzung des Programms interessierten Haushalte begutachtet und die jeweils erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Mitte 2013 konnte die Intensivphase des Programms abgeschlossen werden.

>

Der Verein Dialogforum Flughafen Wien überprüft jährlich den Erfolg der für den Flugverkehr vereinbarten Maßnahmen und dokumentiert die Ergebnisse in einem Evaluierungsbericht. Dieser wird auch auf der Website <http://www.dialogforum.at> veröffentlicht. Schwerpunkt bilden dabei die Entwicklung der Lärmzonen, die Einhaltung der für den Flugverkehr vereinbarten Korridore, Verteilungsquoten und Nachtflugregelungen sowie der Erfolg des Lärmgebührenmodells.

› **Flugspuren.at**

Am Flugverkehr interessierten Personen steht seit einigen Jahren eine Seite im Internet zur Verfügung, die von der Flughafen Wien AG gemeinsam mit Austro Control betreut wird. Auf dieser Website sind Informationen über die Flugbewegungen getrennt nach Starts und Landungen abrufbar. Für jeden einzelnen Flug sind die Flughöhe, der Zeitpunkt sowie die Antriebsart (Propeller oder Jet) ersichtlich. Der verfügbare Zeitraum konnte nunmehr aufgrund technischer Neuerungen auf 32 Tage (bisher 14 Tage) ausgedehnt werden, um auch die Möglichkeit der Darstellung weiter zurückliegender Bewegungsabläufe zu schaffen. Einzigartig in Europa ist die zusätzliche Angabe der Anzahl von Flugbewegungen innerhalb eines wählbaren Zeitraumes auf einer bestimmten An- oder Abflugstrecke. Aus Datenschutzgründen sind die Informationen zeitversetzt einsehbar, jedoch konnte die Zeitversetzung aufgrund neuer Bestimmungen auf sechs Stunden (bisher 24 Stunden) reduziert werden. Mit der Darstellung der Flugspuren im Internet werden auch die im Rahmen der im Dialogforum diskutierten und umgesetzten Maßnahmen für die Bevölkerung nachvollziehbar und transparent. Im Jahr 2013 wurden insgesamt 12.727 Besucher (2012: 14.392) registriert, die diese Website 22.630-mal (2012: 24.885-mal) aufgerufen haben. Pro Tag entspricht das rund 62 Zugriffen (2012: 68). Für das Jahr 2014 ist eine Anpassung der Website an die neuesten verfügbaren Browser, sowie eine Überarbeitung und Modernisierung des Erscheinungsbildes vorgesehen.

› **UVP 3.Piste**

Im Sommer 2012 wurde von der verfahrensführenden Behörde, der niederösterreichischen Landesregierung ein positiver UVP-Bescheid für die Errichtung der 3. Piste erteilt. Nach Ablauf der Berufungsfrist gingen 23 Berufungen gegen den erstinstanzlichen Bescheid beim Umweltsenat ein. Aufgrund der Einwendungen wurden in zweiter Instanz im Jahr 2013 gutachterliche Stellungnahmen eingeholt. Mit Ende 2013 ging die Kompetenz vom Umweltsenat auf das neu geschaffene Bundesverwaltungsgericht über. Unter Würdigung, dass die Flughafen Wien AG bei der Einreichung des Projektes die Vereinbarungen des Mediationsvertrages eingehalten hat und auf Grund des Vertrauens in die weitere konstruktive Zusammenarbeit mit der FWAG im Dialogforum, hat keine der niederösterreichischen Anrainergemeinden und keine der 16 Bürgerinitiativen des Dialogforums gegen den positiven Bescheid Berufung eingelegt. Die Stadt Wien hat eine ergänzende Forderung für die vor Betriebsbeginn der 3. Piste erforderliche Gestaltung der Flugrouten gestellt.

› **Nachtflugbewegungen 2013**

Der Anteil der Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr erhöhte sich im Berichtsjahr von 6,8 % auf 7,4 %. Das entspricht einem Absolutwert von 50 (2012: 48) Starts und Landungen pro Nacht. Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren sollte die Anzahl der Flugbewegungen in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden, was im Berichtsjahr auch gelungen ist. Für das Jahr 2013 wurde somit der Zielwert laut Mediation von 4.700 Bewegungen um 543 unterschritten.

In der Durchrechnungsperiode 2009-2013 wurde bei einem kumulierten Zielwert von 23.499 Bewegungen insgesamt 22.435 Bewegungen durchgeführt. Der Zielwert wurde daher um 1.064 Bewegungen oder um rund 4,5 % unterschritten.

Eine weitere schrittweise Reduktion auf 3.000 Bewegungen pro anno ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der dritten Piste vorgesehen. Details zur Nachtflugsituation können aus dem Evaluierungsbericht, der vom Verein Dialogforum Flughafen Wien ca. in der Mitte des Jahres veröffentlicht wird, entnommen werden.

› **vie-umwelt.at**

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

› **Lärmschutz**

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafens Wien wurde auch 2013 erfolgreich vorangetrieben. Das Ziel des Lärmschutzprogramms ist es, die Lebensqualität der Anrainer in den bereits belastenden Gebieten, sowie auch in einem künftigen 3-Pisten-System zu steigern. Insgesamt profitieren davon rund 12.000 Haushalte in der Region. Für die Maßnahmen zur Umsetzung des Lärmschutzprogramms wurden Mittel in der Höhe von € 51,5 Mio. bereitgestellt.

Bis Ende 2013 wurden für rund 6.200 Objekte ein bauphysikalisches Gutachten erstellt und für rund 2.800 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt.

Weiters verpflichtete sich die Flughafen Wien AG, Liegenschaften, die in einer Lärmzone mit einem Dauerschallpegel größer als >65 dB(A) Tag bzw. >57dB(A) Nacht liegen, zum Verkehrswert abzulösen. Diese Möglichkeit nahmen 2 von rund 60 von dieser Regelung umfassten Liegenschaftseigentümern in Anspruch.

› Ein Blick hinter die Kulissen:

Das Besucherzentrum am Flughafen Wien

Ebenfalls ein Ergebnis des Mediationsvertrages ist der Betrieb des Besucherzentrums am Flughafen Wien. Rund 60.000 Menschen besuchen pro Jahr die Ausstellung, die über den Flughafen informiert. Großer Beliebtheit erfreuen sich die Rundfahrten über das Vorfeld, bei denen die Gäste die Betriebsamkeit am Airport live und aus nächster Nähe erleben können.

2012 wurde zudem die Besucherterrasse im Check-in 3 eröffnet. Mit 250 Meter Länge und circa 1.350 m² Fläche direkt auf dem Dach des Check-in 3 gelegen, eröffnet sich den Gästen ein ungehinderter Ausblick auf das Flughafen-Vorfeld, auf Starts und Landungen sowie den regen Flughafenbetrieb. Schautafeln informieren über flughafenspezifische Berufe, Details zu den häufigsten Flugzeugtypen und allgemeine Daten zur Fliegerei. Die neue Besucherterrasse ist vom 15. März bis 15. November geöffnet.

› Ökologisches Verhalten am Arbeitsplatz

Umweltschutz und sparsamer Umgang mit Energie und anderen Ressourcen sind Kern der Bewußtseins-Initiative „Öko-LOGISCH!“ mit dem Ziel die Mitarbeiter zum sorgsamem Gebrauch von Energie und Strom zu bewegen. So wurden unter anderem Preise für besonders vorbildliche Umweltprojekte vergeben, monatlich Umwelttipps erstellt, E-Bikes verlost und das für Flughafen Mitarbeiter kostenlose „Mitarbeiterrad“ (Nextbike-Verleihräder für Arbeitswege) ins Leben gerufen.

› CO₂ - Emissionsbilanz und ACAS

Auch für das Jahr 2013 wurde eine CO₂ Emissionsbilanz erstellt. Das Ergebnis für den gesamten Standort inklusive Flugverkehr, Vorfeld, Abfertigung, Energieverbrauch und Zubringerverkehr zeigt gegenüber dem Jahr 2012 eine Abnahme der Emissionen um 6,5 % auf rund 307.500 t CO₂. Darin inkludiert ist auch der Betrieb des neuen Terminals Check-in 3 für das gesamte Jahr. Von diesen Emissionen sind lediglich rund 13 % vom Flughafen direkt beeinflussbar. Bezieht man nun diese beeinflussbare CO₂ Emission auf die Verkehrseinheiten (VE), so ergibt sich eine Verminderung der CO₂ Emissionen (kg/VE) gegenüber 2012 von rund 11 %.

Mit Hilfe dieser CO₂ Emissionsbilanzen beteiligt sich die FWAG auch an dem von der ACI Europe geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System). In diesem Zusammenhang wurde im Jahr 2013 der erste Level der Zertifizierung (Ermittlung der CO₂ Emissionen am Standort) erreicht. Der Level 2 (Reduktion der CO₂ Emissionen am Standort) ist für das Jahr 2015 geplant. Nähere Informationen zu dem Programm finden Sie unter <http://www.airportcarbonaccreditation.org>.

› Projekt Fördermanagement

Im Jahr 2013 wurde verstärkt nach Möglichkeiten gesucht, Förderungen für umweltrelevante Investitionen zu erhalten. Daher hat sich in der Abteilung Umweltmanagement ein Fördermanagement etabliert, dessen Funktion im Projektablauf zwar strukturmäßig noch eingebettet werden muss, dessen notwendige Schnittstellen im Wesentlichen jedoch bereits jetzt geschaffen wurden. So konnte durch die Nachrüstung diverser Lüf-

tungsanlagen mit Frequenzumformern Förderungen in Höhe von 10% des Projektvolumens lukriert werden.

› **Fit für EMAS und ISO 14.001**

Erste Vorbereitungen für eine Implementierung eines Umweltmanagementsystems wie z.B. EMAS/ISO14.001 wurden in spezifischen Workshops getroffen. So sind bereits jetzt viele für ein Umweltmanagementsystem nötige Arbeitsschritte in die Routinen aufgenommen und die entsprechenden Schnittstellen geschaffen worden. Das Wissen und Know-How ist damit an den umweltstrategischen Stellen positioniert. Ein Umweltmanagementsystem (z.B. EMAS) inkludiert ein Energiemanagementsystem nach ISO 50.001, garantiert eine ökologische Beschaffung und bringt Vereinfachungen in der betrieblichen Verwaltung. So können Synergieeffekte bestmöglich genutzt werden.

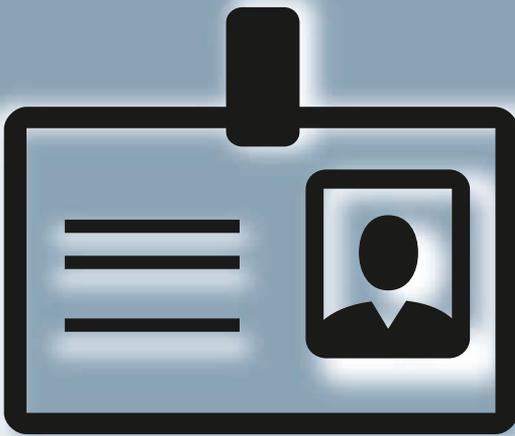
Im Rahmen von Ökoprofit wurden wirtschaftliche, ökologische und psychologische Themen gleichermaßen berücksichtigt: Einerseits wird das Erkennen von Optimierungspotenzialen im Betrieb weitergeführt, andererseits werden Wege gesucht, um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für eine verbesserte Ressourcennutzung zu gewinnen.

› **Energieeffizienz-Programm**

Die Flughafen Wien AG ist bestrebt möglichst verantwortungsvoll und sparsam mit jeder Form von Energie umzugehen. Aus diesem Grund wurde ein eigenes Energieeffizienz-Programm implementiert, in dessen Rahmen 2013 beachtliche Erfolge erreicht wurden.

Der Fokus lag stark auf dem neuen Terminal. Die Erkenntnisse und Erfahrungen, die durch den im Juni 2012 aufgenommenen Vollbetrieb gewonnen wurden, konnten in markante Einsparungen umgesetzt werden:

- › Im Bereich der Gebäudekühlung konnten durch Optimierung der Steuereinheiten 3.400 MWh gespart werden, was etwa 20 % des jährlichen Bedarfs für Kühlung entspricht.
- › Im Bereich der Beleuchtung und Lüftungsanlagen wurden 1.584 MWh Strom durch Anpassung der Betriebszeiten gespart.
- › Am gesamten Flughafen wurde der 2012 begonnene Einbau von Frequenzumformern in den Lüftungsanlagen fortgesetzt. Dadurch konnten im Bereich Strom rund 3.000 MWh, bei Kälte rund 1.500 MWh und bei Wärme rund 1.700 MWh gespart werden.



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

› Strategie und Management

Die konzernweiten Kernaufgaben des Bereichs Personal liegen im Recruiting, in der Aus- und Weiterbildung, der strategischen Personalentwicklung und der Lohn- und Gehaltspolitik. Im Jahr 2013 waren im Durchschnitt 4.399 Arbeitnehmer bei der Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt (Details finden Sie im Lagebericht auf Seite 110).

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.

› Vision und Werte

Ein Unternehmen kann langfristig nur erfolgreich sein, wenn die Mitarbeiter das langfristige Ziel des Unternehmens kennen und sich mit dieser Zukunftsvision und den Grundwerten identifizieren können, die Qualität und Einstellung zu Arbeit und kollegialem Miteinander definieren. Die Unternehmensvision, das Ziel an dem sich unser Unternehmen orientiert lautet: „Wir zählen zu den führenden Flughäfen Europas, weil wir als beste Drehscheibe zwischen Ost und West die Bedürfnisse unserer Kunden professionell und serviceorientiert erfüllen“.

Basis für den gemeinsamen Weg auf dieses große Ziel hin ist die bereichsübergreifende Zusammenarbeit, die von vier zentralen Unternehmenswerten definiert wird: Kundenorientierung, Professionalität, Wirtschaftlichkeit und Respekt. Aufbauend auf Führungskräfteworkshops 2012 wurden 2013 die Zielrichtung und unsere vier Unternehmenswerte definiert. In 9 Großgruppenveranstaltungen und ca. 40 kleineren Workshops wurden diese allen Mitarbeitern vorgestellt – Basis für den, die nächsten Jahre andauernden Visionsimplementierungsprozess.

>

Unternehmensweit werden zahlreiche Maßnahmen gesetzt, um täglich gelebtes Verhalten bewusst zu machen und neue priorisierte Werte in bestehende zu integrieren. Ein großes Ziel gemeinsam zu erreichen stellt hohe Anforderungen an die Führungsarbeit des Unternehmens. Die Einführung des Mitarbeitergesprächs unterstützt die Führungskräfte dabei, das aktuelle Leitbild weiterzugeben und gemeinsam daran zu arbeiten. Eine weitere wichtige Säule für die Umsetzung sind die Visionsbotschafter. In jedem Geschäftsbereich wurde ein oder mehrere Visionsbotschafter nominiert – Mitarbeiter, die Ansprechpartner in Bezug auf Vision und Werte sind. Sie arbeiten in enger Abstimmung mit den Bereichs- und Abteilungsleitern und mit der Personalentwicklung. Die Visionsbotschafter greifen aktuelle Themen aus dem Bereich auf, gehen auf kritische Stimmen und Anregungen der Mitarbeiter ein und helfen dabei, Werte und Vision in den Arbeitsablauf einzubauen. Monatlich findet ein Treffen der Botschafter statt. Dabei stehen der gemeinsame Ideenaustausch, und die Reflexion des Visionsprozesses mit den Kollegen im Vordergrund. Im Rahmen der Maßnahme „Das gute Beispiel“ werden alle Mitarbeiter aufgerufen, Beispiele einzureichen, an Hand derer ersichtlich wird, dass unsere vier Werte bereits gelebt werden. Beispiele, die zeigen, dass unsere Werte nach außen gegenüber unseren Kunden gelebt werden, aber auch Beispiele, die zeigen, wie die Werte intern, im täglichen Miteinander sichtbar werden bzw. bereits sichtbar sind. Diese Beispiele werden im Intranet veröffentlicht. Weiterbildungsmaßnahmen mit Schwerpunkt auf Vision und Werte und interne Kommunikationsmaßnahmen sind weitere kleine Schritte auf dem Weg zum besten Drehkreuz zwischen Ost und West.

› Aus- und Weiterbildung

Wir unterscheiden zwischen offener und fachlicher Aus- und Weiterbildung. Die fachliche Weiterbildung wird von den Führungskräften im Rahmen der Bildungsbedarfsanalyse festgelegt. Der umfassende Aus- und Weiterbildungskalender steht allen Mitarbeitern nach Rücksprache mit dem Vorgesetzten zur Verfügung. Die Themen reichen von persönlichkeitsbildenden Seminaren über Fremdsprachen bis hin zu EDV- und Projektmanagement. Im Jahr 2013 betrug der Aufwand für Aus- und Weiterbildung rund € 972.000. Das entspricht je Mitarbeiter der Flughafen Wien AG einem Betrag in Höhe von € 302 für externe Weiterbildungsmaßnahmen.

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

In der Führungskräfteausbildung legen wir einen Schwerpunkt auf die individuelle Weiterentwicklung. Auf Basis einer umfassenden Grundlagenausbildung forcieren wir hier Einzelcoachings mit dem Ziel, nicht nur fachlich top ausgebildete Mitarbeiter, sondern auch Persönlichkeiten an der Spitze zu haben, die ihr eigenes Führungsverhalten kennen und zielgruppenspezifisch einsetzen können. Für 2014 ist die Entwicklung eines

Führungskräfteentwicklungsprogramms geplant, das auf der neuen Vision und den Unternehmenswerten basiert.

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

› Erfolgsabhängige Entlohnung für Führungskräfte

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

› Mitarbeiterstiftung

Bereits vor über zehn Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10 % der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt analog zur Dividendenausschüttung den Ertrag aus dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Nach Ausschüttung der jährlichen Dividende an die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung wird den Mitarbeitern der Ertrag aus dieser Beteiligung ausbezahlt. Im Jahr 2013 wurden rückwirkend für das Geschäftsjahr 2012 rd. € 2,2 Mio. ausgeschüttet. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter 27,8 % des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts. Die Aufteilung erfolgte entsprechend der jährlichen Bruttobasisbezüge.

› Arbeitsstiftung

Die 1993 gegründete Arbeitsstiftung Steyr kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ihren Arbeitsplatz verloren haben. Da das Unternehmen als Arbeitgeber auch für ehemals Beschäftigte Verantwortung übernimmt, ist es seit beinahe fünf Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2013 traten 11 Mitarbeiter der Stiftung bei. Bis zum Jahr 2013 wurde somit insgesamt 56 Mitarbeitern eine Ausbildung im Rahmen der offenen Arbeitsstiftung Steyr ermöglicht.

› **Schwerpunkt Personalentwicklung**

Besondere Schwerpunkte im Bereich Personalentwicklung sind das Projekt „ältere Arbeitnehmer“ und die Förderung von Frauen (siehe unten). Die zu erwartende und politisch gewünschte längere Verweildauer von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen ist nur dann praktisch machbar, wenn umfangreiche Vorsorge- und Organisationsmaßnahmen erfolgreich implementiert sind, vor allem in Hinblick auf die hohe Belastung, der viele unserer Mitarbeiter permanent ausgesetzt sind.

› **Vorsorgemaßnahmen – betriebliche Pensionskasse**

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

› **Freiwillige Sozialleistungen**

Mit freiwilligen Sozialleistungen steigert die Flughafen Wien AG die Motivation und Unternehmensidentifikation ihrer Mitarbeiter. Beispielsweise wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden angeboten. Insgesamt hat die Flughafen Wien AG im Jahr 2013 dafür rd. € 328.000 investiert. Zudem erhalten alle Mitarbeiter pro Arbeitstag einen Essenszuschuss von einem Euro (gesamt 2013: € 545.000). Weiters gibt es zahlreiche 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. Im verkehrsabhängigen Bereich muss der einwandfreie Betrieb rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche sichergestellt sein. Hier kommen unterschiedliche Schichtmodelle zum Einsatz. Im Jahr 2013 wurden auch erstmals 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 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.

Die Flughafen Wien AG hat im Jahr 2013 die „Charta zur neuen Vereinbarkeit Eltern – Wirtschaft“ unterzeichnet. Damit bekennt sich das Unternehmen zu einer Unterneh-

menspolitik, die die Vereinbarkeit von Beruf und Familie fördert und eine elternorientierte Familienpolitik verfolgt.

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 2013 acht 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 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“. Im Jahr 2013 haben insgesamt 38 Väter diese Möglichkeit in Anspruch genommen.

› Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen Wien AG beläuft sich auf 12,5 %. Zurückzuführen ist diese relativ geringe Quote auf die speziellen Tätigkeiten am Flughafen Wien.

70 % der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Tätigkeiten. Nichtsdestotrotz ist es das Ziel des Unternehmens, den Frauenanteil insgesamt – insbesondere auch in Führungspositionen – zu erhöhen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in Führungspositionen auf 19 %. Durch die jährliche Teilnahme der Flughafen Wien AG am „Wiener Töchterttag“ wird auch Mädchen verstärkt Einblick in technische Berufe gegeben – die Zahl der weiblichen gewerblichen Lehrlinge betrug im Jahr 2013 im Jahresdurchschnitt fünf. Die Frauenquote im Aufsichtsrat beträgt 30 % der Kapitalvertreter. 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.

› Gesundheit und Arbeitssicherheit - Präventivdienste

› Mitarbeiterkennzahlen¹

	2013	Veränd. in %	2012	2011	2010	2009
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	115	-20,7	145	143	165	123
1.000 MA-Quote	36,3	-18,4	44,8	43,5	49,6	37,5

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

Vorrangiges Ziel der Präventivdienste, bestehend aus Arbeitsmedizin und Arbeitssicherheit, war auch im Jahr 2013, die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter zu erhalten und zu fördern, technische sicherheits-, gesundheits- und leistungsrelevante Faktoren im betrieblichen Geschehen zu erkennen, in ihrer Auswirkung auf den Menschen und den betrieblichen Ablauf zu bewerten und bei Bedarf Verbesserungsmaßnah- >

men zu veranlassen. Im Rahmen von regelmäßige Arbeitsstättenbegehungen und anlassbezogenen Gesprächen wurden die Führungskräfte zu arbeitsmedizinisch und sicherheitstechnisch relevanten Themen wie etwa Arbeitsstätten- und Arbeitsplatzgestaltung, Unfallverhütung, Mutterschutz, Einsatzfähigkeit von Mitarbeitern mit Erkrankungen / Verletzungen, Ersthelferausbildung, psychische Belastungen am Arbeitsplatz etc. ausführlich beraten.

Die kontinuierliche Evaluierung der Arbeitsunfälle führte unter Einbindung der Betroffenen und in Abstimmung mit den Verantwortlichen zu diversen spezifischen Verbesserungsmaßnahmen und in Summe zu einer markanten Reduktion der meldepflichtigen Arbeitsunfälle von 20,7% im Jahr 2013.

Im Gegensatz zum Jahr 2012 wurden 2013 keine monatlichen Gesundheitsschwerpunkte gesetzt. Die speziellen Leistungen wie Wirbelsäulenvermessungen mit individueller Beratung und Übungsvorschlägen, Ergonomieberatungen (richtiges Sitzen, Heben & Tragen), Lungenfunktionsüberprüfungen, Sehtests, Blutdruckmessungen, sportmedizinische Leistungsdiagnostik uvm. wurden ganzjährig angeboten. Ebenso wurde die Möglichkeit der Durchführung einer individuellen Vorsorgeuntersuchung intensiv genutzt.

Das Service der reisemedizinischen Beratung und Impfungen, welches nicht nur Patienten und Kunden in der Flughafenambulanz, sondern auch über die Arbeitsmedizin allen Mitarbeitern zu Verfügung steht, wurde gerade vor Urlaubsreisen immer wieder genutzt. Zeckenimpfaktionen und die kostenlose Grippeimpfung für Mitarbeiter ergänzten wie jedes Jahr das Angebot

Erste-Hilfe-Kurse: Entsprechend der verstärkten Nachfrage einzelner Abteilungen wurden exklusive Zusatztermine, ergänzend zum ausgeschriebenen Basis-Kursangebot an 4-, 8- und 16-stündigen Ersthelferkursen, organisiert. Eine Kontrolle der Erste-Hilfe-Kästen im Betrieb fand im Zuge der Arbeitsplatzbegehungen gemeinsam mit der Arbeitssicherheit statt.

Auch die Ambulanz als Anlaufstelle für akut auftretende medizinische Probleme und Notfälle wurde von Mitarbeitern genutzt. Die räumliche Nähe, die 24-stündige Verfügbarkeit eines Arztes und das kompetente medizinische Personal verringern die Ausfallzeiten für Arztbesuche, und oft kann durch eine prompte Behandlung der Krankenstand verkürzt werden.

Die laufende Durchführung von gesetzlich vorgeschriebenen Eignungs- und Folgeuntersuchungen laut dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz stellte auch 2013 einen weiteren, wichtigen Grundpfeiler der betriebsärztlichen Leistung dar. Konkret waren das die Atemschutztauglichkeitsuntersuchungen der Flughafenfeuerwehr, die Schweißrauchuntersuchungen von exponiertem Werkstättenpersonal und Lärmuntersuchungen für betroffene Mitarbeiter an deren Arbeitsplätzen ein Lärmexpositionspegel von > 85dB festgestellt wurde. Diese Gehörtests wurden so wie bisher teilweise auch vor Ort im HCW in den vorrangig betroffenen Bereichen der Gepäcklader angeboten, um den Mitarbeitern längere Wege und Ausfallszeiten zu ersparen.

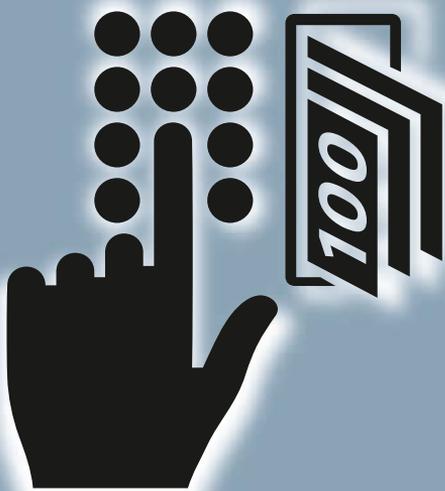
Im Rahmen der bereits bisher bekannten und angewandten Arbeitgeberpflicht, der „Ermittlung und Beurteilung der Gefahren/Gefährdungen am Arbeitsplatz, Festlegung von Maßnahmen und deren Dokumentation“ wurde mit der Novelle vom 1. Jänner 2013 explizit klargestellt, dass sowohl physische als auch psychische Belastungen besonders zu berücksichtigen sind.

Die gesetzliche Ermittlung und Beurteilung dieser Belastungen dient dazu, gesundheitsgefährdende Belastungen durch die Arbeitsbedingungen festzustellen und passende betriebliche Maßnahmen dagegen umzusetzen.

Seit Herbst 2013 werden nun in der Flughafen Wien AG die psychischen Belastungen am Arbeitsplatz vom Arbeitsmediziner in Zusammenarbeit mit der Arbeitssicherheit evaluiert. Das angewandte Verfahren ist ein moderiertes Gruppeninterview, bei dem jeweils eine gewisse Anzahl an Mitarbeitern (max. 12 Personen), stellvertretend für einen Arbeitsplatz oder Bereich teilnehmen. Zu den erfassten kritischen psychischen Belastungen werden jeweils adäquate Maßnahmen weiterentwickelt und dann im Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument erfasst. Dieser Prozess der Evaluierung wird sich aufgrund der Unternehmensgröße mindestens über die nächsten 2 Jahre erstrecken.

Es soll hierbei aber nicht nur dem Gesetz genüge getan werden: Das Ziel ist es, nach psychologischen Kriterien gut gestaltete Arbeitsbedingungen zu schaffen, denn dies führt zu einer Reduktion der angeführten psychischen, physischen und betrieblichen Probleme: Spannungen, Unzufriedenheit und die Abnahme der betrieblichen Leistungsfähigkeit werden reduziert. Und das wichtigste: Menschen bleiben gesünder, zufriedener und dadurch privat und beruflich leistungsfähiger.

Um Mitarbeitern in beruflichen aber auch privaten Stresssituationen eine unmittelbare Hilfe anbieten zu können, hat die FWAG Ende 2013 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 besprechen zu können. Das Themenspektrum ist unbeschränkt und umfasst Mobbing, Burn-out-Symptome oder Spannungen am Arbeitsplatz ebenso wie private Trennungen, Todesfälle oder schulische Probleme der Kinder.



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.

› Marktumfeld und Wiener Börse

Das Jahr 2013 war durch die weiterhin expansive Notenbankpolitik, das langfristig niedrige Zinsniveau und durch eine moderate Konjunkturbelebung in den Industriestaaten gekennzeichnet. Dies führte im Verlauf des Jahres 2013 zu deutlichen Kursgewinnen an den wichtigsten Börsenplätzen wie New York, London oder Tokio. Mit einem Zuwachs von 17,9 % hat auch der europäische Aktienindex Eurostoxx 50 ein beachtliches Ergebnis erzielt.

Die Kursentwicklung an der Wiener Börse blieb dagegen deutlich hinter dieser Benchmark zurück, was darauf zurückzuführen ist, dass sich das Interesse der Investoren auf liquide internationale Blue-chips konzentrierte. Der ATX erreichte im Juni mit 2.170,86 Punkten sein Jahrestief, ein Rückgang um 9,6 % gegenüber dem Ultimo 2012. Im zweiten Halbjahr 2013 konnte der Index allerdings wieder zulegen: Der Index-Höchststand wurde im November mit 2.676,80 Punkten erreicht, ein Anstieg von 23,3 % gegenüber dem Jahrestief. Der Jahresschlusskurs lag schließlich bei 2.546,54 Punkten, womit sich per Saldo ein Jahresplus des ATX von 6,1 % errechnet.

› Performance der Flughafen-Wien-Aktie

Die Aktie der Flughafen Wien AG hat sich im Vergleich zu ATX und ATX Prime außergewöhnlich positiv entwickelt. Zu Jahresende lag der Kurs mit € 61,00 um 41,5 % über jenem zum Jahresultimo 2012 von € 42,99. 2013 erreichte die Flughafen-Wien-Aktie am 11. Jänner 2013 ihren Jahrestiefstand von € 41,00, der Höchststand wurde am 27. Dezember 2013 mit € 61,43 markiert.

Bei einer vorgeschlagenen Dividende von € 1,30 pro Aktie errechnet sich auf Basis des Jahresschlusskurses eine Dividendenrendite von 2,1 % (2012: 2,4 %). Der Börsenumsatz der Flughafen-Wien-Aktie stieg im Jahr 2013 deutlich an und nahm um 47,2 % auf € 271,9 Mio. (2012: € 184,7 Mio.) zu.

Die positive Entwicklung der Aktie spiegelt sich auch in der Gewichtung der Flughafen Wien AG im ATX Prime wider. Sie betrug per Jahresende 2013 1,42 % (2012: 1,09 %).

› 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 (Fließhandel) gehandelt. Die Flughafen-Wien-Aktie zählt zu den Basiswerten des ATX Prime und der ÖTOB und wird Ende März 2014 wieder in den Leit-Index ATX aufgenommen werden.

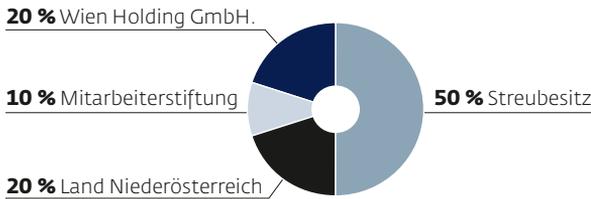
>

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

› **Aktionärsstruktur**

Die Aktien der Flughafen Wien AG befinden sich zu 50 % in Streubesitz. Von den anderen 50 % halten je 20 % der Aktien die zwei syndizierten Kernaktionäre Land Niederösterreich und Stadt Wien, letztere über die Wien Holding GmbH. (Die wichtigsten Regelungen des Syndikatsvertrags finden Sie im Lagebericht auf Seite 112.) Die verbleibenden 10 % werden von der Mitarbeiterstiftung gehalten.

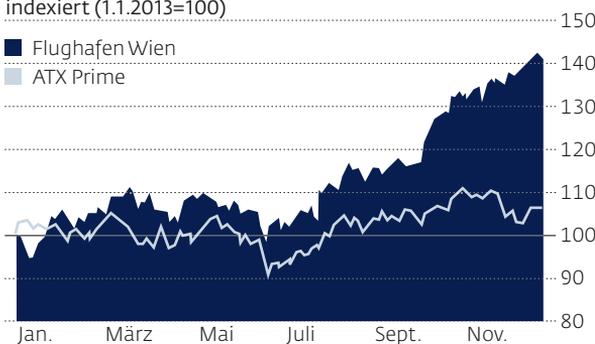
Aktionärsstruktur



Ordnungsgemäß werden Veränderungen der Aktionärsstruktur, sofern sie die im Börsegesetz normierten Schwellen übersteigen, veröffentlicht: Unterjährig meldeten Lazard Asset Management LLC, Franklin Resources Inc., die Stadt Wien und Silchester International Investors LLP („Silchester LLP“), London, Anteilsänderungen.

Zum Jahresresultimo lag Silchester International Investors LLP („Silchester LLP“), London, und Franklin Resources Inc über der 5%-igen und Lazard Asset Management LLC über der 4%-igen Anteilsschwelle. Die Stadt Wien übertrug am 15. April 2013 ihren 20%-igen Anteil an eine Beteiligungsgesellschaft, die Wien Holding GmbH .

Kursentwicklung der Flughafen Wien Aktie 2013
 indiziert (1.1.2013=100)



› Stimmrechte

In § 13 der Satzung der Flughafen Wien AG sind die Ausübung der Stimmrechte sowie Wahlrechte derart geregelt, dass dem Prinzip „one share – one vote“ Rechnung getragen wird. Die Satzung ist auf der Website [http://ir.viennaairport.com/Corporate Governance/ Satzung](http://ir.viennaairport.com/Corporate%20Governance/Satzung) abrufbar.

› Wertpapierkürzel

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

› Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2013	2012	2011
Grundkapital in € Mio.	152,67	152,67	152,67
Anzahl der Stückaktien in Mio.	21	21	21
Kurs per 31.12. in €	61,00	42,99	29,25
Jahreshöchstkurs in €	61,43	42,99	51,98
Jahrestiefstkurs in €	41,00	26,04	25,70
Marktkapitalisierung per 31.12. in € Mio.	1.281,0	902,8	614,25
Gewinn je Aktie in €	3,49	3,42	1,50
KGV ¹	17,5	12,6	19,4
KCFV ¹	6,3	5,0	3,4
Dividende ²	1,30	1,05	1,0
Dividendenrendite in % ^{1,2}	2,1	2,4	3,4
Payout-Ratio in % ²	37,3	30,5	66,5

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

2) Dividende 2013: Vorschlag an die Hauptversammlung

› Hauptversammlung

Die 25. ordentliche Hauptversammlung der Flughafen Wien AG fand am 30. April 2013 im Multiversum in Schwechat statt. Insgesamt nahmen 222 Aktionäre mit 17.081.094 Stimmrechten (Präsenz bei der Abstimmung über den Tagesordnungspunkt 2) daran teil. Neben der Präsentation des Jahresergebnisses standen Beschlussfassungen über die Verwendung des Bilanzgewinns, über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2012, über die Vergütung für den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2012, die Wahl des Abschlussprüfers und des Konzernabschlussprüfers für >

das Jahr 2013 sowie Wahlen in den Aufsichtsrat auf der Tagesordnung. Nähere Informationen zur 25. ordentlichen Hauptversammlung der Flughafen Wien AG finden Sie im Internet unter <http://ir.viennaairport.com> unter dem Menüpunkt „Hauptversammlung/Hauptversammlungen-Archiv“.

Die 26. ordentliche Hauptversammlung der Flughafen Wien AG findet am 5. Mai 2014 statt. Weitere Informationen und Berichte zur aktuellen Hauptversammlung können auf der Website <http://ir.viennaairport.com> unter dem Menüpunkt „Hauptversammlung“ eingesehen werden.

› Finanzkalender 2014

26. Hauptversammlung	5. Mai 2014
Ex-Dividendentag	8. Mai 2014
Dividenden-Zahltag	12. Mai 2014
1. Quartal 2014	20. Mai 2014
Halbjahresergebnis 2014	19. August 2014
Privataktionärstag	28. August 2014
3. Quartal 2014	18. November 2014

Die geplanten Termine für die Veröffentlichung der monatlichen Verkehrsergebnisse finden sich auf der Website der Flughafen Wien AG unter dem Link <http://ir.viennaairport.com>.

› Transparente Kommunikation

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

Das Management präsentierte im Jahr 2013 die aktuellen Entwicklungen der FWAG im Rahmen von Investorenkonferenzen und Roadshows in Europa (Stegersbach, Zürs, Warschau, Helsinki, Paris, London, Zürich, München, Frankfurt), Kanada (Toronto) und den USA (New York, Boston, Chicago) sowie bei Veranstaltungen in Wien.

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 2013 auf der Gewinn-Messe vertreten.

› Privataktionärstag

Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten am 23. August 2013 Gelegenheit, sich im Rahmen eines Privataktionärstags mit dem Management über den Geschäftsgang des Unternehmens zu informieren. Im Anschluss wurde eine Flughafen-Rundfahrt angeboten. Der nächste Privataktionärstag findet am 28. August 2014 statt.

› **Folgende Finanzinstitutionen erstellten 2013 Analysen zur Flughafen-Wien-Aktie:**

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

› **Weiterführende Informationen**

Umfassende Informationen, Publikationen und aktuelle Aussendungen finden Sie im Internet unter dem Link <http://ir.viennaairport.com>. Durch die Eintragung in den Aktionärservice der Flughafen Wien AG erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen.

Kontakt

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

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

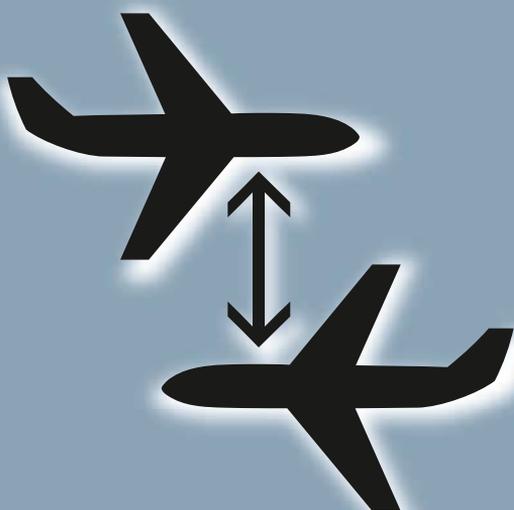
› **Dividendenpolitik und Gewinnverteilungsvorschlag**

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

Das Geschäftsjahr 2013 wurde mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 27.305.339,67 abgeschlossen. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt im Sinne der Dividendenpolitik vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2013 eine Dividende von € 1,30 je Aktie – das sind in Summe € 27.300.000 – ausgeschüttet und der Rest in Höhe von € 5.339,67 auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die vorgeschlagene Dividende entspricht einer Ausschüttungsquote gemessen am Konzernergebnis von 37,3 %.

Schwechat, 07. März 2014

Der Vorstand



Corporate- Governance-Bericht

(gemäß § 243b UGB)

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

› **Bekanntnis zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung**

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

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

› Das Management

Im Berichtsjahr 2013 gehörten Herr Mag. Julian Jäger und Herr Dr. Günther Ofner dem Vorstand der Flughafen Wien AG an.

› Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2013:

Vorstand Dr. Günther Ofner	Vorstand Mag. Julian Jäger
Immobilienmanagement DI Werner Hackenberg	Operations ¹ Mag. Nikolaus Gretzmacher, MBA
Planung, Bau und Bestandsmanagement DI Dr. Georg Kroyer	Abfertigungsdienste Mag. Wolfgang Fasching
Finanz- und Rechnungswesen Mag. Rita Heiss	Center Management Adil Raihani
Strategie, Controlling und Beteiligungen Mag. Andreas Schadenhofer	Technische Dienstleistungen Dipl.-Ing. (FH) Christoph Edlinger
Generalsekretariat Dr. Wolfgang Köberl, MBA	Revision Mag. Günter Grubmüller
Personal Mag. Christoph Lehr	Informationssysteme DI Susanne Ebm
Kommunikation Stephan Klasmann	
Zentraler Einkauf Mag. Andreas Eder	

1) Der Bereich „Umweltmanagement“ wurde mit Wirkung vom 01.03.2013 in den Bereich „Operations“ integriert.

› Gesamtprokuristen:

Mag. Andreas Eder
DI (FH) Christoph Edlinger
Mag. Wolfgang Fasching
Mag. Nikolaus Gretzmacher
DI Werner Hackenberg
Mag. Rita Heiss
MMag. Michael Höferer
Stephan Klasmann
Dr. Wolfgang Köberl
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. Die Funktionsperiode endet am 4.09.2016.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- › Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung

› **Vorstandsmitglied Dr. Günther Ofner**

Jahrgang 1956, studierte Rechtswissenschaften an der Universität Wien 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 in verschiedenen in- und ausländischen Tochterunternehmen der EVN AG von 2005 bis 2011 tätig. Am 5.9.2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Die Funktionsperiode endet am 4.09.2016.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

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

› **Arbeitsweise des Vorstandes**

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 40 im Anhang zum Konzernabschluss angeführt. Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15 % des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt.

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

› Einzelausweis der Vorstandsvergütung 2013 und 2012

	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2012
in T€	Fixe Bezüge	Anteil am Gesamtbezug	Erfolgsabhängige Bezüge 2012	Anteil am Gesamtbezug	Sachbezüge	Anteil am Gesamtbezug	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Mag. Julian Jäger	253,7	57,11 %	183,2	41,24 %	7,2	1,62 %	444,2	340,7
Dr. Günther Ofner	253,7	57,11 %	183,2	41,24 %	7,2	1,62 %	444,2	340,8

› 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 Aufsichtsrates

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Kapitalvertreter			
Ing. Ewald Kirschner, Vorsitzender seit 30.04.2013 ¹ , 1957	Generaldirektor der GESIBA Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft	29.04.2011	-
Mag. Erwin Hameseder, Stellvertreter seit 30.04.2013 ² , 1956	Obmann der Raiffeisen-Holding NÖ-Wien reg. Gen. mbH	31.08.2011 ³	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Strabag SE, AGRANA Beteiligungs-Aktiengesellschaft, Raiffeisen Bank International AG, UNIQA Insurance Group AG, Südzucker AG
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer, Stellvertreter seit 29.04.2011, 1950	Generaldirektor der OMV Aktiengesellschaft a. D.	29.04.2011	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Telekom Austria Aktiengesellschaft, VIENNA INSURANCE GROUP AG Wiener Versicherung Gruppe (Vorsitzender), CA Immobilien Anlagen Aktiengesellschaft (Vorsitzender), RHI AG, NIS a. d. Naftna industrija Srbije
Dr. Gabriele Domschitz, 1959	Vorstandsdirektorin der Wiener Stadtwerke Holding AG	29.04.2011	-
Mag. Bettina Glatz-Kremsner, 1962	Vorstandsdirektorin Casinos Austria AG und Österreichische Lotterien GesmbH	29.04.2011	-
Komm. Rat Dr. Burkhard Hofer, 1944	Generaldirektor EVN AG a. D.	20.08.2009	Mitglied im Aufsichtsrat bei: EVN AG (Vorsitzender)
Mag. Robert Lasshofer, 1957	Vorstandsvorsitzender Wiener Städtische Versicherung AG Vienna Insurance Group	30.04.2013	-
DI Herbert Paierl, 1952	pcb Paierl Consulting Beteiligungs GmbH	30.04.2013	Board of Directors: Landi Renzo S.P.A.

1) Herr Ing. Kirschner war bis 30.04.2013 Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates

2) Herr Mag. Hameseder war bis 30.04.2013 Vorsitzender des Aufsichtsrates

3) Herr Mag. Hameseder war bereits von 22.04.2004 bis 19.05.2009 Mitglied des Aufsichtsrates

› Mitglieder des Aufsichtsrates

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Kapitalvertreter			
Dr. Karin Rest, 1972	Rechtsanwaltskanzlei Dr. Peter Armstark	30.04.2013	-
Mag. Gerhard Starsich, 1960	Generaldirektor Münze Österreich Aktiengesellschaft	30.04.2013	-
Dr. Franz Lauer, 1939, bis 30.04.2013	Generaldirektor Wiener Städtische Versicherung AG a.D.	07.05.1998	-
Prof. Hans-Jürgen Manstein, 1944, bis 30.04.2013	Manstein Zeitschriftenverlag GesmbH	24.04.2003	-
Komm. Rat Alfons Metzger, 1941, bis 30.04.2013	Metzger Realitäten Gruppe	25.04.2002	-
Dr. Claus Raidl, 1942, bis 30.04.2013	Präsident der Oesterreichischen Nationalbank	31.08.2011	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Wienerberger AG
Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder			
Ing. Manfred Biegler, 1956	Vorsitzender des Angestellten- betriebsrats		-
Michael Straßegger, 1966	Stv. Vorsitzender des Angestellten- betriebsrats		-
Thomas Schäffer, 1983	Stv. Vorsitzender des Angestellten- betriebsrats		-
Heinz Strauby, 1974	Arbeiterbetriebsrat		-
Heinz Wessely, 1971	Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		-

› Vertreter der Aufsichtsbehörde

Die Aufsichtsbehörde hat mit Schreiben vom 29.04.2012 mitgeteilt, dass von dem Recht zur Entsendung eines Staatskommissärs kein Gebrauch 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)	Manfred Biegler
Mag. Erwin Hameseder	Heinz Wessely
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)	Prof. Komm. Rat Alfons Metzger ⁶
Mag. Erwin Hameseder	Ing. Manfred Biegler
Dr. Wolfgang Rutenstorfer	Heinz Strauby
Dr. Gabrielle Domschitz	Heinz Wessely
Mag. Bettina Glatz-Kremsner ⁵	

5) Ab 30.04.2013
6) Bis 30.04.2013

› 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 Revisionsystems 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 Ausschussvorsitzende 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 Ruttenstorfer	Ing. Manfred Biegler
Ing. Ewald Kirschner	Heinz Strauby
Dr. Burkhard Hofer	Heinz Wessely

› Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2013 fünf Sitzungen abgehalten. Weiters fand eine Sitzung des Präsidial- und Personalausschusses und zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt. Der Strategieausschuss hat eine Sitzung abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und –gestaltung. Insbesondere wurden die Verkehrsentwicklung und die Situation der wichtigsten Airline-Kunden erörtert. Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Darstellung und Diskussion der Unternehmensstrategie, insbesondere hinsichtlich der geplanten zukünftigen Ausbauten, der Entwicklung des Gastro- und Retailbereiches sowie in der Beteiligungsstrategie. Der Vorstand berichtete weiters über den gestarteten Visionsprozess, über die laufenden Rechnungshofprüfungen und über die durchgeführten Verbesserungsmaßnahmen im Check-in 3. Zudem wurde laufend über die Ergebnisse der Schadenverfolgung gegen Auftragnehmer im Check-in 3 informiert und über den Stand der Erhebungen gegen ehemalige Vorstandsmitglieder und allenfalls daraus zu ziehende Konsequenzen berichtet. Weitere Berichte gab es zur Pistensanierung 16/34, zu den Shopvergaben, zu den Auswirkungen einer geplanten Änderung der EU-Verordnung über Bodenverkehrsdienste und die damit verbundenen Auswirkungen sowie zu Einsparungsmaßnahmen, Kostensenkungen und die dadurch erzielte Produktivitätssteigerung. Über alle Aktivitäten in den Ausschüssen wurde dem Aufsichtsratsplenium berichtet. Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Auf den Bericht des Aufsichtsrates wird verwiesen.

› Vergütung der Aufsichtsräte 2013

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

Ing. Ewald Kirschner	€	12.700	Mag. Gerhard Starsich	€	900
Mag. Erwin Hameseder	€	14.700	DI Herbert Paierl	€	900
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	€	12.700	Dr. Karin Rest	€	1.200
Dr. Burkhard Hofer	€	10.100	Dkfm. Dr. Claus J. Raidl	€	8.300
Dr. Gabriele Domschitz	€	9.500	Dr. Franz Lauer	€	8.000
Mag. Bettina Glatz-Kremsner	€	9.800	Prof. Hans-Jörgen Manstein	€	8.300
Mag. Robert Lasshofer	€	1.200	KR Alfons Metzger	€	8.300

› 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.

› 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 Quali- >

fikation als nicht unabhängig.

- › Das Aufsichtsratsmitglied soll in den letzten drei Jahren nicht Abschlussprüfer der Gesellschaft oder Beteiligter oder Angestellter der prüfenden Prüfungsgesellschaft gewesen sein.
- › Das Aufsichtsratsmitglied soll nicht Vorstandsmitglied in einer anderen Gesellschaft sein, in der ein Vorstandsmitglied der Gesellschaft Aufsichtsratsmitglied ist. Das Aufsichtsratsmitglied soll kein enger Familienangehöriger (direkte Nachkommen, Ehegatten, Lebensgefährten, Eltern, Onkeln, Tanten, Geschwister, Nichten, Neffen) eines Vorstandsmitglieds oder von Personen sein, die sich in einer in den vorstehenden Punkten beschriebenen Positionen befinden.

› **Selbstevaluierung des Aufsichtsrates**

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 168. Aufsichtsratssitzung am 18.12.2013 erörtert.

› **UGB-Abschluss**

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

› **Finanzberichte gemäß Börsegesetz**

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

› Abschlussprüfer

Die KPMG Austria AG Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 25. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Die KPMG Austria AG Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft hat vor ihrer Wahl zum Abschlussprüfer dem Prüfungsausschuss einen schriftlichen Bericht über folgende Punkte vorgelegt:

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

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für das Geschäftsjahr 2013 T€ 253,6 für die Abschlussprüfung, T€ 62,0 für andere Bestätigungsleistungen und T€ 0,5 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 2013 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.

› Airport Carbon Accreditation System

Die Flughafen Wien AG beteiligt sich an dem von der Airport Council International (ACI, Internationales Gremium aller Flughäfen) betreuten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System), das zu einer nachhaltigen Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort beiträgt und durch unabhängige Gutachter erhoben wird. Im Berichtsjahr wurde der Level 1 erreicht (Erstellung einer CO₂ Emissionsbilanz), der Level 2 (Reduktion der CO₂ Emissionen am Standort) wird im Jahr 2015 angestrebt.

› Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen Wien AG beläuft sich auf 12,5 %. Zurückzuführen ist dieser relativ geringe Frauenanteil auf die speziellen Tätigkeiten am Flughafen Wien. 70 % der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Tätigkeiten. Nichtsdestotrotz ist es das Ziel des Unternehmens, den Frauenanteil insgesamt – insbesondere auch in Führungspositionen – zu erhöhen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote auf 19 %. Durch die jährliche Teilnahme der Flughafen Wien AG am „Wiener Töchertag“ wird auch Mädchen verstärkt Einblick in technische Berufe gegeben – die Zahl der weiblichen Lehrlinge betrug im Jahr 2013 im Jahresdurchschnitt fünf. Die Frauenquote im Aufsichtsrat beträgt 30 % der Kapitalvertreter. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen.

Schwechat, am 04. März 2014

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Ing. Ewald Kirschner
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Bericht des Aufsichtsrats

› Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2013 fünf Sitzungen abgehalten. Weiters fand eine Sitzung des Präsidial- und Personalausschusses und zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt. Der Strategieausschuss hat eine Sitzung abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und –gestaltung. Insbesondere wurden die Verkehrsentwicklung und die Situation der wichtigsten Airline-Kunden erörtert. Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Darstellung und Diskussion der Unternehmensstrategie, insbesondere hinsichtlich der geplanten zukünftigen Ausbauprojekte, der Entwicklung des Gastro- und Retailbereiches sowie in der Beteiligungsstrategie. Der Vorstand berichtete weiters über den gestarteten Visionsprozess, über die laufenden Rechnungshofprüfungen und über die durchgeführten Verbesserungsmaßnahmen im Check-in 3. Zudem wurde laufend über die Ergebnisse der Schadenverfolgung gegen Auftragnehmer im Check-in 3 informiert und über den Stand der Erhebungen gegen ehemalige Vorstandsmitglieder und allenfalls daraus zu ziehende Konsequenzen berichtet. Weitere Berichte gab es zur Pistensenierung 16/34, zu den Shopvergaben, zu den Auswirkungen einer geplanten Änderung der EU-Verordnung über Bodenverkehrsdienste und die damit verbundenen Auswirkungen sowie zu Einsparungsmaßnahmen, Kostensenkungen und die dadurch erzielte Produktivitätssteigerung. Über alle Aktivitäten in den Ausschüssen wurde dem Aufsichtsratsplenum berichtet. Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Im Jahr 2014 werden die Schwerpunkte in der Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie, insbesondere in einer Stärkung des Non-Aviation-Bereiches sowie in der Sanierung, Verbesserung und dem weiteren Ausbau der bestehenden Infrastruktur 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.

› Verpflichtung zum Corporate Governance Kodex

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

› Abschlussprüfung

Die KPMG Austria AG Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 25. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Sie prüfte unter Einbeziehung des Lage- und des Konzernlageberichts den vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, aufgestellt nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzern-Lagebericht über das Geschäftsjahr 2013 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

› Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen in Anwesenheit und mit Unterstützung des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den Lage- und Konzernlagebericht sowie den Corporate Governance Bericht des Geschäftsjahres 2013 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 2013 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2013 der Flughafen Wien AG festgestellt.

› Gewinnverteilungsvorschlag

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2013 von € 27.305.339,67 eine Dividende von € 1,30 je Aktie, das sind in Summe € 27.300.000 ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 5.339,67 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

› Dank

Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2013 geleistete Arbeit.



Ing. Ewald Kirschner
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Schwechat, März 2014



**Konzernlagebericht
für das
Geschäftsjahr
2013**

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die Entwicklung der Wirtschaft, Krisen und andere Ereignisse, die zu Flugausfällen, Streckenstilllegungen und Flugplanausdünnungen führen, beeinflussen in hohem Maß die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone und aufgrund der geographischen Lage insbesondere von jener der CEE-Region abhängig.

Nach zwei Jahren schwächeren Wachstums zeigt die Weltwirtschaft ab Mitte 2013 wieder Anzeichen eines leichten Aufschwunges, wobei sich die Wachstumsdynamik von den Schwellenländern wieder zunehmend auf die Industrienationen verschiebt. Der Euroraum ist im zweiten Quartal 2013 erstmals wieder gewachsen. Kernländer wie Deutschland und Österreich haben sich dabei im Vergleich zur Wirtschaftsleistung der Peripherieländer aber deutlich besser entwickelt. Die Entwicklung der CEE-Region verlief im Jahr 2013 insgesamt sehr gedämpft, wobei außer in Tschechien, Slowenien und Kroatien die Wirtschaftsleistung der anderen CEE-Länder geringfügig ausgeweitet werden konnte. Durch die erwartete Erholung wichtiger Exportmärkte dieser Region wird aber bereits ab 2014 wieder mit einer stärkeren Inlandsnachfrage in diesen Ländern gerechnet. (Quelle: ÖNB)

>

Die österreichische Wirtschaft entwickelte sich im Jahresverlauf 2013 mit einem Wachstum des realen BIP um 0,4 % ebenfalls sehr verhalten. Der reale Konsum der privaten Haushalte wurde bei einem Anstieg der Nettolohnsumme von 2,3 % durch die Inflation von 2 % und die steigende Arbeitslosigkeit gedämpft. Auch der heimische Unternehmenssektor entwickelte sich 2013 nur schwach. Trotz extrem niedrigem Zinsniveau, einer verbesserten Innenfinanzierungskraft der Unternehmen und den etwas gelockerten Kreditvergabekonditionen sinken die Bruttoanlageninvestitionen bei nur geringfügig steigender realer Wertschöpfung in der Sachgüterproduktion, Bauwirtschaft und Dienstleistungen. Der zuletzt verzeichnete Anstieg der Exportauftragseingänge lässt jedoch ab 2014 wieder verbesserte Absatzerwartungen und ein Anspringen der Investitionskonjunktur erwarten. (Quelle: ÖNB)

› **Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft**

Die für den Flughafen wichtige österreichische Tourismuswirtschaft erzielte laut Statistik Austria 2013 mit einem Plus von vorläufig rund 1,2 % gegenüber 2012 wieder einen neuen Nächtigungsrekordwert von 132,6 Mio. Dabei stiegen die Nächtigungen ausländischer Touristen um 1,9 % auf 96,8 Mio. Auch im Jahr 2013 setzte sich der Trend des Gästestrukturwandels fort. Der rückläufige Anteil an Gästen aus Deutschland wird zunehmend durch Reisende aus Zentral- und Osteuropa kompensiert. Während der Anteil der Gäste aus Deutschland in den letzten 10 Jahren kontinuierlich von 45 % auf rund 38 % sinkt, steigt der Anteil an Gästen aus den CEE-Ländern bereits auf rund 8 %. Aber auch Gäste aus der Schweiz, Großbritannien, Belgien, Russland, USA und Schweden verzeichneten 2013 ein Nächtigungsplus. Rückläufig entwickelten sich hingegen die Nächtigungszahlen bei Gästen aus den Niederlanden, Italien, Frankreich und Rumänien. Die stark steigende Zahl der Ankünfte weist darauf hin, dass die Aufenthaltsdauer der Gäste im Durchschnitt tendenziell kürzer wird. (Quelle: Statistik Austria)

› **Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit**

Die Reisetätigkeit der Österreicher entwickelte sich im Jahr 2013 gegenüber 2012 leicht positiv. Im Sommer 2013 (Juli – September), der wichtigsten Urlaubsreisezeit, wurden laut Statistik Austria mit rund 6,75 Mio. um rund 2,9 % mehr Urlaubsreisen unternommen. (Quelle: Statistik Austria)

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien-Schwechat

Die Entwicklung der Passagiere der europäischen Flughäfen zeigt ein durchschnittliches Wachstum von 2,8 %¹. Während Flughäfen in der Türkei, Russland, Island und Norwegen hohe Zuwächse verzeichneten, konnten die EU-Flughäfen nur ein moderates Plus von 1,0 % erzielen.¹ Der Flughafen Wien verbuchte einen leichten Rückgang von 0,7 %, nicht zuletzt aufgrund der wetter- und streikbedingten Flugausfälle in der ersten Jahreshälfte sowie durch die fortschreitende Airline-Konsolidierung. Im Berichtsjahr 2013 wurden am Flughafen Wien insgesamt 21.999.926 Passagiere abgefertigt. Während die Anzahl der Lokalpassagiere um 102.305 auf 15.178.223 Passagiere zunahm, verzeichnete der Transferbereich ein Minus von 3,7 %.

Die Flugbewegungen sind auch im Jahr 2013 weiter zurückgegangen. Dies zeigt auch die Entwicklung der europäischen Flughäfen, die einen Rückgang um 1,2 %¹ verzeichneten. Am Flughafen Wien wurden 231.179 Bewegungen (minus 5,5 %) registriert. Das Frachtaufkommen erholte sich nach anfänglichen Rückgängen im zweiten Halbjahr 2013 deutlich und verzeichnete im Gesamtjahr noch ein leichtes Plus von 1,6 % auf 256.194 Tonnen. Damit entwickelte sich Wien besser als der europäische Trend, welcher ein durchschnittliches Plus der Frachtmengen um 0,8 %¹ zeigt.

Im internationalen Vergleich zählt der Flughafen Wien weiterhin zu den Top 10 der pünktlichsten Airports in Europa und konnte im vergangenen Geschäftsjahr seine Servicequalität steigern.

› Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen 2013 im Vergleich

	Passagiere in Tausend	Veränd. zu 2012 in %	Flug- bewegungen ²	Veränd. zu 2012 in %
London*	125.663,2	3,2	846.330	0,4
Paris**	90.327,2	1,7	702.112	-2,7
Frankfurt	58.036,9	0,9	461.603	-2,1
Amsterdam	52.569,3	3,0	425.565	0,5
Madrid	39.710,9	-12,1	332.361	-10,7
München	38.672,6	0,8	361.779	-4,0
Rom	36.165,8	-2,2	298.001	-3,7
Mailand***	35.888,9	-1,9	320.475	-5,2
Zürich	24.816,6	0,3	243.774	-2,6
Wien	21.999,9	-0,7	229.652	-5,5
Prag	10.974,2	1,5 %	125.710	-2,3 %
Budapest	8.510,9	0,2 %	77.879	-4,9 %

* London Heathrow, Gatwick, Stansted ** Paris Charles de Gaulle, Paris Orly *** Mailand Malpensa, Linate, Bergamo
Quelle: ACI Europe Traffic Report December 2013

1) ACI Airport Council International – Europe. Inhouse; January – December 2013

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

› **Wien: Lokalpassagiere und Fracht legten 2013 zu, Rückgang bei Transferpassagieren**

Verkehrskennzahlen	2013	Veränd. in %	2012	2011
MTOW (in Mio. Tonnen)	7,9	-2,6	8,1	8,3
Gesamtpassagiere (in Mio.)	22,0	-0,7	22,2	21,1
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	15,2	0,7	15,1	14,5
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,8	-3,7	7,1	6,5
Flugbewegungen	231.179	-5,5	244.650	246.157
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	256.194	1,6	252.276	277.784
Sitzladefaktor (in %)	74,8	n.a.	73,0	69,6
Anzahl der Destinationen	177	-1,1	179	174
Anzahl der Airlines	71	0,0	71	73

In einem herausfordernden Jahr 2013, das von einem europaweit schwierigen Marktumfeld für die Luftfahrt, Kapazitätskürzungen bei Fluglinien, den Krisensituationen in Ägypten und dem Nahen und Mittleren Osten sowie von zahlenreichen Flugausfällen durch einen harten Winter 2012/13 mit extremen Schneefällen und durch Streiks in Deutschland geprägt war, konnte der Flughafen Wien ein Passagieraufkommen von insgesamt 21.999.926 (minus 0,7 %) verzeichnen. Während die ersten beiden Quartale spürbar schwächer waren, entwickelte sich die Anzahl der Fluggäste in der zweiten Jahreshälfte wieder deutlich besser.

Die Anzahl der Starts bzw. Landungen am Flughafen Wien verringerte sich 2013 um 5,5 %. Auch das Höchstabfluggewicht (MTOW) verzeichnete einen Rückgang auf 7,9 Mio. Tonnen. Positiv entwickelte sich dagegen der Sitzladefaktor, der mit 74,8 % um 1,9 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert lag. Diese positive Entwicklung zeigte sich gerade bei den aufkommensstärksten Fluglinien.

Die umgeschlagene Gesamtfracht (Cargo) stieg im Jahresvergleich um 1,6 % auf 256.194 Tonnen. Neben der Luftfracht mit einem Zuwachs von 0,5 % war dafür vor allem das Trucking mit einem Plus von 4,2 % am Flughafen Wien verantwortlich. Die Trendwende kam wie erwartet zur Jahresmitte 2013. Der Flughafen Wien war in 2013 Sieger in der „Hub Quality Championship“ vor München und Frankfurt. Das Einstellen der Frachterverbindungen der Carrier Saudi Arabian Airlines und Royal Jordanian aus dem Nahen Osten konnte durch die Aufnahme der Cargolux-Flüge ab August kompensiert werden.

Im Jahr 2013 bediente der Flughafen Wien im Linienverkehr insgesamt 177 (2012: 179) Destinationen, davon 42 (2012: 45) in Osteuropa. Damit bleibt der Flughafen Wien trotz eines leichten Passagierrückgangs auf 2.165.556 abfliegende Reisende eine wichtige europäische Ost-West-Drehscheibe.

› Aufkommen abfliegender Passagiere 2013 (Linie und Charter) nach Regionen

Regionen	2013	2012	Veränd. absolut	Anteil 2013 in %	Anteil 2012 in %	Veränd. Anteil in %-Punkten
Osteuropa	2.165.556	2.226.488	-60.932	19,7	20,1	-0,4
Westeuropa	7.536.817	7.495.253	41.564	68,6	67,8	0,8
Ferner Osten	363.163	384.524	-21.361	3,3	3,5	-0,2
Naher und Mittlerer Osten	522.691	541.667	-18.976	4,8	4,9	-0,1
Nordamerika	233.682	212.488	21.194	2,1	1,9	0,2
Afrika	157.229	189.733	-32.504	1,4	1,7	-0,3
Südamerika	10.977	8.028	2.949	0,1	0,1	0,0
Gesamt	10.990.115	11.058.181	-68.066	100,0	100,0	

Mit einem Zuwachs von 41.564 auf 7.536.817 Passagiere verzeichneten die westeuropäischen Destinationen in 2013 den größten absoluten Passagier-Zuwachs. Durch dieses Plus konnte die Region Westeuropa ihren Anteil am Passagieraufkommen auf 68,6 % weiter steigern. Durch die Neuaufnahme der Destination Chicago flogen im Berichtsjahr um 10,0 % mehr Personen nach Nordamerika, das nun einen Anteil von 2,1 % am abfliegenden Passagieraufkommen hat. Destinationen im Fernen Osten zogen hingegen 5,6 % weniger Reisende an. Durch die Krisensituationen in Ägypten und dem Nahen und Mittleren Osten wurden 2013 für diese Destinationen 3,5 % weniger Passagiere abgefertigt.

Die meisten Passagiere hatten wie auch im Vorjahr Frankfurt als Ziel – hier verzeichnete der Flughafen Wien einen Anstieg um 11,1 % auf 659.393 Passagiere. Starke Zuwächse verzeichneten auch Istanbul (plus 20,4 %), Moskau (plus 15,3 %) und Mailand (plus 11,0 %). Auf der Langstrecke starteten die meisten Reisenden in Richtung Bangkok (113.864), gefolgt von New York (87.523) und Tokio (72.874).

› Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

Der größte Kunde der Flughafen-Wien-Gruppe – die Austrian Airlines – verzeichnete einen Rückgang bei den Passagieren von 1,6 %. Daraus resultierend fiel ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen auf 49,1 % (2012: 49,5 %). Die Austrian Airlines ist jedoch nach wie vor der dominierende Home-Carrier am Flughafen Wien.

Gemessen am Passagieranteil folgen NIKI mit 11,0 % (2012: 12,0 %) vor airberlin mit 6,1 % (2012: 6,3 %) und Lufthansa mit unverändert 5,5 %. Die stärksten absoluten Zuwächse verzeichnete die Turkish Airlines mit 35,1 %, die damit ihren Anteil auf 2,3 % steigern konnte. Germanwings steigerte ihren Anteil am Passagieraufkommen durch Umstrukturierungen in der Lufthansa-Gruppe auf 2,7 %.

Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) stieg 2013 von 73,0 % auf 74,8 %. Der Flughafen Wien wurde – unverändert gegenüber 2012 - von 71 Fluglinien regelmäßig angefliegen, die 177 Destinationen in 69 Ländern bedienten. Neu hinzugekommen sind u.a. Cargolux, Kuwait Airways und Germania, die den Flughafen Wien in ihr Destinationsprogramm aufgenommen haben.

>

Entgelte- und Incentive-Politik

Am 1. Juli 2012 trat das Flughafenentgeltegesetz (FEG) in Kraft. Die Entgeltanpassungen aufgrund der Pricecap-Formel sowie das Procedere der Anpassungen für 2013 wurden somit durch dieses Gesetz geregelt.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltssystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1. Jänner 2013 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) vereinbarten Pricecap – Formelmodells. Als Maßzahl für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgeltes gilt hierbei das höchstzulässige Abfluggewicht MTOW der Luftfahrzeuge und für das Fluggastentgelt und das landseitige Infrastrukturentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgeltes Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Konkret errechnet sich die höchst zulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate verringert um das 0,35-fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die 12 Monate jeweils vom 1. August - 31. Juli gelten. Im Fall eines negativen Durchschnittswertes der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate.

Dadurch ergaben sich folgende Änderungen per 1. Jänner 2013:

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

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

Das PRM-Entgelt (Passengers with Reduced Mobility) blieb mit € 0,34 pro abfliegendem Passagier unverändert.

Aufgrund der Bestimmungen des Flughafenentgeltegesetzes und des Luftfahrtsicherheitsgesetzes 2011 (LSG) hat die Flughafen Wien AG das Sicherheitsentgelt weiterhin einheitlich für alle abfliegenden Passagiere (lokal und transfer) mit € 7,70 festgesetzt.

Um die Rolle des Flughafen Wien als Umsteigeflughafen zu forcieren, hat die Flughafen Wien AG beschlossen, den bereits seit vielen Jahren bestehenden Transferincentive ab 1. Jänner 2013 auf € 12,50 pro abfliegendem Transferpassagier anzuheben. Das neue Transferincentiveprogramm sieht zudem eine weitere Staffelung unter gewissen Wachstumsbedingungen vor.

Auch im Jahre 2013 wurde das Wachstumsincentiveprogramm bestehend aus dem Destinations- und Frequenzincentive sowie dem Frequenzdichteincentive, welches die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert, fortgesetzt.

Ziel der mit 1. Jänner 2013 eingeführten Entgeltanpassungen sowie der Weiterführung bzw. Erweiterung der erfolgreichen Incentiveprogramme war es, die Wettbewerbsfähigkeit der Entgelte des Flughafens Wien zu festigen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost – bzw. zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Umsatzentwicklung 2013

Trotz des leichten Passagier- und Flugbewegungsrückgangs (minus 0,7 % bzw. minus 5,5 %) konnte die Flughafen-Wien-Gruppe im Berichtsjahr 2013 ihre Umsätze gegenüber 2012 um 2,4 % auf € 622,0 Mio. steigern. Das angepasste Sicherheitsentgelt, höhere Einzelleistungen (z.B. im Bereich der Enteisung) und höhere Erlöse aus der Werbeflächenvermietung führten zu diesem Anstieg. Rückgänge verzeichneten vor allem Einnahmen aus jenen Bereichen, die mit Flugbewegungen und MTOW korrelieren.

Aufgrund der Saisonalität des Flughafengeschäfts generiert die FWAG in den Urlaubsseasonen im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsatzerlöse. Wie auch im Vorjahr war der Umsatz im dritten Quartal mit einem Anteil von 26,6 % an den Jahresumsätzen 2013 am höchsten. Es folgten das zweite Quartal mit 25,5 %, das vierte mit 24,4 % und schließlich das erste Quartal mit 23,5 %.

Entwicklung der Segmente

Im Geschäftsjahr wurden folgende Änderungen der Segmentberichterstattung nach IFRS 8 vorgenommen:

- › Um den Umstand zu berücksichtigen, dass bei der Steuerung der Geschäftssegmente anhand der Ergebnisse des Segments auch Overhead-Kosten anteilig umgelegt werden, werden nunmehr bisher nicht zugeordnete Kosten des Verwaltungsbereichs den berichteten Segmenten zugeordnet.

Die Kosten der bisher nicht zugeordneten Verwaltung wurden genau analysiert und werden nunmehr gemäß dem Leistungsspektrum dieser Abteilungen mittels sachgerecht ermittelter Schlüssel (z.B. Mengengerüste, monetäre Schlüssel, etc.) auf die vier berichteten Segmente Airport, Handling, Retail & Properties und Sonstige Segmente verteilt. Eine regelmäßige Überprüfung und Aktualisierung der Zuordnungsschlüssel gewährleistet die Abbildung der aktuellen Leistungsbeziehungen zwischen den operativen Geschäftsbereichen und den Verwaltungsbereichen.

Durch die Zuteilung der Aufwendungen und Erträge des Verwaltungsbereichs entfällt nunmehr die Überleitung der berichteten Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT. Gleiches gilt für immaterielles Anlagevermögen und Sachanlagevermögen der Zentralbereiche. Jene Vermögensgegenstände, die nicht von den einzelnen Geschäftsbereichen, sondern auf zentraler Ebene überwacht und berichtet werden, werden weiterhin als „Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen“ ausgewiesen. Diese Werte beinhalten: sonstige Finanzanlagen, Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens, Forderungen an das Finanzamt, sonstige Forderungen und Vermögenswerte, Abgrenzungsposten und Zahlungsmittel und -äquivalente. >

- › Der Betrieb des VIP & Business-Centers ist seit 1. Jänner 2013 in der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. (VAH) angesiedelt, um Synergieeffekte zu lukrieren. Das vormals im Segment Airport ausgewiesene Geschäft ist nun dem Segment Handling zugeordnet, um der veränderten Struktur der internen Organisation Rechnung zu tragen.
- › Dienstleistungen im Zusammenhang mit Personalbereitstellungen für Tochtergesellschaften werden den Sonstigen Segmenten (vormals Segment Airport) zugeordnet.

Die entsprechenden Posten und Angaben der Segmentinformationen für das Vorjahr 2012 wurden angepasst. Nähere Informationen werden im Anhang (1) erläutert.

› Umsätze nach Segmenten

› Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2013	V. in %	2012 ¹
Airport	331,4	5,1	315,3
Handling	151,9	-2,6	155,9
Retail & Properties	121,2	1,4	119,5
Sonstige Segmente	17,5	5,4	16,6
Konzern-Umsatz	622,0	2,4	607,4

1) angepasst

› Umsatz Segment Airport

Beträge in € Mio.	2013	V. in %	2012 ¹
Landeentgelt	57,3	-2,5	58,8
Fluggastentgelt (inkl. PRM)	144,5	7,4	134,6
Infrastrukturentgelt	29,6	1,6	29,1
GAC Gebäude und Hangar	1,6	83,2	0,9
Sicherheitsentgelt	84,3	6,7	79,0
Betankung	2,3	-3,0	2,4
Sondergastdienste	5,2	4,7	5,0
Vermietungen	5,2	12,7	4,6
Flugplatz Vöslau	0,6	3,9	0,6
Sonstiges	0,7	87,0	0,4
Umsatz Segment Airport	331,4	5,1	315,3

1) angepasst

In der Berichtsperiode verzeichnete das Segment Airport ein Umsatzplus von 5,1 % (plus € 16,1 Mio.). Einerseits führte das angepasste Sicherheitsentgelt (seit Juni 2012) zu höheren Erlösen von nunmehr € 84,3 Mio. (2012: € 79,0 Mio.), andererseits führte die geänderte Entgeltstruktur und die Umstellung des Incentiveschemas zu einem Anstieg der Fluggastentgelte inkl. PRM um € 10,0 Mio. auf € 144,5 Mio. Demgegenüber führte die geringere Anzahl an Flugbewegungen (minus 5,5 %) zu einem Rückgang der Landeentgelte, die 2013 einen Umsatzbeitrag von € 57,3 Mio. leisteten (2012: € 58,8 Mio.). Einen leichten Zuwachs verzeichnete das Infrastrukturentgelt: Die Umsätze für die Nutzung von infrastrukturellen Anlagen und Einrichtungen für Passagiere und Luftfahrzeuge konnten um 1,6 % auf € 29,6 Mio. (2012: € 29,1 Mio.) gesteigert werden. Mit einem Anteil von 53,3 % (2012: 51,9 %) leistete das Segment Airport wie auch in den Vorjahren den größten Beitrag zum Konzernumsatz.

Der Materialaufwand im Segment Airport ist durch die starken Schneefälle zu Beginn des Jahres 2013 und den damit verbundenen Enteisungsmittelverbrauch sowie durch den gestiegenen Materialverbrauch des Terminalbetriebs überproportional um € 2,0 Mio. auf € 6,7 Mio. angestiegen. Der Anstieg des Personalaufwands um 2,3 % zeigt ebenfalls die Auswirkungen des vermehrten Winterdiensteinsatzes zu Beginn des Jahres und der damit verbundenen Kosten bzw. Überstunden. Durch eine Fortführung der Kosteneinsparungsprogramme wurde 2013 eine Reduktion der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um € 8,3 Mio erreicht. Nach Berücksichtigung der internen Betriebsaufwendungen von € 143,2 Mio., die auch gestiegene Terminal-Betriebskosten beinhalten, ergibt sich ein Segment-EBITDA von € 132,8 Mio. (2012: € 123,9 Mio.).

Der Anstieg der Abschreibungen auf € 90,8 Mio. ist auf die Inbetriebnahme des neuen Terminals Check-in 3 und andere Investitionsprojekte im Vorjahr bzw. im laufenden Jahr zurückzuführen. Das EBIT des Segments Airport beläuft sich dadurch auf € 42,0 Mio. (2012: € 55,6 Mio.).

› Umsatz Segment Handling

Beträge in € Mio.	2013	V. in %	2012 ¹
Vorfeldabfertigung	104,5	0,7	103,8
Frachtabfertigung	27,4	-10,5	30,6
Sicherheitsdienstleistungen	3,4	-7,9	3,7
Verkehrsabfertigung	8,1	-12,9	9,3
General Aviation	8,5	-1,0	8,6
Umsatz Segment Handling	151,9	-2,6	155,9

1) angepasst

Das Segment Handling verzeichnete im Berichtsjahr einen leichten Rückgang der externen Umsatzerlöse von 2,6 % auf € 151,9 Mio. Die Vorfeldabfertigung entwickelte sich vor allem im Bereich der Einzelleistungen (u.a. Enteisung) sehr positiv für die Flughafen-Wien-Gruppe. Die Umsätze konnten 2013 auf € 104,5 Mio. (2012: € 103,8 Mio.) gesteigert werden. Der durchschnittliche Marktanteil lag bei 88,5 % (2012: 89,3 %).

Obwohl es im Frachtbereich im ersten Halbjahr zu massiven Cargo-Rückgängen kam, konnte durch ein sehr gutes drittes und viertes Quartal auch die Frachtabfertigung in >

Summe ein Volumens-Plus von 1,6 % auf 256.194 Tonnen erreichen. Der Umsatz sank jedoch bedingt durch das schwierige Marktumfeld von € 30,6 Mio. auf € 27,4 Mio. Ungeachtet dessen liegt der durchschnittliche Marktanteil des VIE-Handling im Bereich Fracht weiterhin auf dem sehr hohen Niveau von 93,2 % (2012: 94,0 %).

Die Tochtergesellschaft Vienna Airport Security Ges.m.b.H. (VIAS) verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr bei den externen Umsätzen aus Sicherheitsdienstleistungen einen Rückgang um € 0,3 Mio. auf € 3,4 Mio. (2012: € 3,7 Mio.). Auch im Bereich der General Aviation (inkl. Betrieb des VIP- und Business-Centers) sank der Umsatz aufgrund rückläufiger Flugbewegungen und dadurch reduzierter Handling-Aktivitäten auf € 8,5 Mio. In Summe beträgt der Anteil des Segments Handling am Konzernumsatz 24,4 % (2012: 25,7 %).

Den höheren Erlösen aus der Flugzeugenteisung steht auch ein höherer Verbrauch an Enteisungsmitteln gegenüber, der zu einem Anstieg der Materialaufwendungen um € 1,7 Mio. auf € 11,2 Mio. führte. Neben dem gesunkenen Personalaufwand um 2,6 %, der aus dem Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiteranzahl von 3.281 auf 3.199 resultiert, konnten auch Einsparungen in Höhe von € 0,8 Mio. im Bereich der sonstigen betrieblichen Aufwendungen erzielt werden. Im Jahr 2013 erzielte das Segment Handling ein EBITDA von € 22,6 Mio. (2012: € 18,8 Mio.); die Verbesserung ist vor allem auch auf die positive Entwicklung der Tochtergesellschaft VIAS zurückzuführen. Nach Abzug der Abschreibungen in Höhe von € 5,4 Mio. (2012: € 5,9 Mio.) ergibt sich ein EBIT von € 17,2 Mio., was einen Anstieg von 32,8 % bedeutet (2012: € 12,9 Mio.).

› Umsatz Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	2013	V. in %	2012 ¹⁾
Parkerträge	40,0	-4,4	41,8
Vermietung	39,5	6,2	37,2
Shopping/Gastronomie	41,7	2,9	40,5
Umsatz Segment Retail & Properties	121,2	1,4	119,5

1) angepasst

Die positive Entwicklung des Segments Retail & Properties setzte sich auch in 2013 fort. Die externen Umsätze beliefen sich auf € 121,2 Mio. (2012: € 119,5 Mio.). Zwar führte im Bereich Parken eine geringere Auslastung der Parkflächen zu einem Umsatzrückgang von 4,4 %, der Vermietungsbereich (Immobilien und Werbeflächen) konnte hingegen vor allem durch verstärktes Vermarkten von Werbeflächen ein deutliches Umsatzplus von 6,2 % auf € 39,5 Mio. erwirtschaften. Einen positiven Trend zeigten auch die Erlöse aus Shopping und Gastronomie, die mit € 41,7 Mio. um € 1,2 Mio. über dem Vorjahreswert lagen. Im Vorjahresvergleich, bereinigt um die Auswirkungen der Insolvenz einer Bestandsnehmerin sowie anderer Sondereffekte, wurde ein Umsatzplus von 6,2 % erreicht.

Im Jahr 2013 wurden 29 neue Geschäftslokale, wie z.B. die neue Billa-Filiale, Porsche Design, Desigual, Frey Wille, Hugo Boss und viele mehr eröffnet. Der Anteil am Konzernumsatz von 19,5 % (2012: 19,7 %) zeigt die Bedeutung des Non-Aviation-Geschäfts am Standort Flughafen Wien.

Neben geringeren Aufwendungen für Material (minus € 0,4 Mio.) blieb der Personalaufwand bei € 6,9 Mio. konstant. Die Zunahme der sonstigen betrieblichen Aufwendun-

gen um € 2,1 Mio. ist unter anderem auf höhere Instandhaltungs- und Sanierungskosten der Immobilien am Standort zurückzuführen. Das EBITDA des Segments Retail & Properties beträgt in 2013 € 61,6 Mio. (2012: € 64,2 Mio.). Die Abschreibungen zeigen eine Reduktion von € 6,4 Mio., im Wesentlichen bedingt durch die im Vorjahr vorgenommenen Wertminderungen der CGU „Real Estate Cargo“ und der CGU „Real Estate Office“. Das EBIT stieg im Jahresvergleich von € 38,1 Mio. auf € 41,9 Mio.

› Umsatz Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2013	V. in %	2012 ¹
Ver- und Entsorgung	6,5	-3,0	6,7
Telekommunikation und EDV	3,1	-2,5	3,2
Materialwirtschaft	1,9	-17,0	2,2
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment	2,5	83,0	1,4
Facility Management	1,2	29,4	0,9
Werkstätten	0,4	-15,0	0,5
Besucherzentrum	0,2	34,7	0,2
Sonstiges	1,8	10,5	1,6
Umsatz Sonstige Segmente	17,5	5,4	16,6

1) angepasst

Die externen Umsätze des Berichtssegments „Sonstige Segmente“ konnten unter anderem durch den Verkauf von Sicherheitsequipment um 5,4 % auf € 17,5 Mio. gesteigert werden. Während es bei der Ver- und Entsorgung durch geringere Mengen als Folge eines reduzierten Energieverbrauchs zu einem leichten Umsatzrückgang von € 0,2 Mio. kam, stiegen die Leistungen der Elektrotechnik sowie die Erlöse aus dem Verkauf von Sicherheitsequipment um € 1,1 Mio. Der Bereich der Telekommunikation und EDV blieb auf einem nahezu konstanten Umsatzniveau von € 3,1 Mio. Die Umsätze des Facility Managements stiegen um € 0,3 Mio. Im Bereich der sonstigen Umsätze konnten u.a. durch Reinigungsleistungen und Beratungsleistungen Umsätze in Höhe von € 1,8 Mio. erzielt werden. In Summe beträgt der Anteil der Sonstigen Segmente am Konzernumsatz 2,8 % (2012: 2,7 %).

Neben den gestiegenen externen Erlösen des Segments Sonstige Segmente stiegen auch die internen Erlöse v.a. durch höhere Verrechnung von EDV-Dienstleistungen und Betriebskosten des Terminalbetriebs um 10,9 %. Der Materialaufwand ist leicht um € 0,3 Mio. gesunken. Der Personalaufwand konnte ebenfalls reduziert werden und betrug in 2013 € 43,7 Mio. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen auf € 23,2 Mio., da in 2012 Wertberichtigungen von sonstigen Forderungen im Ausmaß von € 1,6 Mio. aufgelöst werden konnten. Die Abschreibungen erhöhten sich um € 0,4 Mio., der interne Betriebsaufwand sank um € 0,1 Mio. In Summe wird ein Segment-EBITDA in Höhe von € 24,5 Mio. (2012: € 14,4 Mio.) und ein Segment-EBIT von € 11,1 Mio. (2012: € 1,4 Mio.) ausgewiesen.

>

Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe für das Geschäftsjahr 2013 im Überblick:

- › Steigerung der Umsatzerlöse um 2,4 % auf € 622,0 Mio.
- › Betriebsleistung plus 2,3 % auf € 645,8 Mio.
- › Reduktion des Betriebsaufwands ohne Abschreibungen um € 5,8 Mio. auf € 404,3 Mio.
- › Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) plus 9,1 % auf € 241,5 Mio. (plus € 20,1 Mio.)
- › Erwartungsgemäße Erhöhung der planmäßigen Abschreibungen um € 26,2 Mio. auf € 124,3 Mio. aufgrund der Inbetriebnahme des neuen Terminals Check-in 3 im Juni des Vorjahres
- › Senkung der außerplanmäßigen Abschreibungen von € 15,2 Mio. auf € 5,1 Mio.
- › Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) plus 3,8 % auf € 112,1 Mio. (plus € 4,1 Mio.)
- › Trotz Wegfall von Aktivierungen der Bauzeitzinsen von € 5,8 Mio. liegt Finanzergebnis mit minus € 15,3 Mio. nur € 1,0 Mio. unter Vorjahr
- › Ergebnis vor Steuern (EBT) plus 3,2 % auf € 96,8 Mio. (plus € 3,0 Mio.)
- › Periodenergebnis Muttergesellschaft plus € 1,4 Mio. auf € 73,3 Mio.

› Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung

Konzernergebnis in € Mio.	2013	Veränd. in %	2012	2011
Umsatzerlöse	622,0	2,4	607,4	582,0
Sonstige betriebliche Erträge	23,8	-1,3	24,1	20,4
Betriebsleistung	645,8	2,3	631,5	602,4
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	404,3	-1,4	410,1	413,4
EBITDA	241,5	9,1	221,4	189,0
Abschreibungen und Wertminderungen	129,4	14,2	113,4	121,8
EBIT	112,1	3,8	108,0	67,2
Finanzergebnis	-15,3	7,1	-14,3	-22,2
EBT	96,8	3,2	93,7	45,0
Steuern	23,5	9,7	21,4	13,5
Periodenergebnis	73,3	1,3	72,3	31,6
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	-0,0	n.a.	0,4	0,0
davon Ergebnis Muttergesellschaft	73,3	1,9	71,9	31,6
Gewinn je Aktie in EUR	3,49	2,0	3,42	1,50

Beträge in € Mio.	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Betriebsleistung	375,0	224,2	142,2	127,2	-222,8	645,8
Betriebsaufwand	333,1	207,1	100,3	116,1	-222,8	533,7
EBIT	42,0	17,2	41,9	11,1		112,1

Die Umsätze der Flughafen-Wien-Gruppe entwickelten sich trotz der schwierigen Marktbedingungen im Berichtsjahr positiv und stiegen um 2,4 % auf € 622,0 Mio. Dies ist vor allem auf das Wachstum im Segment Airport zurückzuführen. Die Umsätze aus dem Sicherheitsentgelt, welches im Juni 2012 angepasst wurde, stiegen auf € 84,3 Mio. Durch die geänderte Entgeltstruktur bzw. das Incentiveschema konnten auch die Fluggastentgelte inkl. PRM im Berichtsjahr ein Plus von 7,4 % auf € 144,5 Mio. verzeichnen. Im Segment Retail & Properties legten im Vergleich zum Vorjahr vor allem die Werbeflächen Erlöse (2013: € 8,4 Mio., plus 28,4 %) durch das volle Betriebsjahr des Check-in 3 zu.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit € 23,8 Mio. leicht unter dem Vorjahresniveau von € 24,1 Mio. Einerseits führte die geringere Bautätigkeit am Flughafen Wien zu geringeren aktivierten Eigenleistungen (Flughafen Wien AG sowie Tochtergesellschaften ÖBA und VAI), die in 2013 € 8,9 Mio. (2012: € 11,1 Mio.) betragen. Zum anderen führten im Vorjahr Erträge aus Versicherungsleistungen für Schadensfälle bei der Terminalerweiterung Check-in 3 („Versicherungsvergleich Uniqa“ € 2,5 Mio.) zu höheren sonstigen betrieblichen Erträgen. Dieses Jahr wurden € 4,0 Mio. aus Schadenersatzleistungen (Schiedsvergleich) verbucht, sowie Rückstellungen in Höhe von € 6,3 Mio. unter anderem aufgrund des positiven Ausgangs eines Prozesses aufgelöst.

➤ **Betriebsaufwand stieg wegen harten Winters (2012/13) und höherer planmäßiger Abschreibungen auf € 533,7 Mio.**

Beträge in € Mio.	2013	V. in %	2012	2011
Materialaufwand und bezogene Leistungen	46,1	6,8	43,2	42,1
Personal	245,8	-1,6	249,7	258,5
Sonstiger betrieblicher Aufwand	112,3	-4,2	117,2	112,9
Abschreibungen, Wertminderungen	129,4	14,2	113,4	121,8
Summe Betriebsaufwand	533,7	2,0	523,4	535,2

Nicht zuletzt aufgrund des starken Winters 2012/13 stiegen die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen im Berichtsjahr um 6,8 % auf € 46,1 Mio. Durch die starken Schneefälle im ersten Quartal 2013 erhöhte sich der Verbrauch an Enteisungsmitteln einerseits für den Winterdienst, andererseits für die Flugzeugenteisungen überproportional auf € 6,3 Mio. Hingegen konnten die Energieaufwendungen trotz Vollbetriebs des neuen Terminals Check-in 3 um 3,5 % auf € 19,9 Mio. reduziert werden. Der Wareneinsatz stieg analog zu den gestiegenen Umsatzerlösen.

>

Der Rückgang der Mitarbeiterzahl im Jahresdurchschnitt um 1,7 % auf 4.399 Mitarbeiter, der sich vor allem durch Prozessoptimierungen ergab, spiegelte sich auch im Rückgang der Personalkosten um € 3,9 Mio. wider. Diese Reduktion der Kosten um 1,6 % auf € 245,8 Mio. konnte trotz des Fortwirkens kollektivvertraglicher Erhöhungen vom Mai 2012 sowie der hohen Einsatzdichte des Winterdienstes zu Beginn des Jahres 2013 durch konsequente Kostendisziplin erzielt werden.

Der Personalaufwand im Segment Airport stieg im Wesentlichen durch die höheren Kosten des Winterdienstes sowie analog zum höheren Personalstand um 2,3 %. Im Segment Handling reduzierte sich der Personalaufwand um 2,6 % bedingt durch den Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl und Produktivitätssteigerungen. Während der Personalaufwand im Segment Retail & Properties konstant blieb, reduzierten sich die Aufwendungen im Segment Sonstige Segmente um 1,1 %.

Während die Zahl der durchschnittlichen Mitarbeiter im Segment Airport geringfügig um 0,9 % stieg, sank die Mitarbeiteranzahl im Segment Handling um 2,5 %. Das Segment Retail & Properties beschäftigte im Durchschnitt um 0,4 % mehr Mitarbeiter als in 2012. Der Mitarbeiterdurchschnitt des Berichtssegments Sonstige Segmente nahm minimal um 0,1 % zu. Bei Stichtagsbetrachtung lag die Mitarbeiteranzahl der Flughafen-Wien-Gruppe Ende 2013 mit 4.247 Mitarbeitern um 58 und somit 1,3 % unter dem Wert zum Jahresbeginn.

Der Aufwand für Löhne sank durch die Reduktion der Mitarbeiteranzahl sowie durch Auflösungen von Urlaubs- und Jubiläumsgeldrückstellungen um € 3,0 Mio., bei den Gehältern kam es zu einer Reduktion auf € 70,3 Mio. Auch hier wirkten der Urlaubsabbau und die Auflösung von sonstigen Personalrückstellungen positiv. Die Aufwendungen für Abfertigungen stiegen um € 0,3 Mio. auf € 9,3 Mio., hingegen blieben die Aufwendungen für die Altersversorgung konstant bei € 3,1 Mio. Die Aufwendungen für Sozialabgaben und sonstige Sozialaufwendungen sanken analog zu den anderen Personalaufwendungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten gegenüber 2012 durch den klaren Fokus auf Kosteneinsparung um € 4,9 Mio. gesenkt werden. Um die Kundenzufriedenheit weiter auf hohem Niveau zu halten, stehen Modernisierung, Sanierung und Adaptierung von Gebäuden und Flächen für die Flughafen-Wien-Gruppe im Fokus. Demnach stiegen die Instandhaltungsaufwendungen im Berichtsjahr um € 8,1 Mio. auf € 33,1 Mio. Der Abtransport der immensen Schneemengen im ersten Quartal 2013 führte zu einer Steigerung der Transportkosten um € 1,2 Mio. Zusätzlich belasteten höhere Reinigungskosten durch den Vollbetrieb der Terminals das Ergebnis. Neben höheren Rechts-, Prüf- und Beratungskosten (2013: plus € 0,6 Mio.) kam es auch zu einem Anstieg der Marketing- und Marktkommunikationskosten auf € 19,4 Mio. Positiv wirkte hingegen die Reduktion der Miet- und Pacht aufwendungen um 33,4 % auf € 6,6 Mio. Im Vorjahr wurde das Ergebnis zusätzlich durch den Wertberichtigungsbedarf von Forderungen und durch Schadensfälle belastet.

› Konzern-EBITDA plus 9,1 %

Beträge in € Mio.	2013	V. in %	2012 ¹
Airport	132,8	7,1	123,9
Handling	22,6	20,1	18,8
Retail & Properties	61,6	-4,1	64,2
Sonstige Segmente	24,5	70,0	14,4
Konzern-EBITDA	241,5	9,1	221,4

1) angepasst

EBITDA Konzern Anteile	2013	2012 ¹
Airport	55,0 %	56,0 %
Handling	9,3 %	8,5 %
Retail & Properties	25,5 %	29,0 %
Sonstige Segmente	10,2 %	6,5 %
Konzern-EBITDA	100,0 %	100,0 %

1) angepasst

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen-Wien-Gruppe stieg gegenüber 2012 um weitere 9,1 % auf € 241,5 Mio. (2012: € 221,4 Mio.). Den größten Beitrag zum Konzern-EBITDA leistete wie im Vorjahr das Segment Airport mit € 132,8 Mio. (2012: € 123,9 Mio.) bzw. einem Anteil von 55,0 %. Das EBITDA des Segments Handling mit einem Anteil von 9,3 % stieg um € 3,8 Mio. auf € 22,6 Mio. (2012: € 18,8 Mio.). Im Segment Retail & Properties führten höhere Betriebsaufwände zu einem Rückgang des EBITDA um € 2,6 Mio. auf € 61,6 Mio. (2012: € 64,2 Mio.), was einem Anteil am Konzern-EBITDA von 25,5 % entspricht. Die Sonstigen Segmente erwirtschafteten ein EBITDA von € 24,5 Mio. (2012: € 14,4 Mio.) bzw. einen Anteil von 10,2 %.

› Abschreibungen und Wertminderungen von € 129,4 Mio.

Beträge in € Mio.	2013	2012	2011
Investitionen (inkl. Finanzanlagen)	72,9	101,7	262,8
Planmäßige Abschreibungen	124,3	98,1	66,3
Wertminderungen	5,1	15,3	55,5

Durch die Fertigstellung und Inbetriebnahme des neuen Terminal Check-in 3 im Juni des Vorjahres gingen die Investitionsvolumen seit 2011 kontinuierlich zurück. Im Berichtsjahr wurden € 1,4 Mio. in das immaterielle Vermögen und € 71,5 Mio. unter Berücksichtigung der Rechnerkorrekturen aus Vorjahren in das Sachanlagevermögen investiert. Rechnerkorrekturen in 2013 zugunsten des Flughafen Wien im Ausmaß von rund € 8,2 Mio. resultieren aus der Schiedsgerichtsentscheidung im Verfahren gegen einen Auftragnehmer beim Check-in 3 aus dem Dezember 2013. Die planmäßigen Abschreibungen erhöhten sich erwartungsgemäß hauptsächlich durch das volle Betriebsjahr des neuen Terminals um € 26,2 Mio. >

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

Die durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten im Geschäftsjahr 2013 zur Erfassung einer Wertminderung bei einer Immobilie in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Cargo“ im Gesamtausmaß von € 4,9 Mio., die im Segment Retail & Properties ausgewiesen wird. Diese Abwertungen ergeben sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung. In der CGU Airport wurden Wertminderungen in Höhe von € 0,2 Mio. für Sachanlagen erfasst.

Im Vorjahr wurden Wertminderungen im Ausmaß von € 15,3 Mio. in den Segmenten Retail & Properties bzw. Airport ausgewiesen.

› Konzern-EBIT auf € 112,1 Mio. gesteigert

Beträge in € Mio.	2013	V. in %	2012 ¹
Airport	42,0	-24,6	55,6
Handling	17,2	32,8	12,9
Retail & Properties	41,9	9,9	38,1
Sonstige Segmente	11,1	n.a.	1,4
Konzern-EBIT	112,1	3,8	108,0

1) angepasst

EBIT Konzern Anteile	2013	2012 ¹
Airport	37,4 %	51,5 %
Handling	15,3 %	12,0 %
Retail & Properties	37,4 %	35,3 %
Sonstige Segmente	9,9 %	1,2 %
Konzern-EBIT	100,0 %	100,0 %

1) angepasst

Das Konzern-EBIT konnte trotz der höheren planmäßigen Abschreibungen gegenüber 2012 um € 4,1 Mio. auf € 112,1 Mio. gesteigert werden. Die Belastung durch die planmäßigen Abschreibungen führten zu einer Reduktion des EBIT des Segments Airport auf € 42,0 Mio. (2012: € 55,6 Mio.), stellt aber noch immer den größten Anteil am Konzern-EBIT. Auf das Segment Retail & Properties entfällt mit € 41,9 Mio. (2012: € 38,1 Mio.) 37,3 % des Konzern-EBIT. Das Segment Handling trug im Jahr 2013 15,3 % bzw. € 17,2 Mio. (2012: € 12,9 Mio.) bei. In den Sonstigen Segmenten wurde ein EBIT von € 11,1 Mio. (2012: € 1,4 Mio.) erzielt.

› Finanzergebnis bei minus € 15,3 Mio.

Beträge in € Mio.	2013	V. in %	2012	2011
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity Unternehmen	2,3	n.a.	0,9	0,4
Zinsertrag	2,2	-48,2	4,2	4,6
Zinsaufwand	-25,9	3,0	-25,2	-13,6
Sonstiges Finanzergebnis	0,0	-100,0	0,2	1,6
Finanzergebnis ohne at-Equity Unternehmen	-21,4	7,7	-19,9	-7,0
Wertminderungen at-Equity Unternehmen	0,0	n.a.	0,0	-19,4
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity Unternehmen	6,2	9,4	5,6	4,3
Finanzergebnis	-15,3	7,1	-14,3	-22,2

Das Finanzergebnis des Berichtsjahres betrug minus € 15,3 Mio. – nach minus € 14,3 Mio. im Vorjahr. Das Beteiligungsergebnis ohne at-Equity Unternehmen erhöhte sich aufgrund höherer Dividenden auf € 2,3 Mio.

Das Minus im Zinsergebnis erhöhte sich gegenüber 2012 von € 21,0 Mio. auf € 23,8 Mio. Der Rückgang der liquiden Mittel und die daraus resultierenden geringeren Zinserträge (2013: € 2,2 Mio.) sind unter anderem auf die Tilgung einer Bankenanleihe zurückzuführen. Der Anstieg der Zinsaufwendungen stand im direkten Zusammenhang mit der Mehrbelastung in Höhe von € 5,8 Mio. durch den Wegfall der Aktivierung von Bauzeitzinsen. Durch die Reduktion der Verschuldung, das gesunkene Zinsniveau und die Umschuldung bestehender Kredite zu günstigeren Konditionen konnte dieser Anstieg jedoch größtenteils kompensiert werden.

Die Ergebnisbeiträge der at-Equity-Beteiligungen entwickelten sich in 2013 positiv und beliefen sich auf € 6,2 Mio. (2012: € 5,6 Mio.).

› Ergebnis vor Steuern von € 96,8 Mio.

In Summe erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe 2013 ein Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von € 96,8 Mio. (2012: € 93,7 Mio.), plus 3,2 %.

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 2013 24,3 % (2012: 22,8 %).

Vom Periodenergebnis in Höhe von € 73,3 Mio. (2012: € 72,3 Mio.) entfiel der anteilige Verlust der Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidaciji“ (in Liquidation) in Höhe von € 5.919,48 auf nicht beherrschende Anteile. Somit beläuft sich das auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallende Periodenergebnis für das Geschäftsjahr 2013 auf € 73,3 Mio. (2012: € 71,9 Mio.).

Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien errechnet sich ein Ergebnis je Aktie von € 3,49 (2012: € 3,42).

› Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

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

Die Abschreibungsaufwendungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Marge, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2013 wird eine EBITDA-Marge von 38,8 % nach 36,5 % im Vorjahr ausgewiesen. Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Gemessen wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, diesen Wert in etwa auf das 2,5-fache zu reduzieren. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 2,62 (Vorjahr: 3,25).

Durch das gesunkene Investitionsvolumen, vorzeitige und planmäßige Tilgungen konnten die Finanzverbindlichkeiten 2013 gegenüber 2012 um € 132,4 Mio. reduziert werden. Die liquiden Mittel reduzierten sich dementsprechend um € 36,5 Mio. und betragen zum Stichtag € 3,9 Mio. Die Nettoverschuldung unter Berücksichtigung von Veranlagungen beträgt € 633,4 Mio. (Vorjahr: € 719,6 Mio.). Bei einem buchmäßigen Eigenkapital in Höhe von € 905,9 Mio. resultiert daraus ein Gearing von 69,9 % (2012: 84,5 %).

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBIT-Marge vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax, ROE), die das Verhältnis von Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt.

› Rentabilitätskennzahlen

in %	2013	2012	2011
EBITDA-Marge ³	38,8	36,5	32,5
EBIT-Marge ⁴	18,0	17,8	11,5
ROE ⁵	8,3	8,7	3,9
ROCE vor Steuern ⁶	6,8	6,5	4,2

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

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

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

6) 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)

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

› Bilanzstruktur

	2013		2012	
	in € Mio.	in % der Bilanzsumme	in € Mio.	in % der Bilanzsumme
AKTIVA				
Langfristiges Vermögen	1.857,6	95,1	1.911,7	92,7
Kurzfristiges Vermögen	96,3	4,9	150,1	7,3
davon liquide Mittel	3,9	0,2	40,4	2,0
Bilanzsumme	1.953,9	100,0	2.061,8	100,0
PASSIVA				
Eigenkapital	905,9	46,4	851,6	41,3
Langfristige Schulden	748,2	38,3	834,2	40,5
Kurzfristige Schulden	299,8	15,3	376,0	18,2
Bilanzsumme	1.953,9	100,0	2.061,8	100,0

Die Bilanzsumme des Flughafen-Wien-Konzerns belief sich zum 31. Dezember 2013 auf € 1.953,9 Mio. und sank damit gegenüber 2012 um 5,2 %. Die Anlagenintensität des Tätigkeitsfeldes im Konzern spiegelt sich im Anstieg der langfristigen Vermögenswerte auf 95,1 % (2012: 92,7 %) wider. Das kurzfristige Vermögen sank hauptsächlich aufgrund des Rückgangs der liquiden Mittel und der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Der Anteil des Eigenkapitals stieg im Vergleich gegenüber 2012 um 5,1 Prozentpunkte auf 46,4 % bzw. von € 851,6 Mio. auf € 905,9 Mio. Durch die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten und Umgliederungen in die kurzfristigen Schulden reduzierte sich der Anteil der langfristigen Schulden auf 38,3 % (2012: 40,5 %). Auch die kurzfristigen Verbindlichkeiten konnten in 2013 abgebaut werden und beliefen sich auf € 299,8 Mio. zum 31. Dezember 2013.

› Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen ist im Wesentlichen durch die Erfassung der Abschreibungen im Vergleich zum 31. Dezember 2013 um 2,8 % zurückgegangen und belief sich auf € 1.857,6 Mio. Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte haben sich in Summe gegenüber 2012 um 15,1 % auf € 13,7 Mio. verringert. Den Zugängen von € 1,4 Mio. stehen im Wesentlichen Abschreibungen in Höhe von € 4,1 Mio. gegenüber. Im Vorjahr wurde der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Office“ zugeordnete Firmenwert um € 4,3 Mio. abgeschrieben.

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.622,2 Mio. die größte Position des langfristigen Vermögens dar: Hier stehen 2013 Zugänge von € 60,9 Mio. den Abschreibungen inkl. Wertminderungen in Höhe von € 116,5 Mio. gegenüber. Im Geschäftsjahr 2013 entfiel mit € 25,8 Mio. der Hauptteil der Zugänge auf die Pistensanierung 16/34. >

Der Buchwert der Grundstücke und Bauten reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um € 44,4 Mio. Diese Veränderung lässt sich im Wesentlichen durch Abschreibungen in Höhe von € 54,3 Mio. und Umbuchungen von € 11,6 Mio. erklären.

Der Posten technische Anlagen stieg um € 1,5 Mio., während sich die Position andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen erwartungsgemäß um € 4,8 Mio. verringerte.

Die Veränderung des Postens „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ betrifft neben Zugängen von € 10,5 Mio. und Umbuchungen von minus € 0,8 Mio. auch planmäßige Abschreibungen in Höhe von € 4,0 Mio. Des Weiteren wurden Wertminderungen in Höhe von € 4,9 Mio. aufgrund der aktualisierten Einschätzungen der Mittelfristplanung einer Immobilie in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Cargo“ vorgenommen.

Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, erhöhte sich durch die positive Entwicklung dieser Beteiligungen und der erfassten anteiligen Periodenergebnisse abzüglich erhaltener Ausschüttungen. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte sanken überwiegend durch den Rückgang der Ausleihungen.

Das kurzfristige Vermögen reduzierte sich 2013 um 35,8 % auf € 96,3 Mio. Dies ist vorwiegend auf den geringeren Stand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von € 3,9 Mio. (Vorjahr: € 40,4 Mio.) durch die Tilgung von Finanzschulden und ein effizientes Liquiditätsmanagement zurückzuführen. Während die Vorräte im Jahresvergleich konstant bei € 4,4 Mio. lagen, kam es durch die Tilgung einer Bankenanleihe zu einer Reduktion der bilanzierten Wertpapiere auf € 20,0 Mio. (2012: € 29,7 Mio.). Die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte sanken gegenüber 2012 um € 7,6 Mio. auf € 68,0 Mio. Diese Veränderung ergab sich einerseits aus geringeren Vorsteuerguthaben, andererseits sanken die Netto-Forderungen aus Lieferungen und Leistungen trotz Umsatzwachstums aufgrund des aktiven Forderungsmanagements um € 8,4 Mio. auf € 34,3 Mio.

Trotz Verringerung der Buchwerte des langfristigen Vermögens kommt es durch die Reduktion der liquiden Mittel und Forderungen zu einem Anstieg des Anteils des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen auf 95,1 % (2012: 92,7 %).

› Bilanzpassiva

Das Eigenkapital der Flughafen-Wien-Gruppe ist im Berichtsjahr um 6,4 % auf € 905,9 Mio. gestiegen. Dem Periodenergebnis von € 73,3 Mio. steht die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2012 in Höhe von € 22,1 Mio. gegenüber. Die Veränderung der sonstigen Rücklage aus der Marktwertbewertung trug ebenfalls geringfügig zur Erhöhung des Eigenkapitals bei. Die Erfassung von versicherungsmathematischen Differenzen aufgrund von Parameteränderungen im Zusammenhang mit dem Sozialkapital (Neubewertungen der leistungsorientierten Pläne) erhöhten das Eigenkapital um € 2,8 Mio. Die Eigenkapitalquote zum Stichtag betrug 46,4 % (2012: 41,3 %).

Die nicht beherrschenden Anteile zum 31. Dezember 2013 an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation), Bratislava, betreffen die Anteile des Mitgesellschafters RZB Holding GmbH, welche rückwirkend mit 31. Dezember 2012 auf die Raiffeisen-Invest-Gesellschaft m. b. H. verschmolzen wurde. Die nicht beherrschenden Anteile des Mitgesellschafters veränderten sich durch das laufende Jahresergebnis der Tochtergesellschaft geringfügig.

Die Reduzierung der langfristigen Schulden um 10,3 % auf € 748,2 Mio. erklärt sich aus

der Tilgung und Umgliederungen von Finanzverbindlichkeiten. Im Berichtsjahr wurden bestehende Kredite im Rahmen des Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetzes (ULSG) und des Schuldscheindarlehens in der Gesamthöhe von € 249,6 Mio. getilgt bzw. umgeschuldet. Jene Tilgungen, die in 2014 folgen, wurden in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert. In Summe reduzierten sich die langfristigen Finanzverbindlichkeiten daher um € 87,1 Mio. auf € 551,6 Mio.

Die langfristigen Rückstellungen sind in 2013 um € 1,2 Mio. gesunken. Dies ist vorwiegend auf die Entwicklungen der Pensions- und Jubiläumsgeldrückstellung zurückzuführen. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten verringerten sich um € 3,9 Mio. auf € 34,5 Mio. – im Wesentlichen durch die Umgliederung von Rechnungsabgrenzungen in den kurzfristigen Bereich. Die langfristigen passiven latenten Steuern betragen zum Stichtag € 29,6 Mio. Die Veränderung zum Vorjahreswert von € 23,4 Mio. ergibt sich primär aufgrund von temporären passiven Latenzen aus dem Sachanlagevermögen.

Die kurzfristigen Passiva sind im Vergleich zum 31. Dezember 2012 um 20,3 % auf € 299,8 Mio. gesunken. Die Lieferantenverbindlichkeiten sanken um € 19,9 Mio., da u.a. Rechnungen im Zusammenhang mit der Bautätigkeit am Flughafen Wien bezahlt wurden. Die kurzfristigen Rückstellungen reduzierten sich um € 13,7 Mio. – hier führte der Urlaubsabbau zu einem Rückgang der Rückstellung für nicht konsumierte Urlaube von € 1,2 Mio. Die kurzfristige Steuerrückstellung erhöhte sich vorrangig aufgrund des besseren Ergebnisses vor Ertragsteuern auf € 10,4 Mio. (2012: € 9,3 Mio.).

Die Veränderung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten (minus € 45,4 Mio.) lässt sich unter anderem auf folgende Faktoren zurückführen: Umgliederungen aus dem langfristigen Teil und Neuaufnahmen kurzfristiger Finanzmittel in Höhe von € 65,1 Mio., Tilgungen für ULSG, Schuldscheindarlehen und sonstige Darlehen in Höhe von € 106,2 Mio. sowie Reduktion der Barvorlagen um € 4,2 Mio. Der Anstieg der kurzfristigen übrigen Verbindlichkeiten um € 1,5 Mio. lässt sich vor allem auf höhere Verbindlichkeiten aus einer Steuerumlage sowie offenen Verrechnungen mit Beteiligungen zurückführen.

› Finanzkennzahlen

	2013	2012	2011
Nettoverschuldung in € Mio. ⁷	633,4	719,6	751,7
Eigenkapitalquote in %	46,4	41,3	37,7
Gearing in % ⁸	69,9	84,5	92,6
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	905,9	851,6	811,4
Working Capital in € Mio.	-80,1	-77,5	-111,3
Anlagenintensität in % ⁹	95,1	92,7	89,5
Anlagendeckungsgrad in % ¹⁰	89,0	88,2	94,3

7) Nettoverschuldung = verzinsliches Fremdkapital – liquide Mittel – Wertpapiere des Umlaufvermögens

8) Gearing = (verzinsliches Fremdkapital – liquide Mittel) / Eigenkapital

9) Anlagenintensität = Langfristiges Vermögen / Bilanzsumme

10) Anlagendeckungsgrad = (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Langfristiges Vermögen

› **Geldflussrechnung – Free Cash-Flow mit € 118,0 Mio. mehr als verdoppelt**

	2013	Veränd. in %	2012	2011
Flüssige Mittel per 1.1.	40,4	-63,7	111,3	63,6
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	204,4	13,7	179,7	178,9
Cash-Flow aus Investitionsaktivitäten	-86,4	-31,8	-126,7	-187,5
Cash-Flow aus Finanzierungsaktivitäten	-154,5	24,7	-123,9	56,3
Endbestand der flüssigen Mittel	3,9	-90,3	40,4	111,3
Free Cash-Flow	118,0	122,8	53,0	-8,6

Der Cash-Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit konnte in 2013 um 13,7 % gesteigert werden. Dies resultiert einerseits aus dem höheren Ergebnis vor Ertragsteuern (2013: € 96,8 Mio.), sowie andererseits aus gestiegenen Abschreibungen (inkl. Wertminderungen), welche in 2013 € 129,4 Mio. betragen. Im Berichtsjahr wurden weiters Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen in Höhe von € 4,3 Mio. verzeichnet. Die at-Equity Unternehmen trugen € 3,0 Mio. zum operativen Cash-Flow bei. Neben dem Forderungsabbau von € 10,6 Mio., sanken auch Verbindlichkeiten und Rückstellungen zusammen um € 8,7 Mio. Nach Abzug der Auflösung von Investitionszuschüssen (€ 0,2 Mio.) und den Zahlungen für Ertragsteuern in Höhe von € 16,2 Mio. ergibt sich ein Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit von € 204,4 Mio.

Der Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeiten betrug minus € 86,4 Mio. gegenüber minus € 126,7 Mio. im Jahr 2012. Durch den Abgang eines Wertpapiers kam es zu einer Einzahlung von € 10,0 Mio. Den Auszahlungen für das Anlagevermögen von € 97,4 Mio. (2012: € 133,1 Mio.) stehen Einzahlungen aus Anlagenabgängen (inkl. Finanzanlagen) in Höhe von € 1,1 Mio. gegenüber.

Im Mai 2013 wurde eine Dividende von € 22,1 Mio. (Vorjahr: € 21,0 Mio.) an die Gesellschafter der Muttergesellschaft ausbezahlt. Des Weiteren konnten die kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten um € 132,4 Mio. gesenkt werden. Per Saldo resultiert daraus eine Reduktion der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2012 um € 36,5 Mio. auf € 3,9 Mio.

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen sind gegenüber 2012 um 28,3 % auf € 72,9 Mio. gesunken. Rechnungskorrekturen in 2013 zugunsten des Flughafen Wien im Ausmaß von rund € 8,2 Mio. resultieren aus der Schiedsgerichtsentscheidung im Verfahren gegen einen Auftragnehmer beim Check-in 3 aus dem Dezember 2013. Diese Schiedsgerichtsentscheidung führte zu Ansprüchen seitens des Flughafen Wien in Höhe von € 16,7 Mio. inkl. USt. Der Betrag ohne USt in Höhe von € 13,9 Mio. wurde in Höhe von € 4,0 Mio. aufgrund vorangegangener außerplanmäßiger Abschreibungen ertragswirksam, und in Höhe von € 9,9 Mio. direkt anschaffungskostenmindernd (davon in Vorjahren € 1,7 Mio., davon 2013 € 8,2 Mio.) erfasst.

Von den erfolgten Investitionen entfallen € 71,5 Mio. auf Sachanlagevermögen und € 1,4 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. Die größten Zugänge im Geschäftsjahr 2013 bzw. 2012 sind im Konzernanhang (Punkt 13) erläutert.

› Pistensanierung 16/34

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme des neuen Terminals Check-in 3 im Vorjahr stand das Jahr 2013 im Zeichen der Pistensanierung 16/34. In 25 Nächten und an vier Wochenenden im April und Mai 2013 wurden über 220.000 m² Oberfläche saniert und über 80.000 Tonnen Asphalt ab- und neu aufgetragen. Jede Nacht waren mehr als 500 Personen und bis zu 480 Baumaschinen im Einsatz. Im Oktober 2013 wurden noch die letzten Grooving- und Markierungsarbeiten durchgeführt. In Summe wurden im Berichtsjahr 2013 € 25,8 Mio. investiert.

› Investitionen und Finanzierung

Investitionen in € Mio.	2013	Veränderung in %	2012	2011
Immaterielles Anlagevermögen	1,4	-58,6	3,3	4,5
Sachanlagevermögen	71,5	-27,0	97,9	255,8
Finanzanlagevermögen	0,0	-90,4	0,5	2,5
Investitionen gesamt	72,9	-28,3	101,7	262,8

Finanzierung in € Mio.

Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	204,4	13,7	179,7	178,9
Abschreibungen inkl. Wertminderungen auf immat. Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen	129,4	14,2	113,4	141,6

Entwicklung der at-Equity Beteiligungen

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) ist u. a. an drei internationalen Flughäfen beteiligt: Am Flughafen Malta hält die FWAG durchgerechnet einen Anteil von rund 33 % der Aktien. 40 % der Aktien besitzt eine Konsortialgesellschaft, an der die FWAG einen Anteil von 57,1 % hält, 10,1 % besitzt die FWAG direkt (über VIE Malta), 20 % hält die maltesische Regierung, die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet.

Am Flughafen Košice ist die Flughafen Wien AG indirekt mit 66 % beteiligt. 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.

Weiters hält der Flughafen Wien 25,15 % an der Flughafen Friedrichshafen GmbH. Zum Bilanzstichtag bestehen Absichten, die Anteile an der Flughafen Friedrichshafen GmbH zu veräußern (vergleiche Konzernanhang).

>

Der Airport Malta verzeichnete im Jahr 2013 mit 4.031.376 Passagieren ein Plus von 10,4 % im Vergleich zum Vorjahr und damit ein neues Rekordergebnis. Der Flughafen Košice verzeichnete mit 237.165 Reisenden einen leichten Zuwachs von 0,6 % gegenüber dem Vorjahr. Der Flughafen Friedrichshafen fertigte im Jahr 2013 536.030 Passagiere (minus 1,7%) ab.

Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzern-Anhang (Punkt 34) erörtert.

Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2013 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

Risiken der zukünftigen Entwicklung

› Risikomanagement

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System, welches sicherstellt, dass relevante Risiken identifiziert, überwacht, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen minimiert bzw. auf ein akzeptables Maß reduziert werden. Dafür werden alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse analysiert. Verantwortlich sind hierfür die Leiter der Geschäftsbereiche bzw. die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften. Identifizierte Risiken und die zu treffenden Maßnahmen werden in einer eigenen Datenbank dokumentiert.

Das Risikomanagement der FWAG wird in der schriftlich dokumentierten Risikomanagement-Richtlinie geregelt. Das operative Risikomanagement ist im Bereich Controlling angesiedelt und koordiniert die Aktivitäten. Alle Beschäftigten der FWAG sind jedoch dazu aufgefordert, sich in ihrem Tätigkeitsbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen. Das Risikomanagement ist somit in die laufenden Geschäftsprozesse integriert. Die aktive und offene Kommunikation der Risiken ist hierbei ein deklariertes Ziel und Erfolgsfaktor des Risikomanagement-Systems.

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

› Gesamtwirtschaftliche Risiken

Der Geschäftsverlauf der FWAG wird wesentlich von der weltweiten Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die wiederum maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen können daher einen wesentlichen Einfluss auf die FWAG haben. Auf Basis der Herbstprognose der Europäischen Kommission geht die FWAG davon aus, dass sich das makro-ökonomische Umfeld im Jahr 2014 positiver als im vergangenen Jahr entwickeln wird. Dementsprechend rechnet die FWAG mit einem Wachstum des Passagieraufkommens am Flughafen Wien.

Darüber hinaus wird die Verkehrsentwicklung von weiteren externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen Schocks (Pandemien, Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen, Streiks, etc.) beeinflusst. Neben Notfallplänen leistet der Flughafen Wien mit hohen Sicherheitsstandards und aktiver Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Das erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben.

Zunehmende Handelsbarrieren, Sanktionen und politische Krisen könnten die globale Angebots- und Nachfragesituation des Luftverkehrs beeinträchtigen. Daher werden diese Entwicklungen intensiv beobachtet und evaluiert, um gegebenenfalls Gegen- bzw. Vorbereitungsmaßnahmen einleiten zu können. Die Entwicklung des Öl- und des damit verbundenen Kerosinpreises kann ebenfalls erheblichen Einfluss auf den Luftverkehr ausüben.

Auf einen durch derartige Schocks ausgelösten Rückgang im Verkehrsaufkommen würde die FWAG je nach Intensität und Nachhaltigkeit flexibel mit einer Anpassung der bereitgestellten Ressourcen sowie mit einer entsprechenden Adaptierung des Investitionsprogramms reagieren.

› Branchenrisiken

Der Branchenverband IATA prognostiziert für 2014 in Summe steigende Net Profits¹¹ bei europäischen Airlines. Die FWAG erwartet, dass der Wettbewerbs- und Kostendruck für die Airlines dennoch weiterhin hoch bleibt. Es ist davon auszugehen, dass die 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 Airports weiter erhöhen.

Mit dem Inkrafttreten des Flugabgabegesetzes (FlugAbgG) im Jahr 2011 ist für Airlines in Österreich eine zusätzliche Kostenbelastung entstanden. Die Luftfahrtsgesellschaften haben nunmehr für in Österreich abfliegende Passagiere eine Flugabgabe an das Finanzamt zu entrichten. Die einzuhebenden Beträge richten sich nach der Entfernung des Flugziels und betragen seit 01. Jänner 2013 pro abfliegenden Passagier € 7 für Kurzstrecken, € 15 für Mittelstrecken- sowie € 35 für Langstreckenflüge. Trotz der Absenkung der Abgabe von 2012 auf 2013 dämpft die Flugabgabe das Passagieraufkommen nach wie vor. Somit schwächt sie wirtschaftlich den Flughafen Wien, da die meisten europäischen Länder keine derartige Steuer einheben.

Durch die EU-Emissionsrichtlinien und Umweltstandards wird aus Sicht der FWAG die Position europäischer Fluggesellschaften und somit europäischer Airports als Transfer-

11) IATA Financial Forecast, Dezember 2013

hubs gegenüber Alternativstandorten außerhalb Europas deutlich geschwächt. Die Attraktivität europäischer Airports als Transferhub bzw. das Ausmaß des Umsteigeverkehrs könnten hiervon mittelfristig betroffen sein. Die Entstehung neuer Hubs im Nahen Osten sowie in der Türkei kann zu einer Verschiebung der globalen (Umsteige-)Verkehrsströme führen.

› **Marktrisiken und Risiken aufgrund der Kundenstruktur**

Die Austrian Airlines Gruppe ist mit einem Anteil von 49,1 % der am Gesamtaufkommen der Passagiere des Flughafen Wien größte Kunde der FWAG. Ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Home Carrier sowie die Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die Austrian Airlines Gruppe Partner ist, beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich. Die Entwicklung dieses Hauptkunden wird von den zuständigen Geschäftsbereichen ständig beobachtet und analysiert.

Die Austrian Airlines konnte im Jahr 2013 große Fortschritte in ihrem Restrukturierungsprogramm erzielen. Ein wesentlicher Bestandteil dessen war die umfangreiche Umflottung im Zuge einer gezielten Flottenharmonisierung, wodurch die Auslastung und somit die Produktivität der Airline gesteigert werden konnte. Durch diese Maßnahmen hat die Austrian Airlines im Gesamtjahr rund 10,8 Mio. Passagiere bezogen auf den Flughafen Wien (minus 1,6 % gegenüber dem Vorjahr) befördert. Mit dem Ausbau der Langstreckenverbindungen, hat die Austrian Airlines einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung unserer Attraktivität als Transferhub beigetragen. Die Austrian Airlines wird voraussichtlich ihre Langstrecke in den nächsten Jahren unter anderem durch Nutzung einer fünften Boeing 777 ab Juli 2014 und die geplante Neuaufnahme der Destination Newark weiter ausbauen und somit ihre bereits 2013 eingeschlagene Strategie fortsetzen. Weiters geht die FWAG davon aus, dass sie den wirtschaftlichen Turn-around schafft und ihre bestehende Netzwerkstrategie mit dem Fokus Ost-/West Transfer fortsetzt.

Die Fluglinien NIKI und airberlin nehmen mit einem Marktanteil von 11,0 % bzw. 6,1 % die Plätze 2 und 3 im Kundenranking der FWAG ein. Hier kam es 2013 im Zuge der Streichung des Osteuropa-Drehkreuzes ebenfalls zu einer rückläufigen Passagierentwicklung. Trotz Verbesserung der Kosteneffizienz konnte der angestrebte wirtschaftliche Turn-around 2013 nicht erreicht werden.

NIKI konnte am Standort Wien seine Funktion als Drehscheibe nach Griechenland innerhalb der airberlin-Gruppe (mit derzeit 19 Destinationen in diesem Land) weiter ausbauen. Wien spielt somit eine wichtige Rolle im Entwicklungsplan der airberlin-Gruppe.

Die Entwicklung bei der airberlin ist angesichts der Ertragssituation trotz Beteiligung und Unterstützung von Etihad Airways mit Unsicherheiten behaftet. Weiteres Kapital in Höhe von € 50 Mio. wird 2014 durch die Aufstockung einer Anleihe am Kapitalmarkt aufgenommen. Mit dem Turn-around-Programm „Turbine“ möchte das Unternehmen eine dauerhaft wettbewerbsfähige Ergebnissituation erreichen. Im Zuge dieses Programms wird unter anderem die Flotte reduziert und das Streckennetz optimiert. Die FWAG geht aber davon aus, dass die unmittelbaren Auswirkungen auf den Flughafen Wien gering sein werden.

Generell versucht die FWAG mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Entgelte- und Incentivemodellen, die für alle Fluglinien gleichermaßen gelten, dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Insbesondere wird dabei das Ziel verfolgt, das Marktrisiko der Fluglinien mitzutragen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Bei den Abfertigungsdiensten kommt es vonseiten der Airlines zu einem höheren Preisdruck bei gleichzeitigem Wunsch nach höherer Dienstleistungsqualität. Es werden zunehmend Service Level Agreements (SLA) vereinbart, die bei Nichterreichen der Qualität Pönalen vorsehen.

Die Anzahl der Flugbewegungen, die für die Handling-Erlöse maßgeblich ist, ist aufgrund von Effizienzsteigerungen bei den Fluggesellschaften (größeres Fluggerät und höhere Sitzladefaktoren) rückläufig. Diese Entwicklung sowie das offensive Marktaufreten des Wettbewerbers Celebi Ground Services Austria GmbH bringen die Erträge aus dem Bereich Handling zunehmend unter Druck.

Die Flughafen Wien AG konnte im Berichtsjahr dennoch ihre führende Marktposition sowohl im Ramp-Handling als auch in der Fracht weitgehend absichern. Grundlage für die hohe Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern sind maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards. Mit den Hauptkunden Austrian Airlines und airberlin/NIKI konnten bereits 2012 – bis 2019 geltende – Handlingverträge für Ramp-Dienstleistungen abgeschlossen werden. Durch den Abschluss dieser Verträge konnte das Absatzmarktrisiko des Geschäftsbereichs Handling deutlich reduziert werden.

Eine Herausforderung erwächst dem Flughafen Wien durch die weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste, die für den Flughafen Wien unter anderem eine Zulassung von zumindest drei Agents (derzeit zwei) im Ramp-Handling sowie das Recht der Airlines auf Selbsthandling vorsieht. Dadurch würde der Wettbewerbsdruck weiter zunehmen und das Risiko, Marktanteile an Mitbewerber zu verlieren, steigen. Das Risiko eines dritten Handling-Agents wird voraussichtlich frühestens ab 2019/20 und jenes hinsichtlich Selbstabfertigung der Airlines frühestens ab 2017 schlagend. Um negative wirtschaftliche Konsequenzen für den Flughafen Wien zu minimieren bzw. zu vermeiden, wird unter anderem in Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) auf EU-Ebene Überzeugungsarbeit geleistet.

Im Cargobereich 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 ab 2014 geplanten Ausweitung der Cargo-Infrastruktur der Flughafen Wien AG im Rahmen einer offensiven Cargo-Strategie werden diese Entwicklungen weiterhin sehr eng beobachtet.

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

› **Risiken aus der Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standortes**

Die ausländischen Flughafen-Beteiligungen (Malta, Košice und Friedrichshafen) unterliegen ebenfalls den beschriebenen branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. Eines der wesentlichsten Risiken in diesem Zusammenhang ist der 5-jährige Umstrukturierungsplan der Air Malta, welcher bis 2016 die Überlebensfähigkeit des in Malta ansässigen Home Carriers sicherstellen soll bzw. muss. Eine allfällige Insolvenz der Airline hätte voraussichtlich negative Folgen für unsere Beteiligung in Malta. Durch die beachtlichen Fortschritte der Airline in den vergangenen Jahren wurde dieses Risiko bereits stark reduziert.

Auch politische und regulatorische Risiken, wie z.B. die Besteuerung des Flugverkehrs, behördliche Flugverkehrsbeschränkungen, Änderungen der für den Flughafen relevanten Gesetze oder Behördenauflagen, die zu zusätzlichen Betriebskosten führen können, sind ständig zu beobachten. Solche Einflussfaktoren können die mittelfristige Planung beeinflussen und zu einer Wertminderung einzelner Beteiligungen führen.

› **Finanzwirtschaftliche Risiken**

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

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

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

Der EIB-Kreditvertrag enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Sämtliche Garantinnen haben den Avalkreditvertrag zur Besicherung des EIB-Kredites mit Wirkung 27. Juni 2013 hinsichtlich der vollen Quote in Höhe von € 400,0 Mio. gekündigt. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrages haften insgesamt sechs Kreditinstitute ab 28. Juni 2013 als Garantinnen gegenüber der EIB für den aushaftenden Kredit im Ausmaß von insgesamt € 400,0 Mio.

› **Investitionsrisiko**

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

Die Ausbauprojekte erfolgen in enger Abstimmung mit den Fluggesellschaften und unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die von Experten

erwartete mittel- und langfristige Steigerung der Passagierzahlen reduziert das wirtschaftliche Risiko dieser Investitionen, die eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazitäten gewährleisten.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Check-in 3 sind alle offenen, nicht anerkannten Honorarforderungen aus Anlass des Rücktritts von Verträgen mit Ausnahme eines Falles positiv abgeschlossen worden. Darüber hinaus werden Schadenersatzansprüche gegen Auftragnehmer aktiv verfolgt. Die FWAG erlangte bisher bereits Schadenswiedergutmachungen im Ausmaß von mehr als € 28 Mio., davon € 14,1 Mio. aus Versicherungsleistungen und Forderungsverzichten und € 13,9 Mio. aus einem positiv entschiedenen Schiedsgerichtsverfahren.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Errichtung einer 3. Piste konnte in erster Instanz positiv abgeschlossen werden. Mit Bescheid vom 10. Juli 2012 wurde der FWAG die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ erteilt. Die erstinstanzliche Entscheidung schreibt 460 Auflagen zum Schutz von Bürgern und Umwelt vor. Die Rechtsmittelfrist endete am 24. August 2012 und es gab von 28 Parteien Rechtsmittel gegen den Bescheid. Mit Ende 2013 ist die Zuständigkeit, aufgrund neuer gesetzlicher Bestimmungen, auf das neue Bundesverwaltungsgericht übergegangen. Die FWAG rechnet aus heutiger Sicht mit einer Entscheidung frühestens Ende 2014. 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 der Parallelpiste 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 Wirtschaftlichkeitsrechnung die Entscheidung über die Realisierung treffen. Im Falle einer Aufhebung des Bescheids bzw. der Nichtrealisierung des Projekts wären die aktivierten Kosten abzuschreiben.

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

› Rechtliche Risiken

Behördliche Auflagen oder gesetzliche Änderungen können vor allem im Bereich Umweltschutz rechtliche Risiken auslösen (z.B. Lärm, Emissionen, Änderung 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.

Auf EU-Ebene wird eine Überarbeitung der Richtlinie über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen vorbereitet. Diese würde nach dem aktuellen Stand im Legislativprozess unter anderem zu einer weiteren Marktöffnung zu ungleichen Marktbedingungen führen und Flughäfen im Wettbewerb mit anderen Abfertigungsbetrieben benachteiligen (Subcontracting-Verbot und Quersubventionierungsverbot trifft nur Flughäfen, Zwang zur rechtlichen Ausgliederung etc).

› Personalrisiken

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

› Operative Risiken

Durch die Einbindung des Risikomanagements während des Planungsprozesses können insbesondere bei IKT-Projekten (Informations- und Kommunikationstechnologie) frühzeitig Risiken identifiziert, bewertet und entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden. Darauf aufbauend existieren Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung dieses Risikomanagement-Prozesses.

Die wesentlichsten operativen IKT-Risiken betreffen mögliche Systemausfälle bzw. die Zerstörung von zentralen IKT-Systemen sowie einen möglichen Verlust von sensiblen Daten. Im Jahr 2013 wurde das Risiko durch den Ausbau von Präventivmaßnahmen, wie beispielsweise die Implementierung zusätzlicher Redundanzen, weiter vermindert.

Die Nicht-Einhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) kann Haftungsmaßnahmen der Geschäftsführung nach sich ziehen. Daher werden rechtliche Aspekte im Zuge eines Software-Projektes betrachtet und notwendige Schritte eingeleitet. Beispielsweise ist bei Speicherung bzw. Aufbewahrung personenbezogener Daten eine öffentliche Meldepflicht nach Datenschutzgesetz (DSG) erforderlich.

Bei der Basisinfrastruktur, zu der Strom- und Klimaversorgung zählen, besteht ein leicht erhöhtes Risiko hinsichtlich Verfügbarkeit zentraler Systeme. Hierbei wurde ein lokales Problem bei der Stromversorgung festgestellt, wobei unmittelbar entsprechende Maßnahmen zur Behebung eingeleitet wurden.

In sämtlichen zentralen Netzwerk-Knotenpunkten wurden redundante Systeme implementiert, sodass bei Ausfall einer Komponente das Netzwerk sowie angebundene Systeme weiter betrieben werden können. Dennoch existiert ein geringes Restrisiko, da aufgrund von unvorhersehbaren Fehlern (Desasterfälle) keine hundertprozentige Verfügbarkeit bzw. Sicherheit gewährleistet werden kann.

Für alle produktiven Systeme, wie beispielsweise das Kernsystem des Flughafens Wien, „mach2“, 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. Darüber hinaus werden die Systeme laufend weiterentwickelt, um allen fachlichen und gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen.

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

Darüber hinaus sind in den mach2-Systemen zusätzlich einige Spezialfunktionen abgebildet, die für einen reibungslosen Flughafenbetrieb notwendig sind. Hierzu zählen beispielsweise die Beladepflicht, Telexempfang, -versand und -verteilung sowie Anzeigesysteme für Passagiere und Mitarbeiter.

Eng daran gekoppelt sind zusätzlich Systeme, die für die Vorfeldplanung, die Bodenabfertigungsdisposition und die Frachtabfertigung verwendet werden.

Als ERP-Software (Enterprise Resource Planning) wird SAP als zentrales Rechnungssystem eingesetzt. Neben Verrechnungsthemen wird eine weitere Komponente von SAP als zentrales Analyse- bzw. Reportingsystem verwendet. Zusätzlich zu bereits realisierten Maßnahmen wie Kontrollen sind weitere Qualitätssicherungsmaßnahmen geplant, um das Risiko eines Ausfalls noch weiter zu reduzieren.

› **Umweltrisiken**

Die Situation am Flughafen Wien ist durch die bereits bestehenden Beschränkungen in operationeller Hinsicht (keine Verwendung von lärmsensitiven An- und Abflugstrecken in der Zeit von 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr), sowie aufgrund einer Deckelung der absoluten Bewegungszahlen in der Zeit von 23:30 Uhr bis 05:30 Uhr derzeit eher als stabil zu bezeichnen. Eine weitergehende Nachtflugbeschränkung könnte sich besonders in einer Reduktion von Fracht- und Langstreckenflügen manifestieren.

› **Schadensrisiken**

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

Die erheblichen betrieblichen Haftpflichtrisiken sind durch die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung gedeckt, Risiken aus Terror-Haftpflichtansprüchen durch eine Terror-Haftpflichtversicherung.

› **Gesamtrisikobeurteilung**

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

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

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

Die Ausgestaltung des internen Kontrollsystems (IKS) der FWAG wurde in einem Rahmenwerk 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 Standard-Software, die die Möglichkeit bietet, Risiken und Kontrollen prozessbezogen darzustellen.

› Kontrollumfeld

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

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

› Risikobeurteilung

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

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

› **Kontrollmaßnahmen**

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

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 Rechnungswesens wird unter anderem durch automatisierte IT-Kontrollen gewährleistet.

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

› **Information und Kommunikation**

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

› **Überwachung**

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

Forschung und Entwicklung

Der Servicebereich Informationssysteme betreibt als zentraler interner Dienstleister in puncto Informations- und Kommunikationstechnologie eine selbst entwickelte Flughafenbetriebssoftware. Im Jahr 2012 wurde das bereits Jahrzehnte im Einsatz befindliche operative Airportsystem MACH durch das Folgesystem mach2 abgelöst. In diesem Zusammenhang führt der Servicebereich Informationssysteme laufend Verbesserungen und Erweiterungen einzelner Programm-Module durch. So wurde z.B. in 2013 das Projekt „Passagieraufruf neu“ umgesetzt, mit dem Ziel, die Qualität der Passagiersteuerung durch Änderung der bisherigen Aufrufe („Go to gate“ bzw. „Boarding“) und damit der auf den Fluginformationsmonitoren dargestellten Statusanzeigen zu erhöhen.

In 2013 wurde auch an der Umsetzung des Projektes CDM-ISP (Collaborative Decision Making - Information Sharing Platform) gearbeitet. Die im Rahmen dieses Projektes zu erstellende Informationsplattform stellt die Grundlage für die Einführung des CDM-Prozesses am Flughafen Wien dar. Die Einführung dieser Prozesse ermöglicht eine exaktere Planung, eine bessere Analyse und einen optimierten Ressourceneinsatz, wodurch den beteiligten Systempartnern wesentliche Einsparungen ermöglicht werden.

Weiterer Fokus war und ist die Verbesserung der Kundenzufriedenheit, welche unter anderem durch die Weiterentwicklung einer flughafenspezifischen App für iOS und Android (viennaairport App) unterstützt wurde.

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2013 Ausgaben in Höhe von € 0,7 Mio. (Vorjahr: € 1,1 Mio.) für die Entwicklung einzelner Programm-Module der Flughafenbetriebssoftware sowie sonstige Entwicklungstätigkeiten als Aufwand erfasst.

Umwelt- und Arbeitnehmerbelange

› 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. Die FWAG verpflichtet sich im Rahmen ihrer Corporate-Social-Responsibility-Strategie neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts zu einer kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Daher setzt das Unternehmen eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen durch den Flugverkehr, welche die Auswirkungen von Schadstoff- und Lärmemissionen auf das Umfeld möglichst gering halten sollen.

So konnte beispielsweise der Energieverbrauch durch eine Vielzahl von Optimierungsprojekten wesentlich und nachhaltig reduziert werden. Bedeutende Einsparungen wurden infolge des Austausches technischer Geräte, der Optimierung bei der Kälteerzeugung,

der Erneuerung von Frequenzumformern und der Optimierung bei der Vorfeldbeleuchtung bereits erzielt.

Des Weiteren wurden im Jahr 2013 noch weitere € 1,1 Mio. (2012: € 1,2 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Schallschutzprogramm). Im Fokus stand dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die Auswirkungen auf das Umfeld – vor allem die Anrainer – möglichst gering zu halten.

Die FWAG beteiligt sich an dem von der Airport Council International (ACI, Internationales Gremium aller Flughäfen) betreuten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System), das zu einer nachhaltigen Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort beiträgt und durch unabhängige Gutachter erhoben wird. Im Berichtsjahr wurde Level 1 erreicht (Erstellung einer CO₂ Emissionsbilanz), Level 2 (Reduktion der CO₂ Emissionen am Standort) wird für das Jahr 2015 angestrebt.

Erste Vorbereitungen für eine Implementierung eines Umweltmanagementsystems wie z.B. EMAS/ISO 14.001 wurden getroffen. Somit können zukünftig Synergien betreffend dem Energiemanagement, ökologischer Beschaffung und Nachhaltigkeit verstärkt genutzt werden.

Im Berichtsjahr hat das Management beschlossen, einen neuen Nachhaltigkeitsbericht zu erstellen. Um eine umfassende Sichtweise gewährleisten zu können, wurde ein bereichsübergreifendes Projekt-Team gebildet. Der Bericht soll in der zweiten Jahreshälfte 2014 erscheinen.

Im Jahr 2013 wurde verstärkt nach Möglichkeiten gesucht, Förderungen für umweltrelevante Investitionen zu nutzen. Daher hat sich in der Abteilung Umweltmanagement ein Fördermanagement etabliert. Bei den Investitionen zur Nachrüstung diverser Lüftungsanlagen mit Frequenzumformern konnte eine Förderung von 10 % des Projektvolumens lukriert werden.

Im Berichtsjahr wurde eine neue Flughafen-Radroute in Zusammenarbeit mit den Stadtgemeinden Schwechat und Fischamend errichtet, die die beiden Gemeinden über den Flughafen Wien verbindet. Diese Radroute ist rund 17 km lang, davon wurden 5,5 km neu hergestellt. Die Gesamtkosten betragen rund € 1,5 Mio., wovon 1/3 der Errichtungskosten vom Land gefördert wird und 2/3 der Kosten die Stadtgemeinden Fischamend und Schwechat, der Flughafen Wien und der Förderfonds „klima:aktiv mobil“ übernehmen.

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafen Wien wurde auch 2013 erfolgreich weitergeführt. Insgesamt profitieren davon rund 12.000 Haushalte in der Region. Für die Maßnahmen zur Umsetzung des Lärmschutzprogramms wurden Mittel in der Höhe von € 51,5 Mio. bereitgestellt. Bis Ende 2013 wurden für rund 6.200 Objekte bauphysikalische Gutachten erstellt und bei rund 2.800 Objekten ein optimaler Lärmschutz hergestellt.

› Umweltrelevante Kennzahlen der Flughafen Wien AG im Überblick:

	2013	2012
Passagieraufkommen [PAX]	21.999.926	22.165.794
Jahresstromverbrauch [kWh]	151.642.950	156.030.072
Jahresstromverbrauch [kWh] je PAX	6,89	7,04
Jahreswärmeverbrauch [MWh]	126.194	123.964
Jahreswärmeverbrauch [MWh] je PAX	0,0057	0,0056
Jahreswasserverbrauch [m³]	650.603	703.974
Jahreswasserverbrauch [m³] je PAX	0,030	0,032
Jahresabwasserentsorgung [m³]	768.420	649.071
Jahresabwasserentsorgung [m³] je PAX	0,035	0,029
Restmüll LFZ [kg]	1.134.400	1.164.280
Restmüll LFZ [kg] je PAX	0,052	0,053
Altpapier VIE [kg]	1.148.920	1.778.500
Altpapier VIE [kg] je PAX	0,052	0,080
Alu/Dosen/Metall VIE [kg]	5.730	9.250
Alu/Dosen/Metall VIE [kg] je PAX	0,0003	0,0004
Biogene Abfälle VIE [kg]	182.680	195.560
Biogene Abfälle [kg] je PAX	0,008	0,009
Glas VIE [kg]	110.210	100.010
Glas VIE [kg] je PAX	0,005	0,005
Kunststoffverpackungen VIE [kg]	130.080	135.960
Kunststoffverpackungen VIE [kg] je PAX	0,006	0,006
Gefährlicher Abfall VIE [kg]	195.266	202.574
Gefährlicher Abfall VIE [kg] je PAX	0,009	0,009
Recyclinganteil (%)	89,3 %	90,3 %

› Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand der Flughafen-Wien-Gruppe reduzierte sich im Jahr 2013 aufgrund von Synergieeffekten im Zuge der Umorganisation der Bereiche sowie des laufenden Kosteneinsparungsprogramms um durchschnittlich 77 Beschäftigte. Die größte Reduktion gab es im Segment Handling, wo durch Prozessoptimierungen um durchschnittlich 82 Mitarbeiter weniger eingesetzt wurden.

Stichtagsbezogen gab es zum 31. Dezember 2013 4.247 Mitarbeiter bei der Flughafen-Wien-Gruppe und somit um 59 Mitarbeiter weniger als zum 31. Dezember 2012 (4.306 Mitarbeiter). Als Jobmotor für die Ostregion Österreichs bietet der Flughafen mit seinen hier ansässigen Unternehmen rund 20.000 Arbeitsplätze.

Das bereits in den Vorjahren gestartete Programm zum Urlaubs- und Überstundenabbau wurde 2013 fortgesetzt.

› Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten

	2013	Veränd. in %	2012 ¹
Airport	496	0,9	492
Handling	3.199	-2,5	3.281
Retail & Properties	83	0,4	83
Sonstige Segmente	621	0,1	620
Gesamtanzahl	4.399	-1,7	4.475

1) angepasst

› Mitarbeiter

	2013	Veränd. in %	2012	2011
Personalstand (Durchschnitt)	4.399	-1,7	4.475	4.525
davon Arbeiter	3.213	-2,7	3.301	3.314
davon Angestellte	1.186	1,0	1.174	1.211
Personalstand (Stichtag)	4.247	-1,3	4.306	4.500
davon Arbeiter	3.050	-2,0	3.112	3.262
davon Angestellte	1.198	0,3	1.194	1.238
Lehrlinge	55	-3,8	57	56
Verkehrseinheiten pro MitarbeiterIn [°]	7.426	0,9	7.362	6.848
Durchschnittsalter in Jahren [°]	40,4	1,3	39,9	39,5
Betriebszugehörigkeit in Jahren [°]	10,9	4,8	10,4	10,5
Anteil Frauen in % [°]	12,5	0,8	12,4	12,3
Aufwendungen für Weiterbildung in EUR ¹	972.000	33,5	730.000	902.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle [°]	115	-20,7	145	143

[°]) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

2013 stieg die Kennzahl „Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter“ der FWAG aufgrund weiterer unternehmensweiter Effizienzsteigerungen um 0,9 % auf 7.426 Einheiten.

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

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

Beteiligung ausbezahlt. Im Jahr 2013 wurden rückwirkend für das Geschäftsjahr 2012 rund € 2,2 Mio. ausgeschüttet. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter 27,81 % des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts. Die Aufteilung erfolgt entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen.

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 Österreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one Share – one Vote“).

› 2. Syndikatsvereinbarung

40 % der Aktien werden von den zwei Kernaktionären, dem Bundesland Niederösterreich (4,2 Millionen Stückaktien) und der Stadt Wien¹²⁾ (4,2 Millionen Stückaktien), in einem Syndikat gehalten. Der Syndikatsvertrag aus dem Jahr 1999 sieht in seither unveränderter Fassung die einheitliche Ausübung der Stimmrechte an den syndizierten Aktien in der Hauptversammlung vor. Änderungen des Syndikatsvertrags, Auflösung des Syndikats und Beschlüsse auf Aufnahme neuer Syndikatspartner bedürfen der Einstimmigkeit. Die wechselseitigen Übernahmerechte an den syndizierten Beteiligungen gelangen zur Anwendung, wenn die syndikatsgebundenen Aktien durch ein entgeltliches Rechtsgeschäft an einen Übernehmer außerhalb des Syndikats (Dritte) übertragen werden sollen. Von diesem wechselseitigen Übernahmerecht ausgenommen sind Übertragungen der syndizierten Anteile an solche Kapitalgesellschaften, die direkt zumindest mehrheitlich im Eigentum des übertragenden Syndikatspartners stehen und deren Gesellschaftszweck ausschließlich in der Beteiligung an anderen Unternehmen besteht. Weitere Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung der Aktien betreffend, sind nicht bekannt.

› 3. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10 %

Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20 %, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10 % am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Am 08. Juni 2012 wurde die Flughafen Wien AG informiert, dass Silchester International Investors LLP 10,07 % am Unternehmen hält. Am 20. März 2013 hat Silchester International Investors LLP die Flughafen Wien AG über die Unterschreitung eines meldepflichtigen Schwellenwerts informiert, da sein Anteil auf 9,99 % reduziert wurde. Der Gesellschaft sind keine anderen Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10 % bekannt.

12) Mit 15. April 2013 hat die Stadt Wien auf dem Weg einer Sacheinlage 4.200.000 Stück Inhaberaktien an der Flughafen Wien Aktiengesellschaft an die Wien Holding GmbH übertragen. Die Wien Holding GmbH verfügt somit über eine Beteiligung von 20,0 % am Grundkapital der Gesellschaft. Der Syndikatsvertrag blieb davon unberührt.

› 4. Aktien mit besonderen Kontrollrechten

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

› 5. Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

Die Stimmrechte der von der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung gehaltenen Aktien werden durch den Stiftungsvorstand ausgeübt. Bestellung und Abberufung des Stiftungsvorstands bedürfen der Zustimmung des Beirats der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung. Über die Zustimmung wird im Beirat mit einfacher Mehrheit beschlossen. Der Beirat besteht aus fünf Mitgliedern und ist paritätisch von je zwei Vertretern der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite besetzt. Diese vier Beiratsmitglieder wählen einstimmig eine weitere Person zum Vorsitzenden des Beirats.

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

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

› 7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

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

› 8. Kontrollwechsel

Sowohl das EIB (European Investment Bank) Darlehen in Höhe von € 400,0 Mio., ein Schuldschein-Darlehen in Höhe von € 69,0 Mio. (derzeit aushaftend € 12,0 Mio.) und auch die ULSG (Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetz) Finanzierung in Höhe von € 30,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 17,1 Mio.) und andere Finanzierungsverträge in Höhe von insgesamt € 159,5 Mio. (derzeit aushaftend € 154,4 Mio.) wurden unter der sogenannten „Change of Control Klausel“ abgeschlossen. Diese Finanzierungsverträge mit einem Gesamtvolumen von € 658,5 Mio. (derzeit aushaftend mit € 583,5 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 be- >

stimmten 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 € 417,3 Mio. stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen Beteiligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und der Stadt Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40 %, aber mehr als 30 % der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen 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 ausübt.

› 9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

Prognosebericht

Die Prognose für 2014 zeigt eine leichte Konjunkturbelebung in Österreich an. Das WIFO (Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung) geht von einem realen BIP-Wachstum von 1,7 % in 2014 bzw. 2015 aus, welches durch höhere Investitionen und durch eine höhere Expornachfrage getrieben wird. Die Verbraucherpreise werden mit einem Anstieg von rund 1,8 % prognostiziert, die Arbeitslosenquote wird mit 5,2 % höher als 2013 eingeschätzt. Die österreichischen Warenexporte sollen laut WIFO 2014 real um 5,5 % zunehmen. (Quelle: ÖNB, WIFO)

Weltweit geht die Weltbank von einem Wachstum von 3,2 % aus, wobei dies hauptsächlich von asiatischen Staaten getragen wird. Im Euroraum wird laut den aktuellen Prognosen das Wachstum aufgrund höherer Arbeitslosenquoten und Schuldentilgungen rund 1 % betragen. Die Entwicklung der CESEE-Länder (Europäische Mitgliedsstaaten in Zentral-, Ost- und Südosteuropa) in 2014 wird mit einem durchschnittlichen Wirtschaftswachstum von rund 2 % ebenfalls positiv eingeschätzt. (Quelle: ÖNB, WIFO)

Für das Jahr 2014 rechnet die FWAG aufgrund der aktuellen Airline-Strategie sowie der bereits angekündigten neuen Streckenaufnahmen mit einem Wachstum bei den Passa-

gieren von 1 % bis 3 % und einer Entwicklung bei den Bewegungen in der Bandbreite von minus 1 % bis plus 1 %.

Vor diesem Hintergrund rechnet die FWAG mit einer Steigerung des Umsatzes auf mehr als € 630 Mio. sowie mit einem EBITDA von mindestens € 240 Mio. Das Ergebnis nach Steuern wird aus heutiger Sicht über € 75 Mio. betragen. Die Nettoverschuldung soll weiter sinken und unter € 600 Mio. liegen. Die geplanten Investitionen sollen im Jahr 2014 rund € 110 Mio. betragen.

Nachtragsbericht

Im Jänner 2014 verzeichnete der Flughafen Wien ein Plus bei den Verkehrszahlen. Die Anzahl der abgefertigten Passagiere stieg im Vergleich zu 2013 um 2,3 % auf 1.406.351 Fluggäste. Im gleichen Zeitraum verzeichneten die Flugbewegungen ein leichtes Minus von 1,3 %. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 1,5 %, das Frachtaufkommen setzte den positiven Trend fort und erhöhte sich um 9,9 %. Die Zahl der Transferpassagiere ging um 5,4 % zurück, die Lokalpassagiere legten hingegen um 6,1 % zu.

Per 1. Jänner 2014 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltgesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt:	+ 1,87 %
Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside:	+ 0,55 %
Infrastrukturentgelt Betankung:	+ 1,83 %

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

Schwechat, am 07. März 2014

Der Vorstand:



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Konzern-Abschluss 2013 der Flughafen Wien AG

- 118 — **Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**
- 119 — **Konzern-Gesamtergebnisrechnung**
- 120 — **Konzern-Bilanz**
- 121 — **Konzern-Geldflussrechnung**
- 122 — **Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals**
- 124 — **Konzernanhang**
 - 125 — Grundlagen und Methoden
 - 132 — Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
 - 145 — Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
 - 158 — Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
 - 182 — Sonstige Angaben
 - 204 — Konzernunternehmen
 - 206 — Beteiligungen der Flughafen Wien AG
- 222 — **Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsengesetz**
- 223 — **Bestätigungsvermerk**

>

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2013

in T€	Anhang	2013	2012
Umsatzerlöse	(1)	621.993,5	607.371,7
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	23.782,3	24.098,5
Betriebsleistung		645.775,9	631.470,3
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-46.147,2	-43.188,9
Personalaufwand	(4)	-245.789,5	-249.664,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-112.344,0	-117.231,4
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		241.495,2	221.386,0
Planmäßige Abschreibungen	(6)	-124.300,1	-98.111,1
Wertminderungen	(6)	-5.116,0	-15.248,6
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		112.079,1	108.026,3
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity Unternehmen	(8)	2.338,0	932,1
Zinsertrag	(9)	2.160,9	4.170,9
Zinsaufwand	(9)	-25.946,7	-25.199,9
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	0,0	187,4
Finanzergebnis ohne at-Equity Unternehmen		-21.447,9	-19.909,5
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity Unternehmen	(7)	6.155,9	5.625,3
Finanzergebnis		-15.292,0	-14.284,2
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		96.787,1	93.742,0
Ertragsteuern	(11)	-23.501,7	-21.414,7
Periodenergebnis		73.285,4	72.327,3
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		73.291,3	71.889,8
Nicht beherrschende Anteile		-5,9	437,5
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(21)	21.000.000	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		3,49	3,42
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		1,30	1,05
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		27.300,0	22.050,0
Ausschüttungsquote (in % des Periodenergebnisses)		37,25	30,49

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2013

in T€	2013	2012
Periodenergebnis	73.285,4	72.327,3
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	3.706,0	-15.313,2
darauf entfallende latente Steuern	-926,5	3.828,3
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden gegebenenfalls in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		
Ergebnis aus der Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	437,3	175,6
davon erfolgsneutrale Veränderung	89,3	228,2
davon realisiertes Ergebnis	348,0	-52,6
Cash-Flow Hedge	0,0	240,5
davon realisiertes Ergebnis	0,0	240,5
darauf entfallende latente Steuern	-109,3	-104,0
Sonstiges Ergebnis	3.107,4	-11.172,8
Gesamtergebnis	76.392,9	61.154,5
Davon entfallend auf:		
Gesellschafter der Muttergesellschaft	76.398,8	60.717,0
Nicht beherrschende Anteile	-5,9	437,5

Konzern-Bilanz

zum 31.12.2013

in T€	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
AKTIVA			
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(12)	13.733,1	16.177,0
Sachanlagen	(13)	1.622.159,0	1.677.534,4
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(14)	119.561,1	118.863,6
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(15)	97.865,9	94.718,9
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16)	4.290,3	4.419,4
		1.857.609,2	1.911.713,2
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(17)	4.360,8	4.356,0
Wertpapiere	(18)	20.000,0	29.652,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	68.043,7	75.643,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(20)	3.923,3	40.439,0
		96.327,7	150.090,2
Summe Aktiva		1.953.937,0	2.061.803,4
PASSIVA			
Eigenkapital			
Grundkapital	(21)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(22)	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(23)	-10.075,9	-13.183,3
Einbehaltene Ergebnisse	(24)	645.027,9	593.786,5
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		905.279,3	850.930,6
Nicht beherrschende Anteile	(25)	641,9	647,9
		905.921,3	851.578,4
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(26)	132.460,4	133.707,0
Finanzverbindlichkeiten	(27)	551.646,4	638.730,2
Übrige Verbindlichkeiten	(28)	34.540,1	38.429,7
Latente Steuern	(29)	29.580,7	23.367,1
		748.227,7	834.233,9
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(30)	10.429,3	9.258,6
Übrige Rückstellungen	(30)	73.635,2	87.272,9
Finanzverbindlichkeiten	(27)	105.646,0	151.006,5
Lieferantenverbindlichkeiten	(31)	49.717,6	69.583,7
Übrige Verbindlichkeiten	(32)	60.359,9	58.869,3
		299.788,1	375.991,0
Summe Passiva		1.953.937,0	2.061.803,4

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2013

in T€	2013	2012
Ergebnis vor Ertragsteuern	96.787,1	93.742,0
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	129.416,1	113.359,7
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	0,0	-13,3
- anteilige Periodenergebnisse at-Equity Unternehmen	-6.155,9	-5.625,3
+ Dividendenausschüttungen at-Equity Unternehmen	3.008,9	1.874,6
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	-4.250,5	-1.449,2
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-223,8	-278,2
- sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge	3,9	961,1
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	-4,8	-12,7
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	10.642,3	-2.474,2
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	13.366,1	-3.672,2
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	-22.041,4	-7.405,5
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	220.547,9	189.006,8
- Zahlungen für Ertragsteuern	-16.193,5	-9.336,3
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	204.354,4	179.670,5
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang	1.054,7	6.385,0
- Auszahlungen für Anlagenzugang	-97.430,9	-133.095,8
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	0,3	0,0
+ Einzahlungen aus Abgang von Wertpapieren	10.000,0	0,0
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-86.375,9	-126.710,9
- Dividendenausschüttung	-22.050,0	-21.000,0
+/- Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	-132.444,2	-102.850,6
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-154.494,2	-123.850,6
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-36.515,7	-70.891,0
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	40.439,0	111.330,0
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	3.923,3	40.439,0

Nähere Erläuterungen siehe Konzernanhang (33)

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1.1. bis 31.12.2013

den Gesellschaftern der					
in T€	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Afs-Rücklage	Sicherungsrücklage	Neubewertungen von Plänen
Stand zum 1.1.2012	152.670,0	117.657,3	-201,3	-180,4	-9.261,6
Marktwertbewertung von Wertpapieren			131,7		
Cash-Flow Hedge				180,4	
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen					-11.484,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	131,7	180,4	-11.484,9
Periodenergebnis					
Gesamtergebnis	0,0	0,0	131,7	180,4	-11.484,9
Dividendenausschüttung					
Stand zum 31.12.2012	152.670,0	117.657,3	-69,6	0,0	-20.746,5
Stand zum 1.1.2013	152.670,0	117.657,3	-69,6	0,0	-20.746,5
Marktwertbewertung von Wertpapieren			328,0		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen					2.779,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	328,0	0,0	2.779,5
Periodenergebnis					
Gesamtergebnis	0,0	0,0	328,0	0,0	2.779,5
Dividendenausschüttung					
Stand zum 31.12.2013	152.670,0	117.657,3	258,4	0,0	-17.967,1

Muttergesellschaft zurechenbar					
Währungs- umrechnungs- rücklage	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Nicht beherr- schende Anteile	Gesamt
7.632,9	-2.010,5	542.896,7	811.213,5	210,4	811.423,9
	131,7		131,7		131,7
	180,4		180,4		180,4
	-11.484,9		-11.484,9		-11.484,9
0,0	-11.172,8	0,0	-11.172,8	0,0	-11.172,8
		71.889,8	71.889,8	437,5	72.327,3
0,0	-11.172,8	71.889,8	60.717,0	437,5	61.154,5
		-21.000,0	-21.000,0		-21.000,0
7.632,9	-13.183,3	593.786,5	850.930,5	647,9	851.578,4
7.632,9	-13.183,3	593.786,5	850.930,5	647,9	851.578,4
	328,0		328,0		328,0
	2.779,5		2.779,5		2.779,5
0,0	3.107,4	0,0	3.107,4	0,0	3.107,4
		73.291,3	73.291,3	-5,9	73.285,4
0,0	3.107,4	73.291,3	76.398,8	-5,9	76.392,9
		-22.050,0	-22.050,0		-22.050,0
7.632,9	-10.075,9	645.027,9	905.279,3	641,9	905.921,3



Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2013

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 Landesals Handelsgericht Korneuburg (FN 42984 m) eingetragen.

› Betriebsgenehmigungen

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der Flughafen Wien AG betreffen folgende:

Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat am 27.3.1955 gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 21.8.1936 der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m. b. H. die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafen Wien sowie für die Piste 11/29 erteilt.

Am 15.9.1977 wurde vom Bundesministerium für Verkehr gemäß § 78 Abs. 2 LFG, BGBl. Nr. 253/1957 die Benützungsbewilligung für die Instrumentenpiste 16/34 samt Rollwegen und Befeuerungsanlagen erteilt.

Im Jahr 2010 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zertifiziert. Am 31.12.2010 wurde die Zertifizierungsurkunde erteilt. Diese bescheinigt der Flughafen Wien AG die Übereinstimmung der für den sicheren und reibungslosen Betrieb notwendigen Einrichtungen mit den in Österreich anwendbaren Vorschriften. Die Urkunde ist gültig, solange alle Voraussetzungen für die Zertifizierung erfüllt werden, längstens jedoch bis 31.12.2015. In 2015 wäre planmäßig die nächste Zertifizierung durchzuführen. Aufgrund von Überlegungen vonseiten der Behörde kann es zu einer Verlängerung der Zertifizierung bis 2017 kommen, um die nächste Zertifizierung zeitlich mit dem Inkrafttreten einer neuen EU-Verordnung abzustimmen. >

› Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2013 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 historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden derivative Finanzinstrumente sowie zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

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:

■ Änderung von IFRS 1 „Feste Umstellungszeitpunkte und ausgeprägte Hochinflation“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.
■ Änderungen IAS 12 „Latente Steuern: Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.
■ IFRS 13 „Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.
■ Änderungen IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.

■ Änderungen IAS 1 „Darstellung einzelner Posten des sonstigen Ergebnisses“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2012 beginnen.
■ IFRIC 20 „Kosten der Abraumbeseitigung während des Abbaubetriebs im Tagbau“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.
■ Änderungen IFRS 7 „Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.
■ Änderungen von IFRS 1 „Darlehen der öffentlichen Hand“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.
■ Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project 2009-2011) vom Mai 2012	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen.

Die Änderungen zu IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ sind ab dem Geschäftsjahr 2013 anzuwenden. Der überarbeitete Standard enthält eine Reihe von Änderungen, die sowohl grundsätzliche Änderungen als auch einfache Klarstellungen und Umformulierungen umfassen. Die wichtigste Änderung betrifft die Verpflichtung, die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses zum Zeitpunkt ihres Entstehens - ohne späteres „Recycling“ in die Gewinn- und Verlustrechnung - im sonstigen Ergebnis zu erfassen. Die Flughafen-Wien-Konzern hat das Wahlrecht nach IAS 19 (2004) in Anspruch genommen und diese versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste bereits in der Vergangenheit im sonstigen Ergebnis neutral erfasst. Die nach IAS 19 (2011) nicht mehr zulässige Korridormethode hat der Konzern nicht angewandt, es entstehen daher daraus keine quantitativen Auswirkungen.

Des Weiteren wird der Ertrag aus Planvermögen nicht mehr auf Basis der erwarteten Planvermögensrenditen bemessen, sondern unter Zugrundelegung desselben Zinssatzes wie für die Diskontierung der leistungsorientierten Verpflichtung bewertet. Da der Flughafen-Wien-Konzern derzeit kein Planvermögen im Bestand hat, ergibt sich auch daraus keine Auswirkung auf den Abschluss.

Darüber hinaus sieht der IAS 19 (2011) erweiterte Angabepflichten zu leistungsorientierten Plänen (z.B. Sensitivitätsanalysen), die sofortige Erfassung von nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen im Gewinn oder Verlust im Jahr der Entstehung, sowie Änderungen in der Bilanzierung von Leistungen aus dem Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses vor.

Aufstockungsleistungen zu Leistungen aus dem Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (sog. Lohnausgleich) in Zusammenhang mit Altersteilzeitvereinbarungen werden daher nicht mehr als Abfindungsleistungen („termination benefit“) klassifiziert, sondern als andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer („other longterm employee benefits“). Diese Aufstockungsleistungen sind daher unter Berücksichtigung einer Mindestbetriebszugehörigkeit ratierlich anzusammeln, und nicht zu Beginn des Altersteilzeitverhältnisses rückzustellen. Da de facto nur Mitarbeiter mit langen Betriebszugehörigkeiten Altersteilzeitvereinbarungen im Blockmodell abschließen, ergab sich daraus auf den vorliegenden Abschluss keine materielle Auswirkung und daher >

auch keine rückwirkende Anpassung in Übereinstimmung mit den Übergangsvorschriften des IAS 19 (2011).

Infolge der Änderungen zu IAS 1 hat der Flughafen-Wien-Konzern die Darstellung von Posten des sonstigen Ergebnisses in seiner Gesamtergebnisrechnung verändert, um Posten, die in den Gewinn und Verlust umgegliedert werden, gesondert von den Posten auszuweisen, die nie umgegliedert werden. Die Vergleichsinformation wurde dementsprechend angepasst.

IFRS 13 „Bemessung des beizulegenden Zeitwerts“ definiert den Begriff des beizulegenden Zeitwerts und stellt Anwendungsleitlinien zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts zur Verfügung. IFRS 13 schafft somit einen einheitlichen Rahmen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts und zu den Angaben über die Bewertung, wenn solche von anderen IFRS verlangt oder zugelassen werden (mit Ausnahmen von IAS 17 und IFRS 2). Der Standard ersetzt und erweitert die Abgabepflichten hinsichtlich der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert in anderen IFRS, einschließlich IFRS 7.

Der beizulegende Zeitwert nach IFRS 13 ist als „exit price“ definiert, d.h. als Preis, der erzielt werden würde durch den Verkauf eines Vermögenswerts bzw. als Preis, der gezahlt werden müsste, um eine Schuld zu übertragen. Wie bereits bislang aus der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts finanzieller Vermögenswerte bekannt, wird ein 3-stufiges Hierarchiesystem eingeführt, das bezüglich der Abhängigkeit von beobachtbaren Marktpreisen abgestuft ist.

In Übereinstimmung mit den Übergangsvorschriften des IFRS 13 hat der Flughafen-Wien-Konzern die neuen Vorschriften zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts prospektiv angewendet und keine Vorjahres-Vergleichsinformationen für neue Angaben zur Verfügung gestellt. Ungeachtet dessen hatte die Änderung keine wesentliche Auswirkung auf die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns.

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

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

<p>■ IFRS 9 „Finanzinstrumente“</p>	<p>Erstmalige Anwendung noch offen, zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.</p>
<p>■ Änderungen zu IFRS 9 und IFRS 7 „Verpflichtender Anwendungszeitpunkt und Anhangangaben bei Übergang“</p>	<p>Erstmalige Anwendung noch offen, zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.</p>
<p>■ Hedge Accounting und Änderungen zu IFRS 9, IFRS 7 und IAS 39</p>	<p>Erstmalige Anwendung noch offen, zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.</p>
<p>■ Änderungen IAS 32 "Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten"</p>	<p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.</p>

■ IFRS 10 „Konzernabschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.
■ IFRS 11 „Gemeinschaftliche Vereinbarungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.
■ IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.
■ Neue Fassung des IAS 27 „Einzelabschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.
■ Neue Fassung des IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen.
■ Änderungen zu IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12 „Übergangsregelung“ vom Juni 2012	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ Änderungen zu IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27 „Investmentgesellschaften“ vom Oktober 2012	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ Änderungen zu IAS 39 „Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ Änderungen zu IAS 36 „Angaben zum erzielbaren Betrag bei nicht-finanziellen Vermögenswerten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ IFRIC 21 „Abgaben“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 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. Juli 2014 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
■ Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project 2011-2013)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2014 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
■ Änderungen zu IAS 19 (2011) „Leistungen an Arbeitnehmer“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2014 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 10

Infolge von IFRS 10 wird der Flughafen-Wien-Konzern seine Rechnungslegungsmethode mit Beginn des Geschäftsjahres 2014 ändern. IFRS 10 führt ein einheitliches Beherrschungsmodell zur Ermittlung ein, ob ein Tochterunternehmen konsolidiert werden soll. Der Schwerpunkt dieses Beherrschungsmodells liegt darauf, ob der Konzern die Verfügungsgewalt über ein Beteiligungsunternehmen hat, eine Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement bei dem Beteiligungsunternehmen hat und seine Verfügungsgewalt dazu einsetzen kann, diese Rendite zu beeinflussen.

Gemäß den Übergangsvorschriften des IFRS 10 hat die Flughafen Wien AG als Mutterunternehmen die Beherrschung ihrer Beteiligungsunternehmen zum 1. Januar 2014 erneut zu beurteilen. Nach den vorläufigen Untersuchungen ergeben sich voraussichtlich keine Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung dieser Standards.

IFRS 11

IFRS 11 regelt die Bilanzierung von gemeinschaftlichen Vereinbarungen und ersetzt IAS 31 „Anteile an Joint Ventures“. Nach IFRS 11 hat der Flughafen-Wien-Konzern seine Anteile an gemeinsamen Vereinbarungen entweder als gemeinschaftliche Tätigkeit (falls der Konzern Rechte an den einer Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten besitzt und Verpflichtungen für deren Schuld hat) oder als Gemeinschaftsunternehmen (wenn der Konzern Rechte nur am Nettovermögen einer Vereinbarung besitzt) eingestuft.

Gemäß den Übergangsvorschriften des IFRS 11 hat die Flughafen Wien AG als Mutterunternehmen die Einstufung ihrer Gemeinschaftsunternehmen zum 1. Januar 2014 erneut zu beurteilen. Nach den vorläufigen Untersuchungen ergeben sich voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung dieser Standards.

IFRS 12

IFRS 12 „Angaben zu Beteiligungen an anderen Unternehmen“ fasst alle Angaben Verpflichtungen für Tochtergesellschaften, assoziierte und gemeinschaftlich geführte Unternehmen sowie für nicht konsolidierte strukturierte Einheiten zusammen. Er ersetzt die entsprechenden Regelungen in den Standards IAS 27, IAS 28 und IAS 31 und verlangt umfangreichere Angaben.

Andere Standards

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

IFRS 9

IFRS 9 (2009) 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 Veränderungen 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.

› Konsolidierungskreis

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

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

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

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

In den Konzernabschluss 2013 sind neben der Flughafen Wien AG vierzehn inländische (Vorjahr: vierzehn) und sieben ausländische (Vorjahr: sieben) Tochterunternehmen einbezogen, die von der Flughafen Wien AG beherrscht werden. Weiters wurden drei inländische Unternehmen (Vorjahr: drei) und vier ausländische Unternehmen (Vorjahr: vier) nach der Equity-Methode bewertet.

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

Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H., Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, obwohl die Flughafen Wien AG unmittelbar oder mittelbar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt. Diese Gesellschaften werden gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind. Die direkt an Malta International Airport plc gehaltenen Anteile von 10,1 % werden ebenso als assoziiertes Unternehmen eingestuft, da anhand der über die Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. gehaltenen Anteile insgesamt ein maßgeblicher Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik ausgeübt werden kann.

Bezüglich der at-Equity bilanzierten Anteile an der Flughafen Friedrichshafen GmbH (den sonstigen Segmenten zugeordnet) bestehen zum Bilanzstichtag Absichten diese zu veräußern. Auf einen gesonderten Ausweis nach IFRS 5 wurde verzichtet, da die Beteiligung zum Bilanzstichtag vollständig abgeschlossen ist und sich keine Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung ergaben.

› Änderungen des Konsolidierungskreises 2013 und 2012

Im Geschäftsjahr 2013 und 2012 fanden keine Erst- bzw. Entkonsolidierungen statt. >

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

› Konsolidierungsmethoden

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.

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

Als Firmenwert wird der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwerts der Gegenleistung, dem beizulegenden Zeitwert 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. 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.

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

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

Änderungen der Beteiligungsquote, die zu keinem Verlust der Beherrschung über das Tochterunternehmen führen, werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen den bezahlten Leistungen und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden, werden beim Erwerb mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem Flughafen-Wien-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung, um Ausschüttungen sowie um Kapitalein- oder -auszahlungen erhöht oder vermindert. Der mit einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen verbundene Firmenwert ist im Buchwert des Anteils enthalten und wird nicht planmäßig abgeschrieben. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst. Der gesamte Buchwert des Anteils wird immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn die Anwendung der Vorschriften des IAS 39 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte.

› 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 – 20 Jahren linear abgeschrieben. Liegen Anzeichen für eine Wertminderung vor und liegt der erzielbare Betrag – der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert des Vermögenswerts - unter dem Buchwert, wird eine Abschreibung für Wertminderungen vorgenommen.

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

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

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

Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis des erzielbaren Betrags derjenigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der der Firmenwert zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach“). Zahlungsmittelgenerierende Einheiten werden durch die Zusammenfassung von Vermögenswerten auf der niedrigsten Ebene, die selbstständig Zahlungsströme erwirtschaftet oder für interne >

Managementzwecke überwacht werden, gebildet. Der Werthaltigkeitstest ist jährlich durchzuführen und zusätzlich immer dann, wenn Anzeichen dafür vorliegen, dass die zahlungsmittelgenerierende Einheit in ihrem Wert gemindert ist. Übersteigt der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit deren erzielbaren Betrag, ist der zugeordnete Firmenwert in Höhe des Differenzbetrags abzuschreiben. Wertminderungen des Firmenwerts dürfen nicht rückgängig gemacht werden. Übersteigt die Wertminderung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit den Buchwert des ihr zugeordneten Firmenwerts, ist die darüber hinausgehende Wertminderung durch anteilige Minderung von Buchwerten der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordneten Vermögenswerte zu erfassen.

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

› Sachanlagen

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

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

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

› Wertminderungen immaterieller Vermögenswerte und Sachanlagen

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

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

Die einzelnen Vermögenswerte der Flughafen-Wien-Gruppe werden solange mit anderen Vermögenswerten zusammengefasst, bis eine Gruppe entsteht, die Mittelzuflüsse >

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

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

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

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

› Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

› 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 Leasingnehmer auf.

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

Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer zuzurechnen ist (Finanzierungsleasing), erfolgt die Aktivierung im langfristigen Vermögen zum niedrigen Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen oder zum beizulegenden Zeitwert des 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 (Operate Leasing). Tritt der Flughafen-Wien-Konzern als Leasinggeber auf, werden die Leasinggegenstände zu Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert und entsprechend abgeschrieben. Die Erfassung der Mieterträge erfolgt linear über die Vertragslaufzeit.

› Vorräte

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

› Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder

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

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

Bei der Ermittlung der Höhe des Anwartschaftsbarwerts werden zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen 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. In den Vorjahren wurde ein branchenspezifischer Fluktuationsabschlag berücksichtigt. Die Auswirkungen aus dieser Schätzungsänderung führten zu versicherungsmathematischen Gewinnen aus demografischen Annahmen. Siehe Punkt (26).

Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen.

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

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

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

	2013	2012
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	3,35 %	3,15 %
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	1,00 %	1,00 %
Lohn- und Gehaltstrend (Abfertigungen, Jubiläum)	3,69 %	3,69 %
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,10 %	2,10 %
Fluktuationsabschlag [*]	n.a.	0,00 %-12,00 %

^{*}2013 Fluktuationswahrscheinlichkeiten wie oben dargestellt

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

› Sonstige Rückstellungen

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

› Öffentliche Zuwendungen

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

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

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

› Finanzinstrumente

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

Finanzielle Vermögenswerte werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Die in der Bilanz angesetzten beizulegenden Zeitwerte entsprechen in der Regel den Marktpreisen der finanziellen Vermögenswerte. Sofern diese >

nicht unmittelbar verfügbar sind, werden sie unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und unter Rückgriff auf aktuelle Marktparameter berechnet. Dazu werden die bereits fixierten oder unter Anwendung der aktuellen Zinsstrukturkurve über Forward Rates ermittelten Zahlungsströme mit den aus der am Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmten Diskontfaktoren auf den Bewertungsstichtag diskontiert.

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

› Originäre finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)

In Wertpapieren 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.

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

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

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

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

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

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

› Forderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie andere kurzfristige Forderungen werden mit dem Wert aufgrund des erstmaligen Ansatzes abzüglich Wertminderungen bewertet. Die vorgenommenen Einzelwertberichtigungen tragen den erwarteten Ausfallrisiken hinreichend Rechnung; der Abschluss eines Insolvenzverfahrens führt zur Ausbuchung der betreffenden Forderungen. Bereits gebildete Wertberichtigungen werden zum Zeitpunkt der Ausbuchung der Forderung verwendet. Im Rahmen von Einzelwertberichtigungen werden Forderungen mit potenziellem Abwertungsbedarf auch anhand gleichartiger Ausfallrisikoeigenschaften gruppiert und gemeinsam unter Berücksichtigung von historischen Ausfallerfahrungen wertberichtigt. Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden unter Verwendung von Wertberichtigungskonten vorgenommen. Sonstige langfristige Forderungen werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und, soweit wesentlich, wird die spätere Fälligkeit mittels Abzinsung berücksichtigt.

› Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

› Verbindlichkeiten

Finanzverbindlichkeiten werden bei Zuzählung in Höhe des tatsächlich zugeflossenen Betrages angesetzt, der in der Regel dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Ein wesentlicher Unterschied zwischen 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 Körperschaft-

steuerbeträge 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 Konzern-Bilanz und der Steuerbilanz sowie für steuerliche Verlustvorträge angesetzt. Aktive latente Steuern werden angesetzt, sofern es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähige temporäre Differenz verwendet werden kann.

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

› Ertragsrealisierung

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

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

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 Gesamtmietlerlöse über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Variable Mieten werden periodengerecht (auf Basis der erzielten Umsätze) erfasst. Mieterträge aus sonstigen Immobilien werden als sonstige Erträge ausgewiesen.

› Beteiligungsergebnis

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

› Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 13.678,9, Vorjahr: T€ 16.122,8) und Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 54,2, Vorjahr: T€ 54,2), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.622.159,0, Vorjahr: T€ 1.677.534,4), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 119.561,1, Vorjahr: T€ 118.863,6) sowie Vermögenswerten des Finanzanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 102.156,1, Vorjahr: T€ 99.138,3) inklusive von Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 97.865,9, Vorjahr: T€ 94.718,9) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung/Wertaufholung vorgenommen. Eine Wertminderung/Wertaufholung beruhen auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, Erhöhungen der Kapitalkosten, Änderungen der künftigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, technologische Veralterung, die Einstellung von Dienstleistungen, aktuelle Wiederbeschaffungskosten, bei vergleichbaren Transaktionen gezahlte Kaufpreise und sonstige das Umfeld betreffende Änderungen, die auf eine Wertminderung/Wertaufholung hindeuten, berücksichtigt. Der erzielbare Betrag entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert beziehungsweise dem Nettoveräußerungspreis. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode ermittelt, in die Annahmen des Managements über künftige Zahlungsströme, risikoadäquate Abzinsungssätze und angemessene Nutzungsdauern einfließen. Die Berechnung des Barwertes der geschätzten künftigen Zahlungsströme sowie die Einschätzung, ob eine Wertminderung eingetreten ist, sind folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruhen in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Aufgrund der laufenden Bauvorhaben und den damit zusammenhängenden Prüfungserfordernissen bestehen Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene 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 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 Wirtschaftlichkeitsrechnung die Entscheidung über die Realisierung treffen. Im Falle einer Aufhebung des Bescheides bzw. der Nichtrealisierung des Projekts wären die aktivierten Kosten abzuschreiben.

Der Flughafen-Wien-Konzern bildete Wertberichtigungen in Höhe von T€ 7.841,9 (Vorjahr: T€ 8.115,0) auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, um er- >

warteten Verlusten aus Forderungsausfällen Rechnung zu tragen, die aus der Zahlungsunwilligkeit oder unfähigkeit von Kunden resultieren. Die vom Management verwendeten Grundlagen für die Beurteilung der Angemessenheit der Wertberichtigungen auf zweifelhafte Forderungen sind die Fälligkeitsstruktur der Forderungssalden und Erfahrungen in Bezug auf Ausbuchungen von Forderungen in der Vergangenheit, die Bonität der Kunden sowie Veränderungen der Zahlungsbedingungen. Bei einer Verschlechterung der Finanzlage der Kunden kann der Umfang der tatsächlich vorzunehmenden Ausbuchungen den Umfang der erwarteten Ausbuchungen übersteigen.

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 102.738,1 (Vorjahr: T€ 105.247,9) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 20.262,0 (Vorjahr: T€ 19.487,0) 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 Ansprüchen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 4.004,2 (Vorjahr: T€ 5.084,7) sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management verbunden. So beruht die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit, dass ein anhängiges Verfahren Erfolg hat und eine Verbindlichkeit entsteht, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung in hohem Maße auf der Einschätzung der jeweiligen Situation. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste allenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen. Die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 12.118,8 (Vorjahr: T€ 12.802,3) 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 2004 bis 2007 (unter anderem auch Körperschaft- und Umsatzsteuer) sowie eine Nachschau gemäß § 144 BAO betreffend die Jahre 2008 und 2012 konnte im Geschäftsjahr 2013 abgeschlossen werden und führte zu keinen wesentlichen Beanstandungen. Daraus sich ergebende Verpflichtungen wurden im vorliegenden Konzernabschluss verarbeitet. Die Fortsetzung der steuerlichen Außenprüfung für die Jahre 2008-2011 wurde bereits angekündigt. Etwaige sich daraus ergebende Verpflichtungen sind zum Bilanzstichtag mit Unsicherheiten behaftet. Künftige Entwicklungen können daher zu entsprechenden Anpassungen in den Folgeperioden führen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

› (1) Umsatzerlöse und Segmentberichterstattung

Die Umsatzerlöse enthalten alle Erlöse, die aus der typischen Geschäftstätigkeit des Flughafens-Wien-Konzerns resultieren. Die Umsatzerlöse werden ohne Umsatzsteuer und sonstige bei den Kunden 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, 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, Periodenergebnisse, der vorgesehenen Investitionen und Personalzahlen der einzelnen Tochtergesellschaften.

Im Geschäftsjahr wurden folgende Änderungen der Segmentberichterstattung nach IFRS 8 vorgenommen:

- › Um den Umstand zu berücksichtigen, dass bei der Steuerung der Geschäftssegmente anhand der Ergebnisse des Segments auch Overhead-Kosten anteilig umgelegt werden, werden nunmehr bisher nicht zugeordnete Kosten des Verwaltungsbereichs den berichteten Segmenten zugeordnet.

Die Kosten der bisher nicht zugeordneten Verwaltung wurden genau analysiert und werden nunmehr gemäß dem Leistungsspektrum dieser Abteilungen mittels sachgerecht ermittelter Schlüssel (z.B. Mengengerüste, monetäre Schlüssel, etc.) auf die vier berichteten Segmente Airport, Handling, Retail & Properties und Sonstige Segmente verteilt. Eine regelmäßige Überprüfung und Aktualisierung der Zuordnungsschlüssel gewährleistet die Abbildung der aktuellen Leistungsbeziehungen zwischen den operativen Geschäftsbereichen und den Verwaltungsbereichen. Durch die Zuteilung der Aufwendungen und Erträge des Verwaltungsbereichs entfällt nunmehr die Überleitung der berichteten Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT. Gleiches gilt für immaterielles Anlagevermögen und Sachanlagevermögen der Zentralbereiche. Jene Vermögensgegenstände, die nicht von den einzelnen Geschäftsbereichen, sondern auf zentraler Ebene überwacht und berichtet werden, werden weiterhin als „Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen“ ausgewiesen. Diese Werte beinhalten: sonstige Finanzanlagen, Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens, Forderungen an das Finanzamt, sonstige Forderungen und Vermögenswerte, Abgrenzungsposten und Zahlungsmittel und –äquivalente.

- › Der Betrieb des VIP & Business-Centers ist seit 1. Jänner 2013 in der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. (VAH) angesiedelt, um Synergieeffekte zu lukrieren. Das vormals im Segment Airport ausgewiesene Geschäft ist nun dem Segment Handling zugeordnet, um der veränderten Struktur der internen Organisation Rechnung zu tragen.

>

- › Dienstleistungen im Zusammenhang mit Personalbereitstellungen für Tochtergesellschaften werden den Sonstigen Segmenten (vormals Segment Airport) zugeordnet.

Die entsprechenden Posten und Angaben der Segmentinformationen für das Vorjahr 2012 wurden angepasst.

Airport

Im Segment Airport werden der Geschäftsbereich „Operations“ (vormals: „Aviation“ und „Flughafendienste“) der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Flughafendienste erbringen, zu einem berichtspflichtigen Geschäftssegment zusammengefasst. Das Geschäftssegment „Operations“ erbringt somit vorwiegend die klassischen Dienstleistungen eines Flughafenbetreibers. Es umfasst den Betrieb und die Betreuung aller Bewegungsflächen, des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung. Die Entgelte dieser Leistungen sind größtenteils tariflichen Einschränkungen unterworfen. Weiters erbringt der Bereich Leistungen zur Aufrechterhaltung des Flugplatzbetriebes, 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 und führt das General Aviation Center sowie die VIP-Lounges und das VIP-Center. Außerdem ist das Segment Handling für die Sicherheitskontrollen – es werden Personen sowie Handgepäck kontrolliert – verantwortlich.

Retail & Properties

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

Das Segment Retail & Properties stellt Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie und 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 Erbrin-

gung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung, im Bereich der Telekommunikation sowie der Informatik, technische Dienstleistungen im Bereich der Elektromechanik und Haustechnik, der Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen sowie Baumanagement- und Beratungsleistungen.

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

› Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

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

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

Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind. Zum Segmentvermögen zählen insbesondere immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen sowie Vorräte. Die Flughafen-Wien-Gruppe weist keine Segmentschulden für jedes berichtete operative Segment aus, da diese Schulden 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 zuordenbare Konzernvermögen besteht im Wesentlichen aus den Finanzanlagen, den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens, den Forderungen gegenüber dem Finanzamt, den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, den Abgrenzungsposten sowie den Zahlungsmitteln und –äquivalenten.

Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien.

Die Informationen über geographische 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 geographischen Bereichen wird auf den Standort der Einheit abgestellt (Tochterunternehmen), die diese Erträge erzielt bzw. Vermögenswerte besitzt.

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

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

› Segmentangaben 2013

2013 in T€	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	331.430,8	151.856,5	121.166,0	17.540,2	621.993,5
Interne Segmentumsätze	34.067,1	71.468,0	17.143,3	100.183,7	
Segmentumsätze	365.497,8	223.324,5	138.309,3	117.723,9	
Segmentergebnis (EBIT)	41.956,6	17.163,1	41.851,8	11.107,6	112.079,1
Wertminderungen	216,0	0,0	4.900,0	0,0	5.116,0
planmäßige Abschreibungen	90.607,5	5.413,8	14.850,0	13.428,8	124.300,1
Segmentabschreibungen	90.823,5	5.413,8	19.750,0	13.428,8	129.416,1
Segmentinvestitionen*	55.203,1	4.351,9	9.478,1	3.809,1	72.842,1
Segmentvermögen	1.406.569,2	33.014,4	261.589,6	191.500,6	1.892.673,9
davon Buchwerte der nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen				97.865,9	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					61.263,1
Konzernvermögen					1.953.937,0
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	496	3.199	83	621	4.399

*inklusive Rechnerkorrekturen

› Segmentangaben 2012 (angepasst)

2012 in T€	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	315.330,1	155.871,7	119.527,8	16.642,1	607.371,7
Interne Segmentumsätze	39.993,7	68.921,5	18.315,0	90.335,6	
Segmentumsätze	355.323,9	224.793,2	137.842,8	106.977,6	
Segmentergebnis (EBIT)	55.639,0	12.926,2	38.096,3	1.364,8	108.026,3
Wertminderungen	3.365,4	0,0	11.883,2	0,0	15.248,6
planmäßige Abschreibungen	64.937,1	5.878,0	14.227,6	13.068,4	98.111,1
Segmentabschreibungen	68.302,5	5.878,0	26.110,9	13.068,4	113.359,7
Segmentinvestitionen*	73.143,7	8.545,4	12.809,9	6.692,3	101.191,3
Segmentvermögen	1.446.534,2	36.776,9	301.530,0	170.843,5	1.955.684,6
davon Buchwerte der nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen				94.718,9	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					106.118,8
Konzernvermögen					2.061.803,4
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	492	3.281	83	620	4.475

*inklusive Rechnerkorrekturen

› Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2013	31.12.2012*
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.406.569,2	1.446.534,2
Handling	33.014,4	36.776,9
Retail & Properties	261.589,6	301.530,0
Sonstige Segmente	191.500,6	170.843,5
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.892.673,9	1.955.684,6
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen		
Sonstige Finanzanlagen	3.810,6	3.940,1
Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens	20.000,0	29.652,0
Forderungen an Finanzamt	14.778,9	21.398,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	13.856,2	6.729,6
Abgrenzungsposten	4.894,1	3.959,7
Zahlungsmittel und -äquivalente	3.923,3	40.439,0
Summe nicht zuordenbar	61.263,1	106.118,8
Konzernvermögen	1.953.937,0	2.061.803,4

*angepasst

› Angaben 2013 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	621.068,1	925,4	0,0	621.993,5
langfristiges Vermögen	1.768.184,6	55.539,3	33.885,4	1.857.609,2

› Angaben 2012 nach Regionen

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

Im Vermögen der Regionen Malta und Slowakei sind auch die von den voll konsolidierten Tochtergesellschaften gehaltenen Beteiligungen enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Malta entfällt im Geschäftsjahr 2013 ein Beteiligungsergebnis aus at-Equity Unternehmen in Höhe von € 5,0 Mio. (Vorjahr: € 4,2 Mio.), auf jene am Flughafen Košice in Höhe von € 0,5 Mio. (Vorjahr: € 0,9 Mio.). Die Werte der Flughafengesellschaften in Malta und in der Slowakei werden hier nicht dargestellt.

› Informationen über Hauptkunden

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat von ihrem Hauptkunden Erlöse in Höhe von € 225,3 Mio. (Vorjahr: € 222,4 Mio.) erzielt. In sämtlichen Segmenten konnten mit diesem Hauptkunden Erträge erwirtschaftet werden.

› (2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2013	2012
Aktivierete Eigenleistungen	8.898,5	11.108,6
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	4.440,9	3.421,5
davon Erträge aus Schadenersatz/Schiedsurteil	4.000,0	2.500,0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	6.307,5	4.890,0
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	223,8	278,2
Sonstige Mieterträge	844,4	788,6
Erträge aus Versicherungsleistungen	107,6	88,1
Übrige	2.959,7	3.523,5
	23.782,3	24.098,5

› (3) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2013	2012
Material	23.449,4	19.742,8
Energie	19.859,9	20.588,4
Bezogene Leistungen	2.837,9	2.857,8
	46.147,2	43.188,9

› (4) Personalaufwand

in T€	2013	2012
Löhne	109.585,8	112.625,9
Gehälter	70.283,3	70.786,7
Aufwendungen für Abfertigungen	9.255,6	8.947,0
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	1.690,5	1.659,0
Aufwendungen für Altersversorgung	3.061,7	3.063,5
davon Beiträge an Pensionskassen	2.549,3	2.399,7
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	51.892,8	52.025,3
Andere Personalaufwendungen	1.710,2	2.215,6
	245.789,5	249.664,0

› (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2013	2012
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	680,6	595,1
Instandhaltungen	33.097,2	24.976,4
Fremdleistungen	21.132,0	23.626,2
Beratungsaufwand	6.045,4	5.473,5
Marketing und Marktkommunikation	19.359,3	17.952,6
Post- und Telekommunikation	1.191,1	1.371,1
Miet- und Pacht aufwendungen	6.639,7	9.971,2
Versicherungsaufwendungen	3.348,6	3.351,9
Reisen und Ausbildung	2.057,5	1.572,6
Schadensfälle	352,8	4.398,5
Drohende Verluste	488,3	1.731,9
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	-11,8	1.888,5
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	190,4	2.219,3
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	588,6	629,4
Andere betriebliche Aufwendungen	17.184,4	17.473,1
	112.344,0	117.231,4

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

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

nance GmbH zusammen.

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

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

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€	2013	2012
Abschlussprüfung	253,6	232,2
Andere Bestätigungsleistungen	62,0	62,0
Sonstige Leistungen	0,5	16,3
	316,1	310,6

› (6) Abschreibungen und Wertminderungen

in T€	2013	2012
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	4.065,1	3.845,7
Wertminderungen	0,0	4.340,2
davon Firmenwert CGU „Real Estate Office“	0,0	4.340,2
	4.065,1	8.185,9

Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	116.280,3	90.581,7
Wertminderungen	216,0	3.432,5
davon CGU „Aviation“	216,0	3.432,5
	116.496,3	94.014,1

Abschreibungen als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßige Abschreibungen	3.954,7	3.683,7
Wertminderungen	4.900,0	7.476,0
davon CGU „Real Estate Office“	0,0	2.411,0
davon CGU „Real Estate Cargo“	4.900,0	5.065,0
	8.854,7	11.159,7

Abschreibungen gesamt	129.416,1	113.359,7
------------------------------	------------------	------------------

Bei den Werthaltigkeitstests zu den immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien wurde der erzielbare Betrag für die betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten anhand des Nutzungswertes ermittelt. Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2014 bis 2018 zugrunde gelegt. Als Abzinsungssatz wurde ein gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 6,1 % (Vorjahr: 6,1 %) herangezogen. Als Basis hierfür dient der risikolose Zinssatz, der sich aus der Rendite für fünfzehnjährige Bundeswertpapiere ableitet. Dieser Abzinsungssatz wird bereinigt um eine Marktrisikoprämie.

Die Wertminderungstests führten im **Geschäftsjahr 2013** wie folgt zur Erfassung von Wertminderungen:

Wertminderungen von Immobilien der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Cargo“

Die durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten im Geschäftsjahr 2013 zur Erfassung einer Wertminderung bei einer Immobilie in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Cargo“ im Gesamtausmaß von € 4,9 Mio. Diese Abwertung ergibt sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung. Die wesentlichen Annahmen, die bei der Berechnung des Nutzungswertes verwendet wurden, sind der Abzinsungssatz (WACC) nach Steuern und eine Wachstumsrate in der Höhe von 1 % im Anschluss an den Detailplanungszeitraum (5 Jahre). Die geplanten EBITDA basieren auf der Erwartung künftiger Ergebnisse unter Berücksichtigung vergangener Erfahrungen. Die Wertminderung wurde im Segment Retail & Properties erfasst.

Wertminderungen der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Aviation“

Im Geschäftsjahr wurden Abwertungen von sonstigen Sachanlagen in Höhe von T€ 216,0 durchgeführt. Die Wertminderungen wurden im Segment Airport erfasst.

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

Firmenwertabschreibung und Wertminderungen der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Office“

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

Die wesentlichen Annahmen, die bei der Berechnung des Nutzungswertes verwendet wurden, sind der Abzinsungssatz (WACC) nach Steuern, und eine Wachstumsrate in der Höhe von 1 % im Anschluss an den Detailplanungszeitraum (5 Jahre). Die geplanten EBITDA basierten auf der Erwartung künftiger Ergebnisse unter Berücksichtigung vergangener Erfahrungen. Weiters wurde eine Neueinschätzung der zukünftigen Auslastung in den Cash-Flows verarbeitet. Daraus ergab sich eine Wertminderung in Höhe von € 6,7 Mio., die sich in einer Abschreibung des zugeordneten Firmenwertes in Höhe von

€ 4,3 Mio. sowie in einer Wertminderung einer Immobilie in Höhe von € 2,4 Mio. widerspiegelte. Die Wertminderungen wurden im Segment Retail & Properties erfasst.

Wertminderungen von Immobilien der zahlungsmittelgenerierenden

Einheit „Real Estate Cargo“

Die durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten im Geschäftsjahr 2012 zur Erfassung von Wertminderungen bei insgesamt 3 Immobilien in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Cargo“ im Gesamtausmaß von € 5,1 Mio. Diese Abwertungen ergeben sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung.

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

Wertminderungen der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Aviation“

Weiters wurden in 2012 Wertminderungen in Höhe von € 3,4 Mio. durchgeführt. Diese betreffen im Wesentlichen Baucontainer, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen der Segmente Airport sowie Retail & Properties.

› (7) Ergebnis der at-Equity bilanzierten Unternehmen

in T€	2013	2012
Anteilige Periodenergebnisse	6.155,9	5.625,3
	6.155,9	5.625,3

Der kumulierte Gesamtbetrag der nicht erfassten Verluste beträgt T€ 1.484,4 (Vorjahr: T€ 1.189,3). Im Geschäftsjahr 2013 wurde ein anteiliger Verlust in Höhe von T€ 295,1 (Vorjahr: T€ 1.189,3) nicht erfasst, da die betreffenden Anteile zur Gänze abgeschrieben sind.

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

› (8) Beteiligungsergebnis ohne at-Equity Unternehmen

in T€	2013	2012
Erträge aus verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	2.268,0	789,2
Erträge aus Beteiligungen sonstige Unternehmen	70,0	70,0
Erträge aus Abgang von verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	0,0	72,9
	2.338,0	932,1

› (9) Zinsergebnis

in T€	2013	2012
Zinsen und ähnliche Erträge	2.160,9	4.170,9
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-25.946,7	-25.199,9
	-23.785,9	-21.029,0

› (10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2013	2012
Erträge aus der Zuschreibung zu Finanzanlagen	0,0	13,3
Ertrag aus dem Abgang von Wertrechten / Wertpapieren	0,0	174,1
	0,0	187,4

› (11) Ertragsteuern

in T€	2013	2012
Aufwand für laufende Ertragsteuern	18.026,9	19.309,7
Aperiodische laufende Ertragsteuern	297,1	-1.379,5
Veränderung latente Steuern	2.898,0	3.484,5
Aperiodische latente Steuern	2.279,7	0,0
	23.501,7	21.414,7

Der Steueraufwand des Jahres 2013 von T€ 23.501,7 (Vorjahr: T€ 21.414,7) ist um T€ 695,1 (Vorjahr: T€ 2.020,8) geringer (Vorjahr: geringer) als der rechnerische Steueraufwand von T€ 24.196,8 (Vorjahr: T€ 23.435,5), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25 % auf den Gewinn vor Ertragsteuern T€ 96.787,1 (Vorjahr: T€ 93.742,0) ergeben würde.

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

› Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2013	2012*
Ergebnis vor Ertragsteuern	96.787,1	93.742,0
Rechnerische Ertragsteuer	24.196,8	23.435,5
Anpassung an ausländische Steuersätze	-183,8	-550,5
At-Equity Bewertung	-1.544,7	-1.196,4
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-578,8	-218,0
Verluste des laufenden Jahres, für die kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde	0,0	1.085,0
Ausbuchung von latenten Steuern aus steuerlichen Verlustvorträgen	0,0	1.649,7
Sonstige permanente Differenzen	-964,6	-1.411,0
Ertragsteueraufwand der Periode	20.924,9	22.794,3
Aperiodischer Steueraufwand / -ertrag	2.576,8	-1.379,5
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	23.501,7	21.414,7
Effektivsteuersatz	24,3 %	22,8 %

*angepasst

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

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Langfristiges Vermögen

› (12) Immaterielle Vermögenswerte

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2013

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Office“	Firmenwert „Real Estate Parken“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2013	16.122,8	0,0	54,2	16.177,0
Zugänge	1.360,0	0,0	0,0	1.360,0
Umbuchungen	283,4	0,0	0,0	283,4
Abgänge	-22,2	0,0	0,0	-22,2
Abschreibungen	-4.065,1	0,0	0,0	-4.065,1
Nettobuchwert zum 31.12.2013	13.678,9	0,0	54,2	13.733,1

› Stand zum 31.12.2013

Anschaffungskosten	42.660,1	4.340,2	54,2	47.054,4
Kumulierte Abschreibungen	-28.981,2	-4.340,2	0,0	-33.321,4
Nettobuchwert	13.678,9	0,0	54,2	13.733,1

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2012

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Office“	Firmenwert „Real Estate Parken“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2012	10.891,2	4.340,2	54,2	15.285,5
Zugänge	3.284,9	0,0	0,0	3.284,9
Umbuchungen	5.919,6	0,0	0,0	5.919,6
Abgänge	-127,2	0,0	0,0	-127,2
Abschreibungen	-3.845,7	0,0	0,0	-3.845,7
Wertminderungen	0,0	-4.340,2	0,0	-4.340,2
Nettobuchwert zum 31.12.2012	16.122,8	0,0	54,2	16.177,0

› Stand zum 31.12.2012

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

Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des Geschäftsjahres betreffen zugekaufte Software. Im Geschäftsjahr 2013 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 741,6 (Vorjahr: T€ 1.076,5) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programm-Module der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

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

› (13) Sachanlagen

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2013

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2013	1.193.590,9	331.727,9	81.818,0	70.397,6	1.677.534,4
Zugänge*	-1.606,4	30.377,4	17.243,9	14.930,1	60.944,9
Umbuchungen	11.623,6	10.724,6	844,5	-22.632,2	560,4
Abgänge	-35,2	-13,3	-335,9	0,0	-384,4
Abschreibungen	-54.348,1	-39.580,7	-22.351,5	0,0	-116.280,3
Wertminderungen	0,0	0,0	-216,0	0,0	-216,0
Nettobuchwert zum 31.12.2013	1.149.224,7	333.235,9	77.002,9	62.695,5	1.622.159,0

› Stand zum 31.12.2013

Anschaffungskosten	1.586.204,5	810.703,8	238.047,5	63.210,4	2.698.166,1
Kumulierte Abschreibungen	-436.979,8	-477.467,9	-161.044,6	-514,9	-1.076.007,2
Nettobuchwert	1.149.224,7	333.235,9	77.002,9	62.695,5	1.622.159,0

* In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von € 13,5 Mio. als negative Zugänge sowie eine Reduktion der Anschaffungskosten aufgrund eines Schiedsurteils in Höhe von € 8,2 Mio. enthalten.

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2012

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2012	469.317,7	214.425,8	47.600,1	961.197,6	1.692.541,2
Zugänge*	37.847,6	12.128,4	25.755,9	10.777,3	86.509,2
Umbuchungen	728.931,2	136.831,0	29.954,6	-900.210,8	-4.494,0
Abgänge	-960,3	-182,1	-498,9	-1.366,6	-3.007,9
Abschreibungen	-40.876,7	-31.346,3	-18.358,6	0,0	-90.581,7
Wertminderungen	-668,5	-128,9	-2.635,0	0,0	-3.432,5
Nettobuchwert zum 31.12.2012	1.193.590,9	331.727,9	81.818,0	70.397,6	1.677.534,4

› Stand zum 31.12.2012

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

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

Im Geschäftsjahr 2013 wurden Fremdkapitalzinsen in Höhe von T€ 88,4 aktiviert (Vorjahr: T€ 5.909,5). Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz betrug in der Berichtsperiode 3,30 % (Vorjahr: 3,45 %).

Ein Gebäude sowie eine technische Anlage werden als Finanzierungsleasing bilanziert. Finanzierungsleasingverträge:

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2013

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2013	7.603,1	0,0	7.603,1
Zugänge	0,0	170,8	170,8
Abschreibungen	-912,4	-25,6	-938,0
Nettobuchwert zum 31.12.2013	6.690,7	145,1	6.835,8

› Stand zum 31.12.2013

Anschaffungskosten	9.427,8	170,8	9.598,6
Kumulierte Abschreibungen	-2.737,1	-25,6	-2.762,7
Nettobuchwert	6.690,7	145,1	6.835,8

Nutzungsdauer (in Jahren)	11	5
----------------------------------	-----------	----------

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2012

in T€	Grundstücke und Bauten	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2012	8.515,4	8.515,4
Abschreibungen	-912,4	-912,4
Nettobuchwert zum 31.12.2012	7.603,1	7.603,1

› Stand zum 31.12.2012

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

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

Die größten Zugänge der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte im Geschäftsjahr 2013 und 2012 werden nachstehend, inklusive aktivierter Fremdkapitalzinsen, angeführt:

› **Geschäftsjahr 2013:**

Im Segment Airport in T€	2013
Piste 16/34	25.801,9
3. Piste	8.564,2
Hangar 7	6.066,3
Kehrblasgeräte	4.479,3
Bahnhofsgebäude	4.241,5
Bestandsgebäude, Süd-Gang	3.164,7
Spezialfahrzeuge	2.249,3
Feuerwehrfahrzeuge	1.382,1
Adaptierungen Check-in 3	1.265,4
Flughafenumzäunung	1.025,4
Im Segment Handling in T€	2013
Schleppfahrzeuge	1.518,7
Hebe- und Ladefahrzeuge	760,9
Bodengeräte für Vorfeldabfertigung	702,2
PKW, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	385,3
Spezialfahrzeuge	277,5
Röntgengeräte	220,0
Transport- und Gepäckwagen	205,6
Im Segment Retail & Properties in T€	2013
Speditionsgebäude	7.790,3
Werbeflächen Check-in 3	901,0
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software, Werkzeuge	847,3
Arbeiten an Gebäuden	192,8
Im Segment Sonstige Segmente in T€	2013
Datenverarbeitungsmaschinen	2.025,7
Software	991,4
Betriebs- und Geschäftsausstattung	749,2
PKW, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	277,2
Maschinen, Werkzeuge	80,9

› Geschäftsjahr 2012:

Im Segment Airport in T€	2012
Check-in 3	32.935,2
Sicherheitssysteme	9.740,9
3. Piste	9.729,5
Gepäcksortieranlage Check-in 3	5.589,4
Revitalisierung Terminal 2	4.167,9
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software	3.658,7
Leitsystem Check-in 3	3.524,8
Revitalisierung Terminal 1	3.147,9
Möbliering Check-in 3	3.070,2
Bandbrücke	1.280,6
Flughafenumzäunung	1.216,5
Piste 16/34	1.078,2
Fahrzeuge	714,3
Quick Boarding Gates	532,5
Im Segment Handling in T€	2012
Spezialfahrzeuge	5.444,0
Schleppfahrzeuge	760,8
PKW, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	553,5
Bodengeräte für Vorfeldabfertigung	353,3
Transport- und Gepäckwagen	325,8
Hebe- und Ladefahrzeuge	143,4
Im Segment Retail & Properties in T€	2012
Speditionsgebäude	9.276,4
Retailausbau Check-in 3	2.202,2
Parkhaus 4 Car Rentalflächen	794,0
Straßen und Parkplätze	572,5
Werbeflächen Check-in 3	443,2
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software, Werkzeuge	412,5
Skidataanlage Parkflächen und Parkhäuser	369,9
Im Segment Sonstige Segmente in T€	2012
Datenverarbeitungsmaschinen	1.928,6
Host-Ablöse Software	1.661,0
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.444,1
Software	1.409,1
Gebäude	539,1
Maschinen, Werkzeuge	383,0

>

Die Umbuchungen im Geschäftsjahr 2012 von geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau in die anderen Anlagenklassen betrafen im Wesentlichen die Terminalerweiterung (Check-in 3) in Höhe von € 658,6 Mio. (unter Berücksichtigung von Wertminderungen in Höhe von € 31,6 Mio.), aktivierte Bauzeitinsen (€ 57,5 Mio.), die Gepäckförderanlage (€ 46,3 Mio.), und Schnittstellenprojekte (€ 85,5 Mio.). Weiters wurden im Geschäftsjahr Maßnahmen zum technischen Lärmschutz in Höhe von € 34,6 Mio., die als Teil der Anschaffungskosten für die 3. Piste angesetzt wurden, umgebucht und zur Berücksichtigung ihres natürlichen Wertverzehr einer laufenden Abschreibung unterzogen.

› (14) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2013

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2013	113.322,4	5.541,2	118.863,6
Zugänge	3.034,9	7.502,3	10.537,2
Umbuchungen	4.674,4	-5.518,2	-843,8
Abgänge	-141,2	0,0	-141,2
Abschreibungen	-3.954,7	0,0	-3.954,7
Wertminderungen	-4.900,0	0,0	-4.900,0
Nettobuchwert zum 31.12.2013	112.035,7	7.525,3	119.561,1

› Stand zum 31.12.2013

Anschaffungskosten	190.435,0	7.525,3	197.960,3
Kumulierte Abschreibungen	-78.399,2	0,0	-78.399,2
Nettobuchwert	112.035,7	7.525,3	119.561,1

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2012

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2012	119.187,4	748,0	119.935,4
Zugänge	5.994,9	5.541,2	11.536,1
Umbuchungen	-677,7	-748,0	-1.425,7
Abgänge	-22,6	0,0	-22,6
Abschreibungen	-3.683,7	0,0	-3.683,7
Wertminderungen	-7.476,0	0,0	-7.476,0
Nettobuchwert zum 31.12.2012	113.322,4	5.541,2	118.863,6

› Stand zum 31.12.2012

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

in T€	2013	2012
Mieteinnahmen	15.007,7	14.687,8
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	6.191,3	5.759,2
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	710,2	924,8

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

Beizulegender Zeitwert

Der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien wird auf Basis von Ertragswerten berechnet, die auf nicht beobachtbaren Marktdaten beruhen (Stufe 3). Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert T€ 130.824,2 (Vorjahr: T€ 129.799,3).

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Das interne Bewertungsmodell des beizulegenden Zeitwerts berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedelungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit dem WACC der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Es wurde grundsätzlich mit wenigen Ausnahmen ein Detailplanungszeitraum von 5 Jahren angesetzt und danach mit einer ewigen Rente gerechnet. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2014 und der langfristige Unternehmensplan.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren:

- › Mietpreissteigerungen in Höhe von 2,0 %
- › Belegungsraten von 15,94 % - 100 % (gewichteter Durchschnitt: 95,17 %)
- › Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 1,0 %
- › Steuersatz in der Höhe von 25 %
- › WACC nach Steuern in Höhe von 6,1 %

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

- › Steigende (sinkende) Vermietungserlöse pro qm
- › 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€	2013	2012
Nettobuchwert zum 1.1.	94.718,8	90.968,2
Anteilige Periodengewinne	6.178,8	5.637,5
Anteilige Periodenverluste	-22,8	-12,3
Dividendenausschüttung	-3.008,9	-1.874,6
Nettobuchwert zum 31.12.	97.865,9	94.718,8

› (16) Sonstige finanzielle Vermögenswerte

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (LaR)	595,1	813,5
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	90,6	93,1
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	504,5	720,3
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte (AfS)	3.695,2	3.606,0
davon Beteiligungen an nicht konsolidierten Unternehmen	157,3	157,3
davon langfristige Investmentfonds und Wertpapiere	3.537,9	3.448,6
	4.290,3	4.419,4

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

Die ausgereichten Darlehen und Forderungen beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC in Höhe von T€ 188,6 (Vorjahr: T€ 153,9), ein Darlehen an die AIRPORT JET SET SERVICE, Christian Hirmann Gesellschaft m.b.H. in Höhe von T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 96,8) und Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 90,6 (Vorjahr: T€ 93,1), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 109,6 (Vorjahr: T€ 116,3) sowie eine Ausleihung betreffend die Vorfinanzierung eines Radweges für die Umlandgemeinden in Höhe von T€ 206,2 (Vorjahr: T€ 353,5).

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

Die zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen längerfristig gehaltene Investmentfonds und Wertrechte in Höhe von T€ 3.537,8 (Vorjahr: T€ 3.448,6) sowie Anteile an nicht konsolidierten Unternehmen in Höhe von T€ 157,3 (Vorjahr: T€ 157,3), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2013):

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

Kurzfristige Vermögenswerte

› (17) Vorräte

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Hilfs- und Betriebsstoffe	4.360,8	4.356,0
	4.360,8	4.356,0

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€	31.12.2013	31.12.2012
Rentenpapiere	20.000,0	29.652,0
davon AfS	0,0	9.652,0
davon LaR	20.000,0	20.000,0
	20.000,0	29.652,0

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

>

› (19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	42.105,9	50.801,9
abzüglich Wertberichtigungen	-7.841,9	-8.115,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (LaR)	34.264,0	42.686,9
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	188,6	403,5
Zwischensumme (LaR)	34.452,6	43.090,4
Forderungen gegenüber at Equity bilanzierten Unternehmen (LaR)	61,8	465,0
Forderungen an Finanzamt	14.778,9	21.398,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (kein Finanzinstrument)	53,3	68,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (LaR)	13.802,9	6.660,7
Abgrenzungsposten	4.894,1	3.959,7
	68.043,7	75.643,2

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.

› (20) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Kassenbestand	127,2	131,6
Guthaben bei Kreditinstituten	3.796,0	7.010,4
Kurzfristige Veranlagungen (Termingelder)	0,0	33.297,0
	3.923,3	40.439,0

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei Kreditinstituten lag zum 31. Dezember 2013 bei 0,2 % (Vorjahr: 1,07 %). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

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

Eigenkapital

› (21) Grundkapital

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 21.000.000 Stück auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stückaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Österreichischen 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 2013 vorgeschlagene Dividende beträgt € 1,30 (Vorjahr: € 1,05) je Aktie.

› (22) Kapitalrücklagen

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

› (23) Sonstige Rücklagen

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

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

stellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis erfasst.

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

› (24) Einbehaltene Ergebnisse

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden. Von diesen Ergebnissen kann jener Betrag an die Aktionäre der Muttergesellschaft ausgeschüttet werden, der in dem nach österreichischen Rechnungslegungsgrundsätzen aufgestellten Einzelabschluss der Flughafen Wien AG als „Bilanzgewinn“ zum 31.12.2013 ausgewiesen ist.

Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Mitarbeiterstiftung

In der zehnten (außerordentlichen) Hauptversammlung am 15. November 2000 wurde ein Aktienrückkauf in der Höhe von 10 % des Grundkapitals zum Zwecke der Einbringung in eine Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung beschlossen. Am 30. November 2000 wurden 2.100.000 Stück Aktien (10 % des Grundkapitals) rückgekauft. Die rückgekauften Aktien wurden am 20. Dezember 2000 (2.000.000 Stück) und am 2. Februar 2001 (100.000 Stück) in die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung eingebracht. Die sich im Besitz dieser Stiftung befindlichen Aktien sind stimm- und dividendenberechtigt. Die Stiftung hat die von der Flughafen Wien AG erhaltenen Dividenden an die Mitarbeiter in ungeschmälerter Form auszuschütten.

Die Gewährung dieser aktienbasierten Vergütungen an die Mitarbeiter des Konzerns erfolgte vor Inkrafttreten des IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütungen“. Die Auswirkungen dieser Gewährung in den Jahren 2000 und 2001 sowie aus für die Mitarbeiterstiftung übernommenen Körperschaftsteuerzahlungen betragen insgesamt T€ 14.012,4 und wurden direkt im Eigenkapital des Konzerns unter dem Posten „Einbehaltene Ergebnisse“ erfasst. In den Berichtsjahren 2012 und 2013 ergaben sich keine Auswirkungen.

› (25) Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremddanteile 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 RZB Holding GmbH, welche rückwirkend mit 31. Dezember 2012 auf die Raiffeisen-Invest-Gesellschaft m.b.H. verschmolzen wurde.

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

Langfristige Schulden

› (26) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Abfertigungen	71.995,8	71.460,5
Pensionen	15.060,2	16.658,6
Jubiläumsgelder	15.682,1	17.128,8
Altersteilzeit	20.262,0	19.487,0
Sonstige übrige Rückstellungen	9.460,3	8.972,0
	132.460,4	133.707,0

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 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 kollektivvertragliche Abfertigungspflichten, für die Rückstellungen gebildet werden.

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

Versicherungsmathematische Annahmen

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

› Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2013	2012
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	71.460,5	58.513,3
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	7.014,1	6.350,4
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-2.699,3	13.345,6
davon aus finanziellen Annahmen	-972,5	13.345,6
davon aus demografischen Annahmen	-1.726,9	0,0
Abfertigungszahlungen	-3.779,6	-6.748,8
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	71.995,8	71.460,5

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -17.781,3 (Vorjahr: T€ -19.805,8).

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2013	2012
Dienstzeitaufwand	4.796,3	3.828,5
Zinsaufwand	2.217,8	2.522,0
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand	7.014,1	6.350,4

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 4.578,6 (Vorjahr: T€ 1.266,8).

Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2013 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 11,9 Jahren (Vorjahr: 12,4 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	-6.486,1	7.583,1
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	7.641,6	-5.678,5

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.

Für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum ab dem 1. September 1986 hat die Flughafen Wien AG eine Betriebsvereinbarung über eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenen-

versorgung 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.

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

Versicherungsmathematische Annahmen

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

› Entwicklung der Rückstellung für Pensionen

in T€	2013	2012
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	16.658,6	15.188,2
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	512,4	663,9
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste(+)	-1.006,6	1.951,1
davon aus finanziellen Annahmen	-1.006,6	1.951,1
davon aus demografischen Annahmen	0,0	0,0
Pensionszahlungen	-1.104,2	-1.144,5
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	15.060,2	16.658,6

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen für Pensionsrückstellungen T€ -185,8 (Vorjahr: T€ -940,7).

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2013	2012
Dienstzeitaufwand	8,5	9,6
Zinsaufwand	503,9	654,3
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand	512,4	663,9

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.276,2 (Vorjahr T€ 1.321,2).

>

Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2013 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 11,8 Jahren (Vorjahr: rund 12,8 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 Pensionen

in T€	Erhöhung (+1 %)	Minderung (-1 %)
Abzinsungssatz	-1.201,7	1.396,8
Bezugssteigerung Anwartschaft	20,3	-18,8
Bezugssteigerung Leistungsphase	1.379,8	-1.212,5

Rückstellungen für Jubiläumsgelder

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

› Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2013	2012
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	17.128,8	14.199,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Ertrag/Aufwand	-873,5	3.392,9
Jubiläumsgeldzahlungen	-573,2	-463,1
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	15.682,1	17.128,8

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2013	2012
Dienstzeitaufwand	1.162,8	960,5
Zinsaufwand	509,3	594,6
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-2.545,6	1.837,8
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldertrag/-aufwand	-873,5	3.392,9

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) werden 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 ratierlich verteilt bzw. angesammelt über die Aktivphase unter Berücksichtigung einer faktischen durchschnittlichen Mindestbetriebszugehörigkeit (Angestellte: 24 Jahre; Arbeiter: 15 Jahre). Wäre die geänderte Bilanzierung schon im Vorjahr angewandt worden, hätte dies zu unwesentlichen Auswirkungen geführt. Eine Anpassung der Vorjahresperiode wurde daher nicht vorgenommen.

› Entwicklung der Rückstellung für Altersteilzeit

in T€	2013	2012
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	19.487,0	20.054,6
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	4.273,8	3.988,7
Altersteilzeitzahlungen	-3.498,8	-4.556,3
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	20.262,0	19.487,0

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2013	2012
Dienstzeitaufwand	3.878,9	4.532,7
Zinsaufwand	172,7	802,2
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne(-) / Verluste (+)	222,2	-1.346,2
Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand	4.273,8	3.988,7

Sonstige übrige Rückstellungen

in T€	1.1.2013	Verbrauch	Zuweisung	31.12.2013
Sonstige übrige Rückstellungen	8.972,0	0,0	488,3	9.460,3

in T€	1.1.2012	Verbrauch	Zuweisung	31.12.2012
Sonstige übrige Rückstellungen	7.240,1	0,0	1.731,9	8.972,0

>

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

Der Effekt aus der Aufzinsung dieser Rückstellung beträgt T€ 496,2 (Vorjahr: T€ 400,4).

› (27) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	105.646,0	151.006,5
Langfristige Bankdarlehen	551.646,4	638.730,2
Finanzverbindlichkeiten	657.292,5	789.736,7

In den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind Barvorlagen in Höhe von € 15,8 Mio. (Vorjahr: € 20,0 Mio.) enthalten.

› Die Bankdarlehen weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Bis zu einem Jahr	105.646,0	151.006,5
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	226.646,4	283.596,4
Mehr als fünf Jahre	325.000,0	355.133,7
	657.292,5	789.736,7

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen. Die durchschnittliche Verzinsung der Finanzverbindlichkeiten im Geschäftsjahr 2013 beträgt 3,55 % (Vorjahr: 3,57 %).

› (28) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Abwasserverband	2.700,0	2.700,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	6.655,1	7.372,9
Verbindlichkeiten aus at-Equity-bilanzierten Unternehmen	0,0	764,8
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)*	9.355,1	10.837,6
Abgrenzungsposten	23.958,4	26.164,4
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.226,6	1.427,6
	34.540,1	38.429,7

*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 konform den Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlagen erfolgswirksam erfasst.

In den übrigen langfristigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing enthalten. Das Leasingverhältnis betrifft die Miete einer Maintenance- und Winterdiensthalle sowie die Miete einer Telefonanlage. Der kurzfristige Anteil dieser Leasingverbindlichkeiten ist unter (32) übrige kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

› Die Leasingverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Bis zu einem Jahr	811,5	735,1
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	3.873,3	3.535,3
Mehr als fünf Jahre	2.781,8	3.837,5
	7.466,6	8.108,0

Die Fälligkeit der Mindestleasingzahlungen sowie die Überleitung zu deren Barwert stellt sich zum Abschlussstichtag wie folgt dar:

in T€	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2013
	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingzahlungen	1.322,6	5.273,5	3.032,5	9.628,6
- Abzinsungsbeträge	511,1	1.400,2	250,7	2.162,0
Barwert	811,5	3.873,3	2.781,8	7.466,6

in T€	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2012
	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingzahlungen	1.299,6	5.198,6	4.332,1	10.830,4
- Abzinsungsbeträge	564,5	1.663,3	494,6	2.722,4
Barwert	735,1	3.535,3	3.837,5	8.108,0

Der zugrunde liegende Leasingvertrag für das Immobilienleasing weist eine Grundmietzeit von 11 Jahren auf, der Leasingvertrag für die technische Anlage weist eine Grundmietzeit von 5 Jahren auf. Diese werden als Nutzungsdauer zur Abschreibung des jeweiligen Leasingobjektes herangezogen. Sofern keine ordentliche Kündigung seitens der Flughafen Wien AG erfolgt, kommt es zu einer Verlängerung des Immobilien-Leasingvertrags um weitere drei Jahre.

>

› (29) Latente Steuern

in T€	2013	2012
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	29,6	13,8
Finanzielle Vermögenswerte	199,3	238,9
Rückstellungen für Abfertigungen	7.922,5	8.007,3
Rückstellungen für Pensionen	1.145,7	1.340,9
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	1.422,4	1.929,6
Sonstige Rückstellungen	1.399,3	1.209,6
Steuerliche Verlustvorträge	0,0	62,1
	12.118,8	12.802,3
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	39.354,3	33.709,3
Wertpapiere	15,6	202,9
Sonstige Vermögenswerte / Schulden	13,5	93,1
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	2.316,1	2.164,0
	41.699,5	36.169,4
Steuerabgrenzung (Saldiert)	-29.580,7	-23.367,1

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€	2013	2012
Stand zum 1.1.	12.802,3	10.354,6
Erfolgswirksame Veränderungen:	243,0	-1.380,6
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	-926,5	3.828,3
Stand zum 31.12.	12.118,8	12.802,3

› Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2013	2012
Stand zum 1.1.	36.169,4	33.961,5
Erfolgswirksame Veränderungen:	5.420,8	2.103,9
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Wertpapiere langfristiges Vermögen	22,3	14,6
Wertpapiere kurzfristiges Vermögen	87,0	29,3
Sicherungsrücklage	0,0	60,1
Sonstige erfolgsneutrale Veränderungen	109,3	104,0
Stand zum 31.12.	41.699,5	36.169,4

Bei der Berechnung der aktiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde der geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25 % angewandt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen (für Malta 32,5 %/35,0 % und für die Slowakei 19,0 %) berechnet.

Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten, Cashflow-Hedges 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€ 551,0 (Vorjahr: T€ 2.596,0), welche zu passiven (Vorjahr: aktiven) latenten Steuern in Höhe von T€ 137,8 (Vorjahr: T€ 649,0) führen würden.

Zum 31. Dezember 2013 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 1.998,4 (Vorjahr: T€ 2.599,5) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen im Wesentlichen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge. In diesen Beträgen sind auch aktive latente Steuern auf Verlustvorträge aus Beteiligungsabschreibungen, die auf sieben Jahre verteilt werden müssen, enthalten.

Kurzfristige Schulden

› (30) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Nicht konsumierte Urlaube	8.513,3	9.675,8
Andere Personalansprüche	9.147,2	9.100,6
Ertragsteuern	10.429,3	9.258,6
Stiftungsaufwendungen	906,3	906,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	28.339,9	43.557,5
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	8.549,3	11.223,9
Sonstige übrige Rückstellungen	18.179,1	12.808,7
	84.064,5	96.531,5

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2013

in T€	1.1.2013	Verbrauch	Auflösung	Zuweisung	31.12.2013
Nicht konsumierte Urlaube	9.675,8	-1.166,3	-96,0	99,8	8.513,3
Andere Personalansprüche	9.100,6	-5.360,6	-2.046,1	7.453,3	9.147,2
Ertragsteuern	9.258,6	-6.736,3	-1,8	7.908,8	10.429,3
Stiftungsaufwendungen	906,3	0,0	0,0	0,0	906,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	43.557,5	-23.934,7	-2.497,2	11.214,3	28.339,9
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	11.223,9	-10.152,8	-486,7	7.965,0	8.549,3
Sonstige übrige Rückstellungen	12.808,7	-5.066,7	-3.301,9	13.739,0	18.179,1
	96.531,5	-52.417,3	-8.429,8	48.380,1	84.064,5

Die Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten vorwiegend Vorsorgen für Überstunden, für sonstige Vergütungen sowie für Leistungsprämien.

Die Rückstellung für Stiftungsaufwand betrifft die kurzfristigen Verpflichtungen zur Abdeckung der Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung. Die Entwicklung der Rückstellung erfolgt ergebnisneutral gegen das Eigenkapital.

Die Rückstellungen für nicht abgerechnete Ermäßigungen betreffen Ermäßigungen, die den Airlines bis zum Bilanzstichtag zu gewähren sind.

Die sonstigen übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadensfälle, Rechtsfälle und sonstige Verpflichtungen zusammen.

› (31) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Gegenüber Dritten	46.843,4	62.383,5
Gegenüber verbundenen Unternehmen	2.843,4	7.168,9
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	30,8	31,3
	49.717,6	69.583,7

› (32) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2013	31.12.2012
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	7.938,3	5.891,0
Kreditorische Debitoren	1.597,7	1.094,6
Umweltfonds	29.535,6	26.101,3
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen (kurzfristig)	811,5	735,1
Andere sonstige Verbindlichkeiten	2.595,1	6.770,7
Abgrenzungsposten Löhne	6.815,9	7.182,8
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)*	49.294,1	47.775,5
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	2.295,4	2.024,2
Andere Abgrenzungsposten	1.405,0	1.521,1
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	7.164,1	7.324,6
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	201,2	223,8
	60.359,9	58.869,3

* FLAC: finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds betreffen die Verpflichtungen aus dem Mediationsverfahren. Aufgrund der Annahme, dass die Auszahlungsvoraussetzungen für die zum Stichtag 31.12.2013 offene Verbindlichkeit in 2014 vorliegen werden, wird der Betrag in Höhe von T€ 29.535,6 in den übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die anderen Abgrenzungen betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der von der Austro Control GmbH geleisteten Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm.

Sonstige Angaben

› (33) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt. Die Zusammensetzung des Finanzmittelbestands kann der Anhanglerläuterung (20) entnommen werden.

Zinsenzahlungen sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet. Davon entfallen T€ 2.571,3 (Vorjahr: T€ 3.454,1) auf Zinseneinzahlungen und T€ 22.718,2 (Vorjahr: T€ 26.817,9) auf Zinsenauszahlungen. Die Dividendeneinzahlungen (ohne at-Equity Unternehmen) betragen T€ 2.358,2 (Vorjahr: T€ 880,1). Die Dividendenauszahlung der Flughafen Wien AG wird unter der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Zur Berücksichtigung von Anschaffungen von Sachanlagen aus Vorperioden, die im Geschäftsjahr zahlungswirksam wurden, wurden T€ 24.544,5 (Vorjahr: T€ 31.440,6) zu den Auszahlungen für Anlagenzugänge hinzugerechnet. Weiters wurden in diesem Geschäftsjahr nicht zahlungswirksame Erträge aus Anlagenabgängen in Höhe von € 4,0 Mio. von den Einzahlungen abgezogen.

› (34) 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:

2013 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2013	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tage	von 91 bis 180 Tage	von 181 bis 360 Tage	mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	68.317,3	62.465,8	1.747,1	166,2	-1,7	359,1	2.780,9
Restlaufzeit über 1 Jahr	595,1	595,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	68.912,4	63.060,9	1.747,1	166,2	-1,7	359,1	2.780,9

2012 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2012	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tage	von 91 bis 180 Tage	von 181 bis 360 Tage	mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	70.216,2	63.455,2	1.351,0	307,7	966,8	396,5	2.764,6
Restlaufzeit über 1 Jahr	720,3	720,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	70.936,5	64.175,5	1.351,0	307,7	966,8	396,5	2.764,6

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:

2013 in T€	Wertberichtigungen 1.1.2013	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wertberichtigungen 31.12.2013
Einzelwertberichtigungen	8.375,5	-191,8	-1.226,0	1.194,1	8.151,8
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	14,0		-5,8		8,2
Summe	8.389,4	-191,8	-1.231,7	1.194,1	8.160,0

2012 in T€	Wertberichtigungen 1.1.2012	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wertberichtigungen 31.12.2012
Einzelwertberichtigungen	6.769,9	-217,3	-3.166,4	4.989,3	8.375,5
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	19,9		-5,9		14,0
Summe	6.789,7	-217,3	-3.172,3	4.989,3	8.389,4

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen (im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen) betragen in der Berichtsperiode 2013 T€ 25,8 (Vorjahr: T€ 71,5).

Eine Analyse der wertgeminderten Forderungen zum Abschlussstichtag hinsichtlich ihrer Überfälligkeit ergab:

2013 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2013	Einzelwertberichtigung 31.12.2013	Pauschale (Einzel-) Wertberichtigung 31.12.2013	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2013
Überfällig <1 Jahr	1.225,9	1.110,5	1,1	114,3
Überfällig >1 Jahr	7.734,1	7.041,3	7,1	685,7
Summe	8.960,0	8.151,8	8,2	800,0

2012* in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2012	Einzelwertberichtigung 31.12.2012	Pauschale (Einzel-) Wertberichtigung 31.12.2012	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2012
Überfällig <1 Jahr	5.988,3	5.275,2	8,9	704,3
Überfällig >1 Jahr	3.375,4	3.100,3	5,1	270,0
Summe	9.363,7	8.375,5	14,0	974,3

*angepasst

› 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:

2013 in T€	Buchwert 31.12.2013	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2013	Cashflows			Zins- satz ^o
			< 1 Jahr	1 - 5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinste Bankdarlehen	461.983,8	664.289,3	24.624,7	211.266,6	428.398,0	4,78%
Variabel verzinste Bankdarlehen	195.308,7	198.174,7	104.711,3	93.463,4		0,94%
Lieferanten- verbindlichkeiten	49.717,6	49.717,6	49.717,6			n.a.
Sonstige Verbindlichkeiten	51.182,6	51.182,5	48.482,5	2.700,0		n.a.
Finanzierungs- leasing	7.466,6	9.628,6	1.322,6	5.273,5	3.032,5	7,51%
Summe	765.659,2	972.992,8	228.858,7	312.703,5	431.430,5	

^o gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälligen Haftungsentgelten

2012 in T€	Buchwert 31.12.2012	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2012	Cashflows			Zins- satz ^o
			< 1 Jahr	1 - 5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinste Bankdarlehen	467.817,5	694.018,4	27.583,5	189.936,6	476.498,3	4,49%
Variabel verzinste Bankdarlehen	321.919,2	331.187,7	150.227,0	180.960,7		1,90%
Lieferanten- verbindlichkeiten	69.583,7	69.583,7	69.583,7			n.a.
Sonstige Verbindlichkeiten	50.505,1	50.505,1	47.040,3	3.464,8		n.a.
Finanzierungs- leasing	8.108,0	10.830,4	1.299,6	5.198,6	4.332,1	7,51%
Summe	917.933,5	1.156.125,3	295.734,2	379.560,6	480.830,4	

^o gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälligen Haftungsentgelten

Von den Bankdarlehen sind aufgrund vertraglicher Bedingungen T€ 505.429,6 (Vorjahr angepasst: T€ 729.906,2) durch Garanten besichert, die im Gegenzug ein Haftungsentgelt erhalten.

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2013 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 2013 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

>

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

2013 in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2013	Nominal- wert = Zeitwert
AKTIVA			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	3.923,3	3.923,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	34.452,6	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen	LaR	34.459,8	
davon Rentenpapiere	LaR	20.000,0	
davon Forderungen geg. assoziierte Unternehmen	LaR	61,8	
davon sonstige Forderungen	LaR	13.802,9	
davon ausgereichte Darlehen	LaR	595,1	
Summe	LaR	68.912,4	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert)*	AfS	157,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	3.537,9	
davon langfristige Investmentfonds, Wertpapiere und Wertrechte*	AfS	3.537,9	
Summe	AfS	3.695,2	
PASSIVA			
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	49.717,6	
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	657.292,5	
davon langfristige Finanzverbindlichkeiten	FLAC	551.646,4	
davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	FLAC	105.646,0	
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	9.355,1	
davon langfristige Leasingverbindlichkeiten	FLAC	6.655,1	
davon übrige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	2.700,0	
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	49.294,1	
davon kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	FLAC	811,5	
davon übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	48.482,6	
Summe	FLAC	765.659,2	

*Da aufgrund von fehlenden Marktwerten der beizulegende Zeitwert nicht zuverlässig ermittelbar ist, werden hier teilweise die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Das Management geht davon aus, dass – abgesehen von den unten dargestellten Ausnahmen – die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt werden, im Wesentlichen den beizulegenden Zeitwerten entsprechen.

Wertansatz nach IAS 39

Fortgeführte Anschaffungskosten	Anschaffungskosten	Zeitwert erfolgsneutral	Zeitwert erfolgswirksam	Zeitwert 31.12.2013	Punkt
				3.923,3	(20)
34.452,6				34.452,6	(19)
34.459,8				35.967,0	
20.000,0				21.507,2	(18)
61,8				61,8	(19)
13.802,9				13.802,9	(19)
595,1				595,1	(16)
68.912,4				70.419,6	
0,0	157,3			157,3	(16)
	632,7	2.905,1		3.537,9	
	632,7	2.905,1		3.537,9	(16)
0,0	790,1	2.905,1		3.695,2	
49.717,6				49.717,6	(31)
657.292,5				666.736,3	(27)
551.646,4				561.090,3	(27)
105.646,0				105.646,0	(27)
9.355,1				10.387,6	(28)
6.655,1				7.687,6	(28)
2.700,0				2.700,0	(28)
49.294,1				49.420,0	(32)
811,5				937,5	(32)
48.482,6				48.482,6	(32)
765.659,2				776.261,5	

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)

>

2012 ¹ in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2012	Nominal- wert = Zeitwert
AKTIVA			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	40.439,0	40.439,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	43.090,4	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen	LaR	27.846,1	
davon Rentenpapiere	LaR	20.000,0	
davon Forderungen geg. assoziierte Unternehmen	LaR	465,0	
davon sonstige Forderungen	LaR	6.660,7	
davon ausgereichte Darlehen	LaR	720,3	
Summe	LaR	70.936,5	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert) ²	AfS	157,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	13.100,6	
davon langfristige Investmentfonds, Wertpapiere und Wertrechte ²	AfS	3.448,6	
davon Rentenpapiere	AfS	9.652,0	
Summe	AfS	13.258,0	
PASSIVA			
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	69.583,7	
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	789.736,7	
davon langfristige Finanzverbindlichkeiten	FLAC	638.730,2	
davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	FLAC	151.006,5	
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	10.837,6	
davon langfristige Leasingverbindlichkeiten	FLAC	7.372,9	
davon übrige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	3.464,8	
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	47.775,5	
davon kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	FLAC	735,1	
davon übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	47.040,3	
Summe	FLAC	917.933,5	

1) angepasst

2) Da aufgrund von fehlenden Marktwerten der beizulegende Zeitwert nicht zuverlässig ermittelbar ist, werden hier teilweise die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Wertansatz nach IAS 39

Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Anschaffungs- kosten	Zeitwert erfolgsneutral	Zeitwert erfolgswirksam	Zeitwert 31.12.2012	Punkt
				40.439,0	(20)
43.090,4				43.090,4	(19)
27.846,1				30.215,7	
20.000,0				22.369,6	(18)
465,0				465,0	(19)
6.660,7				6.660,7	(19)
720,3				720,3	(16)
70.936,5				73.306,1	
	157,3			157,3	(16)
	632,8	12.467,8		13.100,6	
	632,8	2.815,8		3.448,6	(16)
		9.652,0		9.652,0	(18)
	790,2	12.467,8		13.258,0	
69.583,7				69.583,7	(31)
789.736,7				799.851,0	(27)
638.730,2				648.844,5	(27)
151.006,5				151.006,5	(27)
10.837,6				11.984,0	(28)
7.372,9				8.519,2	(28)
3.464,8				3.464,8	(28)
47.775,5				47.889,8	(32)
735,1				849,4	(32)
47.040,3				47.040,3	(32)
917.933,5				929.308,5	

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)

>

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten und entsprechen daher im Wesentlichen den Zeitwerten.

Der beizulegende Zeitwert der Rentenpapiere der Kategorie „Loans and Receivables“ (LaR) wird als Börsenkurs angegeben (Stufe I).

Die der Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)“ zugeordneten nicht konsolidierten Beteiligungen sind nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente, deren beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar waren und die daher zu Anschaffungskosten oder fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden.

Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben regelmäßig kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen annähernd die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die beizulegenden Zeitwerte von Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Bankdarlehen) und 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 II).

In der folgenden Übersicht werden die Finanzinstrumente, die nach dem beizulegenden Zeitwert bewertet bzw. gebucht werden (Wertpapiere der Kategorie „Available for Sale“- Zeitwert erfolgsneutral) hinsichtlich der Bewertungskategorien nach IFRS 13 analysiert. Die einzelnen Stufen sind folgendermaßen definiert.

› Bewertungstechniken und Annahmen für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

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.

› Analyse der in der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente

In der folgenden Übersicht werden die Finanzinstrumente, die nach ihrer erstmaligen Erfassung zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, analysiert. Dabei werden sie in die Stufen 1 bis 3 eingeordnet, die der Erheblichkeit der in die Bewertung einfließenden Faktoren Rechnung tragen:

	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	31.12.2013
AKTIVA - in T€	Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (AfS)	389,1	2.516,0	0,0	2.905,1
Afs finanzielle Vermögenswerte Gesamt	389,1	2.516,0	0,0	2.905,1

Der beizulegende Zeitwert der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere der Stufe 2 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 Polizza.

In der Berichtsperiode wurden keine Umgliederungen zwischen den Stufen 1 und 2 vorgenommen.

	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	31.12.2012
AKTIVA - in T€	Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (AfS)	10.038,2	2.429,6	0,0	12.467,8
Afs finanzielle Vermögenswerte Gesamt	10.038,2	2.429,6	0,0	12.467,8

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2013 in T€	aus Zinsen / Dividenden Ertrag	aus Zinsen Aufwand
Barreserve	87,3	0,0
Kredite und Forderungen (LaR)	1.790,6	-30,0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	2.621,0	
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-25.916,7
Summe	4.498,9	-25.946,7

2012 in T€	aus Zinsen / Dividenden Ertrag	aus Zinsen Aufwand
Barreserve	2.103,9	
Kredite und Forderungen (LaR)	1.432,1	-18,9
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	1.494,1	
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-24.888,1
Hedging		-292,8
Summe	5.030,1	-25.199,7

*abzgl. latenter Steuern

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€ 25.916,7 (Vorjahr: T€ 24.888,1) 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 2013 Bewertungsgewinne von netto (abzüglich latenter Steuern) plus T€ 67,0 (Vorjahr: Bewertungsgewinn von netto T€ 171,2) im sonstigen Ergebnis erfasst.

aus der Folgebewertung

zum Zeitwert erfolgswirk- sam	zum Zeitwert erfolgsneutral*	Währungs- umrechnung	Wertberichti- gung	aus Abgang [§]	Netto- ergebnis 2013
		3,9			3,9
		-2,4	11,8		9,4
0,0	67,0			261,0	328,0
					0,0
0,0	67,0	1,5	11,8	261,0	341,3

aus der Folgebewertung

zum Zeitwert erfolgswirk- sam	zum Zeitwert erfolgsneutral*	Währungs- umrechnung	Wertberichti- gung	aus Abgang [§]	Netto- ergebnis 2012
		1,9			1,9
		0,0	-1.875,2		-1.875,2
0,0	171,2			112,3	283,5
					0,0
				180,4	180,4
0,0	171,2	1,9	-1.875,2	292,7	-1.409,5

› (36) Risikomanagement

Finanzwirtschaftliche Risiken

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktrisiken wie Risiken aus der Veränderung der Zinssätze, der Wechselkurse und der Börsenkurse. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Marktrisiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte derivative und nicht derivative Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Geldfluss des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt und kommen für Handels- oder andere spekulative Zwecke nicht zum Einsatz. Zur Minderung des Kreditrisikos werden die Sicherungsgeschäfte grundsätzlich nur mit führenden Finanzinstituten erstklassiger Bonität abgeschlossen. >

Die Grundzüge der Finanzpolitik werden jährlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Die Umsetzung der Finanzpolitik sowie das laufende Risikomanagement obliegen der Konzern-Treasury-Abteilung. Bestimmte Transaktionen bedürfen der vorherigen Genehmigung durch den Bereichsleiter und bei Überschreiten von bestimmten Wertgrenzen durch den Gesamtvorstand, der darüber hinaus regelmäßig über den Umfang und den Betrag der aktuellen Risikoexposition informiert wird. Die Treasury-Abteilung betrachtet das effektive Management des Liquiditätsrisikos sowie des Marktrisikos als eine ihrer Hauptaufgaben.

Liquiditätsrisiko

Aufgabe der Liquiditätssicherung ist die jederzeitige Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der Unternehmensgruppe. Basis der Liquiditätssteuerung ist eine kurz- und langfristige Liquiditätsplanung, die laufend Soll-Ist-Analysen unterzogen und bei Bedarf angepasst wird. Hierzu erhält die zentrale Treasury-Abteilung Informationen von den einzelnen Konzernbereichen, um ein Liquiditätsprofil zu erstellen. Durch diese aktive Steuerung von Zahlungsströmen wird der Zinssaldo optimiert. Zusätzlich werden Teile der Finanzinvestitionen in Wertpapieren (Investmentfonds, Anleihen) gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhanglerläuterung (34) dargestellt.

Kreditrisiko

Der Flughafen Wien ist aus seinem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Veranlagungs- und Finanzierungsaktivitäten einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Im Veranlagungs- und Finanzierungsbereich werden Geschäfte nahezu ausschließlich mit Kontrahenten mit einem Kredit-Rating von zumindest A (S&P, Moody`s) abgeschlossen. Auch bei Vertragspartnern, die über kein Rating verfügen, muss eine einwandfreie Bonität gewährleistet sein. Anteile an Investmentfonds werden nur dann gezeichnet, wenn diese von international anerkannten Kapitalanlagegesellschaften geführt werden. Im operativen Geschäft werden die Außenstände zentral fortlaufend überwacht. Dem Risiko resultierend aus Forderungsausfällen wird durch kurze Zahlungsfristen, das Einfordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie die vermehrte Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Ausfallrisiken wird mittels Einzelwertberichtigungen und pauschalierten Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen beruhen.

Die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte (einschließlich derivativer Finanzinstrumente mit positivem Marktwert) repräsentieren gleichzeitig das maximale Ausfall- und Bonitätsrisiko, da zum Abschlussstichtag keine wesentlichen, das maximale Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen (wie z.B. Aufrechnungsvereinbarungen) bestehen.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhanglerläuterung (34) dargestellt. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen und Risiken sind unter der Anhanglerläuterung (38) dargestellt.

Zinsrisiko

Das Zinsänderungsrisiko stellt das Risiko dar, dass der beizulegende Zeitwert oder künftige Zahlungsströme eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen des Marktzinssatzes schwanken. Das Zinsrisiko beinhaltet das Barwertrisiko bei fest verzinsten Finanzinstrumenten und das Zahlungsstromrisiko bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten und liegt vor allem bei langfristigen Finanzinstrumenten vor. Solche 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. Unter Berücksichtigung der gegebenen und der geplanten Schuldenstruktur setzte die Treasury-Abteilung in der Vergangenheit selektiv Zinsderivate ein, um die Zinsausstattung für die Finanzverbindlichkeiten der vom Management gewünschten Zusammensetzung anzupassen und so das Risiko sich ändernder Zinsen zu minimieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche Auswirkungen hypothetische Änderungen von relevanten Risikovariablen auf Ergebnis und Eigenkapital zeigen. Neben Zinsänderungsrisiken unterliegt der Flughafen-Wien-Konzern Währungsrisiken und Preisrisiken von Beteiligungen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag bezogen werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie allenfalls auf das Eigenkapital dar. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- › Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7.
- › Zinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash-Flow Hedge zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designiert wurden, haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- › Zinssatzänderungen wirken sich auf das Zinsergebnis von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht als Grundgeschäfte im Rahmen von Cash-Flow Hedge-Beziehungen gegen Zinsänderungsrisiken designiert sind, aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten mit ein.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2013 um 100 Basispunkte höher/geringer gewesen wäre, wäre das Ergebnis um T€ 1.389,4 niedriger bzw. um T€ 1.310,7 höher (Vorjahr: T€ 1.489,8 höher/niedriger) gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung ergibt sich aus den potenziellen Effekten aus variabel verzinslichen Wertpapieren und >

Finanzschulden. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2013 um 100 Basispunkte höher/niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital unter Berücksichtigung von Steuerwirkungen um T€ 1.042,0 niedriger bzw. um T€ 983,0 höher (Vorjahr: T€ 1.117,4 höher/niedriger) 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 eingeht. Den Währungssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

Wesentliche originäre monetäre Finanzinstrumente wie Forderungen, verzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Fremdkapitalinstrumente, flüssige Mittel oder verzinsliche Schulden sind vorwiegend unmittelbar in funktionaler Währung denominiert. 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 2013 und 2012 hatte der Flughafen-Wien-Konzern – von Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen abgesehen – keine als zur Veräußerung verfügbar kategorisierte Beteiligung im Bestand.

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des Flughafen-Wien-Konzerns zielt ab auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts und die Einhaltung einer für die Wahrung einer ausgezeichneten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel und der kurzfristigen Wertpapiere) und des Eigenkapitals gemäß Konzern-Bilanz. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die Aufnahme oder Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung oder Anpassung der Dividendenzahlungen. Für das Gearing wird kein zahlenmäßig konkretes Ziel vorgegeben, mittelfristig soll jedoch die Fremdkapitalquote nicht mehr als 60 % (Vorjahr: 60 %) betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€	2013	2012
Finanzschulden	657.292,5	789.736,7
- liquide Mittel	-3.923,3	-40.439,0
- kurzfristige Wertpapiere	-20.000,0	-29.652,0
= Netto-Finanzschulden	633.369,2	719.645,7
./. Buchwert Eigenkapital	905.921,3	851.578,4
= Gearing	69,9 %	84,5 %

Das Gearing reduzierte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch Tilgung von Fremdmitteln. Der Veränderung der Fremdmittel steht die Reduzierung des Finanzmittelbestands in Höhe von € 46,2 Mio. gegenüber.

Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel ist, diesen Wert in etwa auf das 2,5-fache zu reduzieren. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 2,62 (Vorjahr: 3,25).

Weder die Flughafen Wien AG noch ihre Tochterunternehmen unterliegen externen Mindestkapitalanforderungen.

› (37) Operating-Leasingverhältnisse

Flughafen Wien als Leasinggeber:

In der folgenden Tabelle werden die Leasingzahlungen aus unkündbaren Miet- und Leasingverträgen dargestellt, bei denen der Flughafen-Wien-Konzern Leasinggeber ist. Es handelt sich vorwiegend um die Vermietung von Betriebs- und Geschäftsgebäuden am Standort Flughafen Wien (inklusive der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien).

in T€	2013	2012
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	133.589,6	131.937,2
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	5.023,3	7.899,0

Künftige Mindestleasingzahlungen:

Bis zu einem Jahr	69.129,8	53.332,7
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	165.802,4	137.215,6
Länger als fünf Jahre	104.040,9	71.726,9

Flughafen Wien als Leasingnehmer:

Wesentliche langfristige unkündbare Leasingverträge, bei denen der Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer auftritt, bestehen mit der HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH über die Anmietung von Betriebsgebäuden am Flughafen Wien sowie bis inklusive dem Geschäftsjahr 2012 mit der SITA Information Networking Computing Inc., USA, über die Anmietung von Betriebs- und Geschäftsausstattung inklusive Betriebssoftware betreffend die Abfertigungsschalter in den Terminals. In der folgenden Tabelle werden die aus diesen Verträgen zu leistenden Leasingzahlungen dargestellt:

in T€	2013	2012
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	6.246,5	9.527,2
davon erfolgswirksam als Aufwand erfasste bedingte Mietzahlungen (Zins)	860,2	1.855,3

Künftige Mindestleasingzahlungen:

Bis zu einem Jahr	6.175,1	8.733,4
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	22.773,0	33.139,6
Länger als fünf Jahre	34.063,0	39.301,3

Die in der Berichtsperiode erfolgswirksam als Aufwand erfassten bedingten Mietzahlungen sind an einen festen Referenzzinssatz (6-M-EURIBOR) gebunden.

› (38) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

Die Flughafen Wien AG hat die Kosten der Flughafen Wien 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€ 2.977,5 (Vorjahr: T€ 3.435,7).

Die Malta Mediterranean Link Consortium Group (MMLC) hat einen Kredit mit einer Laufzeit bis Mitte 2018 und einem per 31. Dezember 2013 aushaftenden Obligo von € 9,0 Mio. (Vorjahr: € 11,1 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 unsere Unternehmenspolitik ist, dass die MMLC ihre finanziellen Verpflichtungen jederzeit erfüllt und dafür zu sorgen, dass die MMLC finanziell so ausgestattet ist, dass sie ihre Verpflichtungen jederzeit erfüllen kann.

Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Punkt (26).

Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 1,0 Mio. (Vorjahr: € 1,2 Mio.) für Sachanlagen in Höhe von € 20,2 Mio. (Vorjahr: € 68,9 Mio.).

› (39) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des Flughafen-Wien-Konzern, assoziierte Unternehmen, die Aktionäre der Flughafen Wien AG (Land Niederösterreich und Stadt Wien mit jeweils 20 % der Aktien) sowie deren wesentliche Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen. Mit Gesellschaften, an denen das Land Niederösterreich und die Stadt Wien direkt oder indirekt Beteiligungen 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 Geschäftsbereiches und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis der Geschäftsbeziehung gewährter Rabatte getätigt.

Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Wien AG und den nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung. Betreffend die bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten wird auf die Erläuterung der jeweiligen Bilanzposten verwiesen. Die von nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen erhaltenen aufwandswirksam erfassten Leistungen betragen im Geschäftsjahr T€ 8.937,2 (Vorjahr: T€ 7.408,4).

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2013 Umsatzerlöse in >

Höhe von T€ 985,1 (Vorjahr: T€ 962,9), gegenüber dem assoziierten Unternehmen Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 634,4 (Vorjahr: T€ 643,4) sowie gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen Malta International Airport plc in Höhe von T€ 925,4 (Vorjahr: T€ 734,5). Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG und deren Töchter, die für den Zugbetrieb notwendig sind (Gepäckshandling, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen etc.). Die Umsätze des assoziierten Unternehmens Schedule Coordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der Flughafen Wien AG für Personalbeistellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Die Umsätze des Gemeinschaftsunternehmens Malta International Airport plc betreffen im Wesentlichen Beratungsleistungen.

Am 31. Dezember 2013 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen T€ 37,3 (Vorjahr: T€ 27,9) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen T€ 27,5 (Vorjahr: T€ 33,3).

Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen auf T€ 7.938,3 (Vorjahr: T€ 6.655,8) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen auf T€ 30,8 (Vorjahr: T€ 31,3).

Natürliche nahestehende Personen:

Es haben keine wesentlichen Transaktionen zwischen dem Flughafen-Wien-Konzern und Personen in Schlüsselpositionen des Managements und deren nächsten Familienangehörigen stattgefunden. Die Beziehungen zu den Organen des Unternehmens können der Anhang Erläuterung (40) entnommen werden.

› (40) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt:

im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2013	2012
Arbeiter	3.213	3.301
Angestellte	1.186	1.174
	4.399	4.475

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2013 und 2012 folgende Vergütungen:

› Bezüge Vorstand 2013 (Auszahlungen)

in T€	fixe Bezüge	erfolgsabhän- gige Bezüge für 2012	Sachbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Günther Ofner	253,7	183,2	7,2	444,2
Mag. Julian Jäger	253,7	183,2	7,2	444,2
	507,5	366,5	14,4	888,4

› Bezüge Vorstand 2012 (Auszahlungen)

in T€	fixe Bezüge	erfolgsabhän- gige Bezüge für 2011	Sachbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Günther Ofner	252,7	80,8	7,2	340,8
Mag. Julian Jäger	252,7	80,8	7,1	340,7
	505,5	161,6	14,3	681,5

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2012, die im Jahr 2013 ausbezahlt wurden. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management.

Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15 % des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt. Im Geschäftsjahr 2013 wurden T€ 70,8 (Vorjahr: T€ 44,6) 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€ 606,8 (Vorjahr: T€ 1.169,4).

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 2013

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	115,9	1.027,4	2.645,7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	141,6	44,9
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	20,6
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	110,2
Summe	115,9	1.169,0	2.821,5

› Aufwendungen des Geschäftsjahres 2012

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	121,0	1.025,3	2.294,7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	89,2	33,2
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	18,9
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	82,9
Summe	121,0	1.114,6	2.429,6

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 115,9 (Vorjahr: T€ 107,8) geleistet.

› (41) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2013 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gemäß IAS 10 gebucht oder offen gelegt werden müssten, sind im vorliegenden Konzernabschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

Schwechat, am 07. März 2014

Der Vorstand:



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil	Konsolidierungsart
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	VAI	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK
BTS Holding, a.s. "v likvidacii"	BTSH	VIE	Slowakei	80,95%	VK
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0%	VK
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK
VIE Malta Finance Holding Ltd.	VIE MFH	VIE	Malta	100,0%	VK
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VIE MFH	Malta	100,0%	VK
VIE Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK
VIE Operations Limited	VIE OP	VIE OPH	Malta	100,0%	VK

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil	Konsolidierungsart
VIE ÖBA GmbH	OEBA	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH	VAPB	VIE	Österreich	100,0%	VK
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0%	EQ
Flughafen Friedrichshafen GmbH	FDH	VINT	Deutschland	25,15%	EQ
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ
Malta International Airport p.l.c.	MIA	VIE Malta	Malta	33,0%	EQ
Malta Mediterranean Link Consortium Limited (Teilkonzern mit Malta International Airport p.l.c.)	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1%	EQ
Columinis Holding GmbH in Liquidation	CMIS	VAPB	Österreich	50,0%	EQ
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
"GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	NK
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	NK

Erläuterung Konsolidierungsart:
 VK = Vollkonsolidierung
 EQ = Konsolidierung nach der Equity-Methode
 NK = nicht konsolidiert wegen Unwesentlichkeit

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Alle Wertangaben erfolgen – soweit keine IFRS-Daten vorliegen – nach nationalem Recht

› 1. Tochterunternehmen, die im Konzernabschluss in die Vollkonsolidierung einbezogen sind:

› Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H. (IVW)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien sowie den Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden am Gelände der Flughafen Wien AG.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	103.017,7	107.647,8
Schulden	16.624,5	18.148,2
Eigenkapital	86.393,1	89.499,6
Umsatzerlöse	17.042,1	16.661,0
Periodenergebnis	8.417,6	10.639,1

› Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

Sitz: Bad Vöslau

Kapitalanteil: 100 % VAH

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb und die Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie die Planung, Errichtung und Betreibung von Gebäuden und Anlagen.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	1.594,1	1.652,0
Schulden	397,9	548,2
Eigenkapital	1.196,2	1.103,8
Umsatzerlöse	921,0	889,4
Periodenergebnis	92,4	-78,3

› Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100 % VIEL
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Parkplatz Mazur sowie Garagierung.	

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	5.951,9	6.103,8
Schulden	223,7	377,3
Eigenkapital	5.728,2	5.726,5
Umsatzerlöse	2.442,1	2.434,6
Periodenergebnis	1.367,7	1.369,4

› VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H. (VINT)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100 % VIAB
Gegenstand des Unternehmens: Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.	

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	44.874,8	44.925,3
Schulden	4.643,2	6.806,2
Eigenkapital	40.231,6	38.119,1
Umsatzerlöse	937,9	776,1
Periodenergebnis	2.112,5	489,7

› VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100 % VIE
Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR und VWTC, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf, der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.	

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	33.575,1	31.267,4
Schulden	5.910,0	6.304,0
Eigenkapital	27.665,1	24.963,4
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	2.701,7	-24.990,2

› VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. (VOPE)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	41.479,7	42.837,8
Schulden	22.132,6	23.511,6
Eigenkapital	19.347,1	19.326,2
Umsatzerlöse	3.212,8	3.367,8
Periodenergebnis	1.386,9	1.303,0

› 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 Erfüllungsgeliffentätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inklusive Betankung und Hangarierung).

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	7.447,3	7.287,7
Schulden	1.301,2	1.128,3
Eigenkapital	6.146,1	6.159,5
Umsatzerlöse	12.180,5	12.133,0
Periodenergebnis	2.232,1	1.582,8

› Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. (BPIB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99 % VIEL 1 % IVW

Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	14.147,7	11.719,0
Schulden	9.838,9	9.370,6
Eigenkapital	4.308,8	2.348,4
Umsatzerlöse	9.162,4	9.035,1
Periodenergebnis	1.960,4	602,1

› Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen am 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.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	6.084,5	5.961,2
Schulden	3.452,1	3.291,2
Eigenkapital	2.632,4	2.670,0
Umsatzerlöse	19.024,5	15.218,4
Periodenergebnis	1.143,6	1.258,7

› Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafen-Privatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	59.885,4	59.791,8
Schulden	2.216,4	2.157,4
Eigenkapital	57.669,0	57.634,4
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	34,7	37,8

› 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. Darüberhinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, Dokumentenkontrolle etc.). Die Gesellschaft nimmt über ihre in- und ausländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	32.876,5	25.405,5
Schulden	14.479,6	12.926,9
Eigenkapital	18.397,0	12.478,6
Umsatzerlöse	51.441,5	47.200,6
Periodenergebnis	9.591,6	4.786,8

› VIE Office Park 3 BetriebsGmbH (VWTC)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	99% VIEL 1% BPIB

Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Entwicklung der Liegenschaft, insbesondere des Office Park 3.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	8.625,2	9.057,9
Schulden	5.915,8	7.300,4
Eigenkapital	2.709,4	1.757,5
Umsatzerlöse	2.329,9	2.352,0
Periodenergebnis	951,9	-3.243,2

› BTS Holding a.s. "v likvidacii" (BTSH)

Sitz:	Bratislava, Slowakei
Kapitalanteil:	47,7% VIE 33,25% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	3.672,8	3.709,0
Schulden	303,4	308,5
Eigenkapital	3.369,4	3.400,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-31,1	2.296,4

› KSC Holding a.s. (KSCH)

Sitz: Bratislava, Slowakei

Kapitalanteil: 47,7% VIE 52,30% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	33.724,7	34.030,2
Schulden	3.182,7	3.977,5
Eigenkapital	30.542,0	30.052,7
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	489,3	901,7

› VIE (Malta) Limited (VIE Malta)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 99,8% VINT 0,2% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Der Abschluss der VIE (Malta) Limited beinhaltet die at-equity-Bewertung des Teilkonzernabschlusses bestehend aus Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Malta International Airport plc.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	56.439,6	53.357,5
Schulden	11.940,7	13.701,2
Eigenkapital	44.498,9	39.656,4
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	4.842,6	3.748,1

› VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 99,95% VIE 0,05% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Malta Finance Ltd.

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	14.157,6	7.975,1
Schulden	14,7	16,3
Eigenkapital	14.142,9	7.958,9
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	6.184,1	7.008,6

>

› VIE Malta Finance Ltd. (VIE MF)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95%VIE MFH 0,05%VIAB	
Gegenstand des Unternehmens: Kauf und Verkauf, Investition und Handel von Finanzinstrumenten.		
IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	173.129,4	294.640,0
Schulden	172.461,8	288.736,7
Eigenkapital	667,6	5.903,4
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	665,6	5.901,4

› VIE ÖBA GmbH (OEBA)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100% VIE	
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der Flughafen Wien AG bzw. anderer Auftraggeber.		
IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	906,2	3.362,9
Schulden	440,2	2.642,4
Eigenkapital	466,0	720,5
Umsatzerlöse	3.793,8	6.250,1
Periodenergebnis	398,4	310,9

› Vienna Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH (VAPB)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100% VIE	
Gegenstand des Unternehmens: Akquisition internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen.		
IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	214,9	224,4
Schulden	200,9	200,9
Eigenkapital	14,0	23,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-9,5	-25,9

› VIE Operations Holding Limited (VIE OPH)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95% VINT 0,05% VIAB	
Gegenstand des Unternehmens:	Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited	
IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	156,4	256,3
Schulden	33,3	29,0
Eigenkapital	123,1	227,3
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.070,8	546,1

› VIE Operations Limited (VIE OP)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95% VIE OPH 0,05% VINT	
Gegenstand des Unternehmens:	Erbringung und Bereitstellung von Unterstützungs-Service- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit internationalen Flughäfen.	
IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	552,9	895,2
Schulden	203,4	368,9
Eigenkapital	349,5	526,3
Umsatzerlöse	925,4	734,5
Periodenergebnis	597,5	461,3

› 2. Tochterunternehmen und Beteiligungen, die im Konzernabschluss nach der "Equity-Methode" konsolidiert sind:

› City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. (CAT)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	50,1% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Langfristige Vermögenswerte	8.979,4	10.056,3
Kurzfristige Vermögenswerte	8.467,6	7.224,6
Langfristige Schulden	338,7	371,8
Kurzfristige Schulden	839,3	1.949,8
Eigenkapital	16.269,0	14.959,2
Umsatzerlöse	10.844,8	10.364,7
Periodenergebnis	1.309,8	1.091,7

› SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

Beteiligungsverhältnis:	assoziiertes Unternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	49% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten.

UGB - Werte in T€	2013 ^{*)}	2012
Vermögenswerte	661,5	744,2
Schulden	104,3	114,5
Eigenkapital	557,3	629,8
Umsatzerlöse	813,1	845,6
Jahresfehlbetrag	-46,5	-18,8

^{*)} vorläufige Werte

› Flughafen Friedrichshafen GmbH (FDH)

Beteiligungsverhältnis:	assoziiertes Unternehmen
Sitz:	Friedrichshafen, Deutschland
Kapitalanteil:	25,15% VINT
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Friedrichshafen.	

IFRS-Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	39.907,7	40.740,5
Schulden	33.101,2	32.762,9
Eigenkapital	6.806,6	7.977,6
Umsatzerlöse	10.678,4	10.436,2
Periodenergebnis	-1.173,4	-4.728,6

› Letisko Košice - Airport Košice, a.s. (KSC)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Košice, Slowakei
Kapitalanteil:	66% KSCH
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Košice.	

Lokales Recht in T€	2013	2012
Langfristige Vermögenswerte	35.469,7	38.191,2
Kurzfristige Vermögenswerte	16.792,4	14.345,7
Langfristige Schulden	342,8	416,0
Kurzfristige Schulden	1.111,1	854,3
Eigenkapital	50.808,1	51.266,7
Umsatzerlöse	7.301,2	7.292,7
Periodenergebnis	780,0	1.408,9

› Malta International Airport plc. (MIA)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Luqa, Malta
Kapitalanteil:	10,1% VIE Malta 40% MMLC
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Malta International Airport.	

IFRS-Werte in T€	2013 ^o	2012 ^{oo}
Langfristige Vermögenswerte	120.147,0	119.129,1
Kurzfristige Vermögenswerte	41.960,2	35.114,5
Langfristige Schulden	70.262,0	71.999,0
Kurzfristige Schulden	24.861,5	19.899,3
Eigenkapital	66.983,8	62.345,2
Umsatzerlöse	58.788,5	52.812,0
Periodenergebnis	14.587,7	12.459,9

^o) Vorläufige Werte

^{oo}) An endgültige Werte angepasst

Die Gesellschaft ist an der Börse in Malta notiert. Der Börsenkurs zum Bilanzstichtag betrug € 2,16 (im Vorjahr: € 1,80) und der Kurswert der direkten 10,1%-igen Anteile T€ 29.517,1 (Vorjahr: T€ 24.597,5).

› Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC) Group

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	La Valetta, Malta
Kapitalanteil:	57,1% VIE Malta
Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport.	

IFRS-Werte in T€	2013 ^o	2012 ^{oo}
Langfristige Vermögenswerte	146.961,8	145.943,8
Kurzfristige Vermögenswerte	41.999,2	35.656,6
Langfristige Schulden	77.172,0	81.009,0
Kurzfristige Schulden	26.858,8	21.825,0
Eigenkapital	84.930,3	78.766,4
Umsatzerlöse	58.788,5	52.812,0
Periodenergebnis	14.484,7	12.269,4

^o Vorläufige Werte

^{oo} An endgültige Werte angepasst

› Columinis Holding GmbH in Liquidation (CMIS)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Wien
Kapitalanteil:	50% VAPB
Gegenstand des Unternehmens: Gemeinschaftsunternehmen mit dem Zweck des Erwerbes von Unternehmensbeteiligungen.	

IFRS-Werte in T€	2013 ^{*)}	2012
Langfristige Vermögenswerte	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	14,3	14,7
Langfristige Schulden	0,0	0,0
Kurzfristige Schulden	1,5	1,5
Eigenkapital	12,8	13,2
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-0,4	-6,1

^{*)} Vorläufige Werte

› 3. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden:

› GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIAS

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

UGB - Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	708,0	829,2
Schulden	177,6	242,2
Eigenkapital	530,4	586,9
Umsatzerlöse	1.488,6	2.162,1
Jahresüberschuss	69,3	125,9

› „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 51% VIAS

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

UGB - Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	3.387,1	6.845,7
Schulden	2.169,1	2.490,3
Eigenkapital	1.217,9	4.355,4
Umsatzerlöse	8.756,8	7.977,7
Jahresüberschuss	1.060,7	828,4

› Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H. (SFS)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an, ist jedoch derzeit operativ nicht tätig.

UGB - Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	49,4	51,1
Schulden	0,1	0,0
Eigenkapital	49,4	51,1
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-1,7	-2,8

› VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H (SHOP)

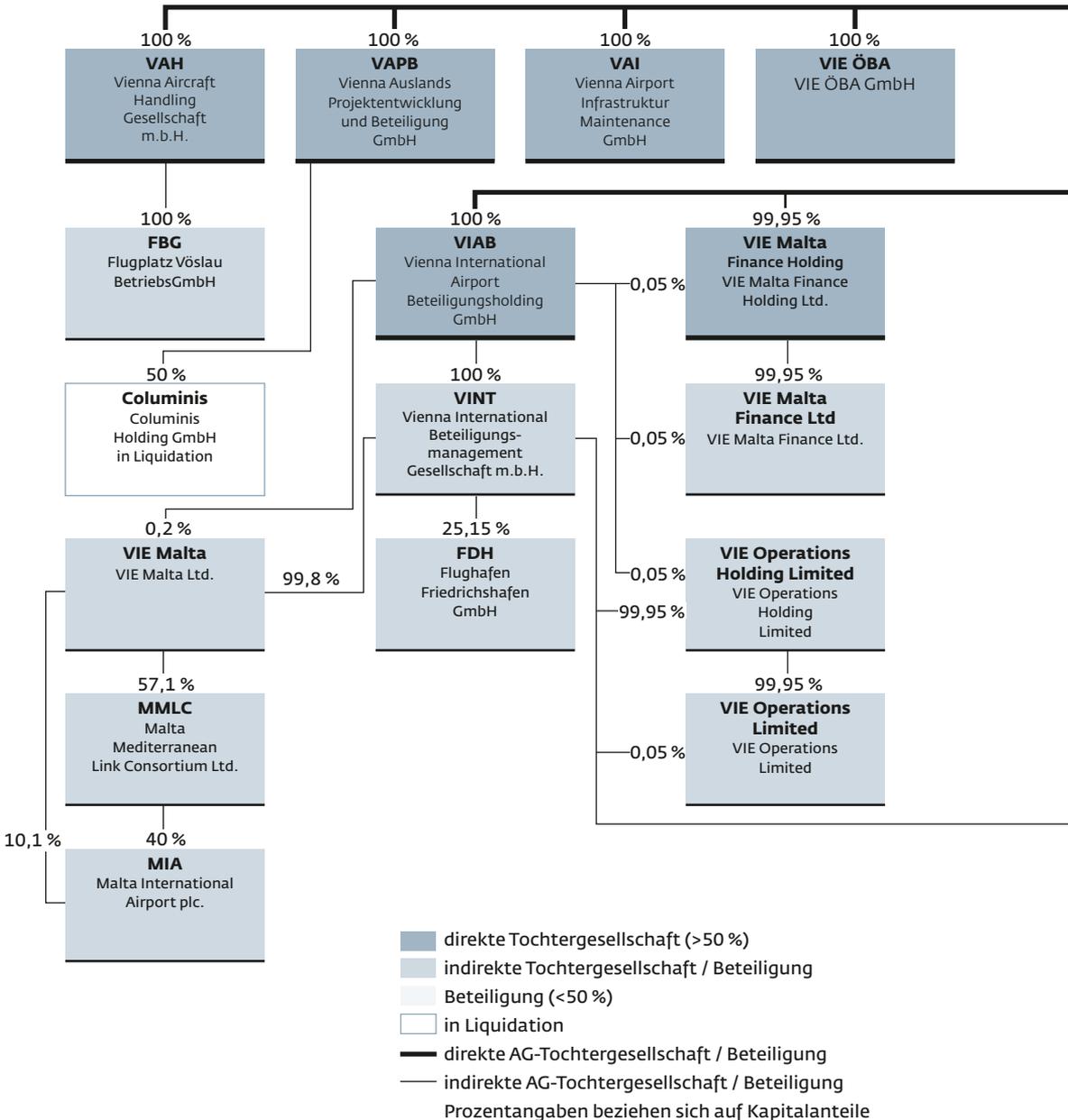
Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland.

UGB - Werte in T€	2013	2012
Vermögenswerte	1,6	4,5
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	1,6	4,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-2,9	-3,6

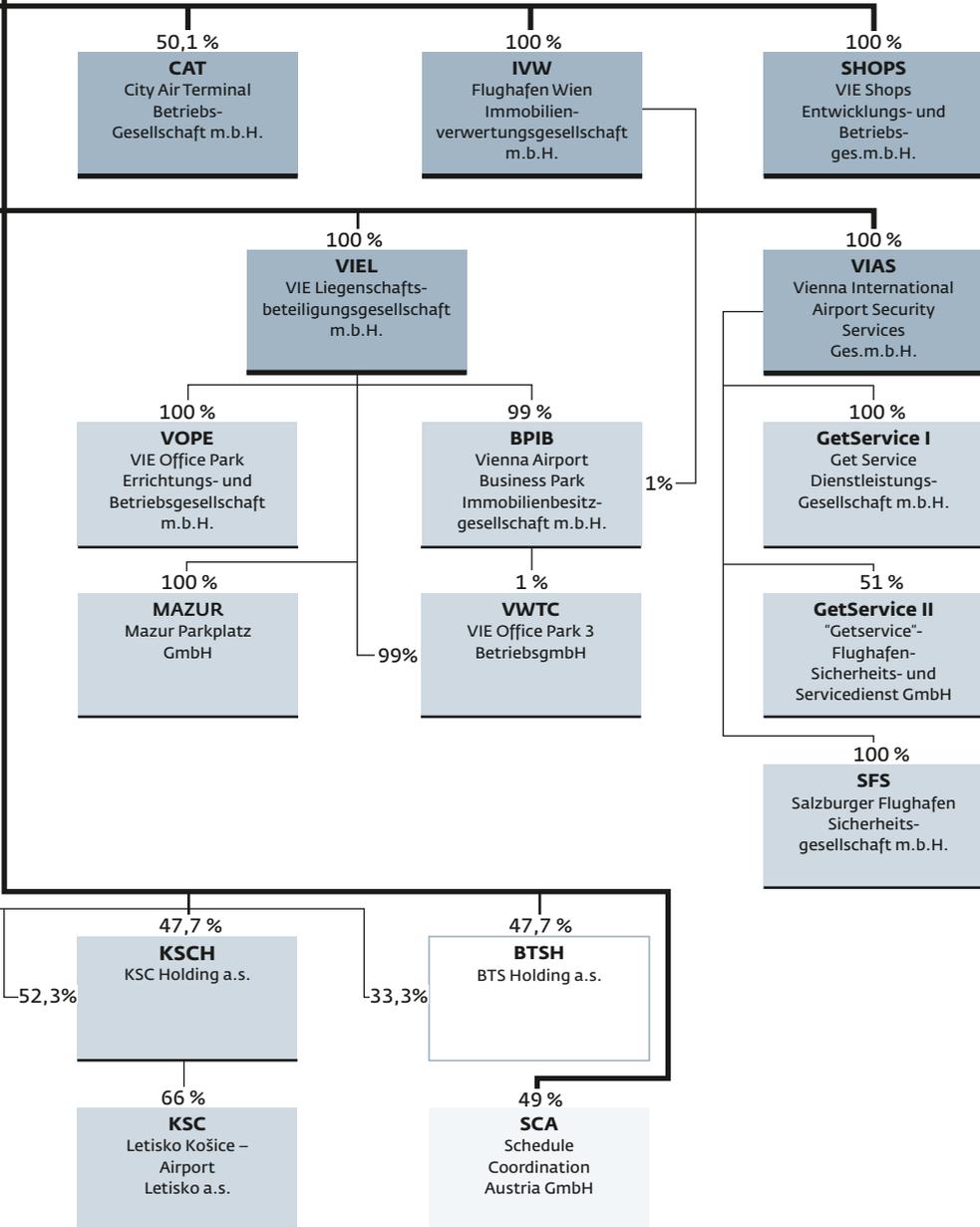
Flughafen Wien AG



Tochtergesellschaften und Beteiligungen



Stand: 01.02.2014



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, 07. März 2014

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft,
Schwechat,**

für das **Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2013 bis zum 31. Dezember 2013** geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2013, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für am 31. Dezember 2013 endende Geschäftsjahr sowie den Konzernanhang.

› Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss und die Buchführung

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind für die Konzernbuchführung sowie für die Aufstellung eines Konzernabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Übereinstimmung mit den in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, damit dieser frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

› Verantwortung des Abschlussprüfers und Beschreibung von Art und Umfang der gesetzlichen Abschlussprüfung

Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir die Standesregeln einhalten und die Prüfung so planen und durchführen, dass wir uns mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden können, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Konzernabschluss. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des >

Abschlussprüfers unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher Fehldarstellungen, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzung berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

› Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2013 sowie der Ertragslage des Konzerns und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2013 bis zum 31. Dezember 2013 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 10. März 2014

KPMG Austria AG

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger
Wirtschaftsprüferin

Mag. Michael Schlenk
Wirtschaftsprüfer

Glossar

- › **Austro Control:** Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum
- › **Catchment Area:** Geografische Region, innerhalb derer der Flughafen Wien binnen zweier Autostunden erreicht werden kann bzw. von der aus die Anfahrt kürzer ist als zu jedem anderen gleichrangigen Flughafen
- › **Emittenten-Compliance-Verordnung (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 der Destinations-, Frequenz- sowie der Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub-Funktion
- › **Lärmgebühren:** Von der Lautstärke eines Flugzeugmodells abhängige Gebühren, die seit Juli 2010 zum Teil verrechnet werden
- › **Lärmschutzprogramm:** Vereinbarung im Rahmen des Mediationsvertrags, nach der unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zumindest teilweise vom Flughafen Wien finanziert wird
- › **Lärmzone:** Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird
- › **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)
- › **Check-in 3:** Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Check-in 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
- › **CO₂:** Kohlendioxid
- › **IATA:** International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)
- › **ICAO:** International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
- › **LFZ:** Luftfahrzeug
- › **NOx:** Stickstoffoxide
- › **OAG:** Official Airline Guide
- › **PAX:** Passagier
- › **TSA:** Transportation Security Administration (amerikanische Bundesbehörde des Heimatschutzministeriums)
- › **OECD:** Organisation for Economic Co-operation and Development – Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
- › **VIAS:** Vienna International Airport Security Services GesmbH



www.viennaairport.com