



Jahresfinanzbericht 2023

Flughafen Wien AG

Inhalt

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe.....	5
Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2023	7
Die Flughafen-Wien-Gruppe.....	8
Strategie 2030.....	10
Gesamtwirtschaftliches Umfeld	14
Verkehrsentwicklung.....	16
Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien	23
Entgelte des Flughafen Malta	24
Umsatzentwicklung	25
Entwicklung der Segmente	26
Ertragslage im Überblick	30
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur	34
Geldflussrechnung	37
Investitionen	38
Beteiligungen an ausländischen Flughäfen	39
Finanzinstrumente	40
Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement	41
Risiken der zukünftigen Entwicklung.....	42
Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess	50
Forschung, Entwicklung und Innovationsmanagement.....	52
Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB.....	55
Offenlegung gemäß § 243a UGB.....	81
Nachtragsbericht.....	83
Prognosebericht.....	85
Konzernabschluss 2023 der Flughafen Wien AG	86
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	87
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	88
Konzern-Bilanz.....	89
Konzern-Geldflussrechnung	90
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	91

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2023.....	92
I Unternehmen.....	93
II Grundlagen der Rechnungslegung.....	94
III Funktionale Darstellungswährung.....	95
IV Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen.....	96
V Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.....	99
VI Erläuterungen zur Konzernbilanz.....	115
VII Konzern Geldflussrechnung.....	135
VIII Finanzinstrumente und Risikomanagement.....	136
IX Sonstige Angaben.....	151
X Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden.....	158
Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG.....	174
Beteiligungen der Flughafen Wien AG.....	176
Wesentliche nicht beherrschende Anteile.....	192
Erklärung des Vorstands.....	195
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023.....	202
Die Flughafen Wien AG.....	203
Strategie 2030.....	204
Gesamtwirtschaftliches Umfeld.....	208
Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien.....	210
Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien.....	215
Umsatzentwicklung.....	216
Ertragslage.....	217
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur.....	219
Investitionen.....	223
Finanzinstrumente.....	224
Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement.....	225
Risiken der zukünftigen Entwicklung.....	226
Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess.....	234
Forschung, Entwicklung und Innovationsmanagement.....	236
Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 243b UGB.....	239
Offenlegung gemäß § 243a UGB.....	253
Nachtragsbericht.....	255
Prognosebericht.....	256

Einzelabschluss 2023 der Flughafen Wien AG	257
Bilanz der Flughafen Wien AG	258
Gewinn- und Verlustrechnung der Flughafen Wien AG.....	259
Anhang zum Jahresabschluss 2023 der Flughafen Wien AG	261
Allgemeine Erläuterungen und Bilanzierungsgrundsätze.....	262
Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.....	264
Erläuterungen zur Bilanz.....	268
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	273
Sonstige Angaben	276
Anlagen zum Anhang	280
Erklärung des Vorstands.....	287
Glossar	293
Impressum	295

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

→ Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

(in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	2023	Veränderung	2022	2021	2020 ¹
Gesamtumsatz	931,5	34,5%	692,7	407,0	333,7
davon Airport	440,1	37,1%	321,0	169,5	133,0
davon Handling & Sicherheitsdienstleistungen	165,7	32,6%	124,9	94,4	86,1
davon Retail & Properties	182,5	31,5%	138,8	82,4	70,5
davon Malta	120,2	36,6%	88,0	47,4	32,2
davon Sonstige Segmente	23,0	15,1%	20,0	13,3	11,9
EBITDA	393,6	33,0%	295,9	154,4	54,1
EBITDA-Marge (in %) ²	42,2	n.a.	42,7	37,9	16,2
EBIT	261,8	56,6%	167,2	20,0	-86,5
EBIT-Marge (in %) ³	28,1	n.a.	24,1	4,9	-25,9
ROCE vor Steuern (in %) ⁴	15,0	n.a.	9,8	1,2	-4,9
ROCE nach Steuern (in %) ⁵	11,5	n.a.	7,3	0,9	-3,7
Konzernergebnis	188,6	47,2%	128,1	6,6	-75,7
Konzernergebnis Muttergesellschaft	168,4	56,1%	107,9	3,7	-72,8
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	384,8	14,0%	337,6	105,8	-23,0
Investitionen ⁶	107,0	99,4%	53,6	51,6	79,9
Ertragsteuern	69,1	132,3%	29,8	2,9	-25,2
Beschäftigte Köpfe (Flughafen-Wien-Gruppe) ⁷	7.131	8,5%	6.575	5.721	6.541
Mitarbeiter Jahresdurchschnitt (FTE) (Flughafen-Wien-Gruppe) ⁸	5.074	8,1%	4.696	4.858	5.452
	31.12.2023	Veränderung	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapital	1.556,4	7,5%	1.448,5	1.314,5	1.305,5
Eigenkapitalquote (in %)	70,9	n.a.	65,1	63,4	60,1
Nettoliquidität (V): (-) Nettoverschuldung)	361,9	142,3%	149,4	-150,4	-201,9
Bilanzsumme	2.194,4	-1,4%	2.224,9	2.073,8	2.173,3
Gearing (in %) ⁹	-23,3	n.a.	-10,3	11,4	15,5

1) angepasst

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

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

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

5) ROCE nach Steuern (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzüglich zurechenbare Steuern)/durchschnittliches Capital Employed

6) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien inklusive Rechnungs-korrekturen Vorjahre, exkl. Finanzanlagen

7) Anzahl der Köpfe (Vertragsverhältnisse) ohne Gewichtung nach Beschäftigungsgrad für die Flughafen-Wien-Gruppe im laufenden Jahr

8) Nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlingen, exklusive Mitarbeitern ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.), exklusive Vorständen und Geschäftsführern gewichtetes „Full-time Equivalent“ im Jahresdurchschnitt (FTE)

9) Aufgrund der vorhandenen Nettoliquidität wird der Verschuldungsgrad Gearing mit negativem Vorzeichen ausgewiesen

→ Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2023	Veränderung	2022	2021	2020
Passagierentwicklung Gruppe					
Flughafen Wien (in Mio.)	29,5	24,7%	23,7	10,4	7,8
Malta Airport (in Mio.)	7,8	33,4%	5,9	2,5	1,7
Kosice Airport (in Mio.)	0,6	15,2%	0,5	0,2	0,1
Flughafen Wien und Beteiligungen (VIE, MLA, KSC)	38,0	26,2%	30,1	13,1	9,7
Verkehrsentwicklung Wien					
Gesamtpassagiere (in Mio.)	29,5	24,7%	23,7	10,4	7,8
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,6	14,3%	5,8	2,5	1,5
Flugbewegungen	221.095	17,3%	188.412	111.567	95.880
MTOW (in Mio. Tonnen) ¹	9,3	18,2%	7,9	4,7	4,0
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	245.009	-2,2%	250.637	261.299	217.888
Sitzladefaktor ²	80,5	3,7%	77,6	62,5	57,4

→ Börsetechnische Kennzahlen

	2023	Veränderung	2022	2021	2020
Anzahl der ausgegebenen Aktien (in Mio.)	84,0	0,0%	84,0	84,0	84,0
KGV (per 31.12.)	25,4	n.a.	25,2	665,0	-35,0
Gewinn je Aktie (in €)	2,01	55,8%	1,29	0,04	-0,87
Dividende je Aktie (in €) ³	1,32	71,4%	0,77	0,0	0,0
Dividendenrendite (per 31.12.; in %)	2,59	n.a.	2,38	0,0	0,0
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	65,7	n.a.	59,9	0,0	0,0
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	4.275,6	57,3%	2.717,4	2.234,4	2.557,8
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	52,00	54,8%	33,60	32,25	38,10
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	32,25	34,1%	24,05	26,00	17,00
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	50,90	57,3%	32,35	26,60	30,45
Marktgewichtung ATX Prime (per 31.12.; in %)	0,74	n.a.	0,49	0,67	1,05

→ Abkürzungen

Reuters	VIEV.VI
Bloomberg	FLU AV
Nasdaq	FLU-AT
ISIN	AT00000VIE62
Kassamarkt	FLU
ADR	VIAAY

1) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge

2) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere/angebotene Sitzplatzkapazität

3) Berichtsjahr: Vorschlag an Hauptversammlung

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2023



Die Flughafen-Wien-Gruppe

Geschäftsmodell

Die Flughafen Wien Gruppe (FWAG-Konzern) umfasst die drei Flughäfen Wien, Malta und Kosice (Slowakei, at-Equity konsolidiert) sowie den österreichischen Flugplatz Bad Vöslau. Die drei internationalen Flughäfen Wien, Malta und Kosice verzeichneten in 2023 in Summe 38,0 Mio. Passagiere (2022: 30,1 Mio. Passagiere). Den Flughafen Wien frequentierten im Rekordjahr 2019 vor Ausbruch der Covid-Pandemie 31,7 Mio. Fluggäste (2023: 29,5 Mio.). Damit lag Wien gemessen an den Passagierzahlen auf Rang 17 unter den europäischen Airports.

Der Fokus der ab Wien bedienten Verbindungen liegt auf innereuropäischen Routen (ca. 85% der Gesamtpassagiere). Dabei fungiert der Flughafen Wien als wichtige Drehscheibe zu Destinationen in Mittel- und Osteuropa. Attraktive Langstreckenverbindungen runden das Profil ab. Insbesondere profitiert der Flughafen Wien vom großen Einzugsgebiet, welches neben Österreich auch Teile der Tschechischen Republik, der Slowakei und Ungarns umfasst. Der Flughafen Wien ist neben Frankfurt, München, Berlin, Düsseldorf und Zürich einer von sechs Lufthansa Hubs. Der Home Carrier Austrian Airlines erreichte im letzten Jahr einen Marktanteil von ca. 47%, jener der gesamten Lufthansa-Gruppe beträgt etwas über 51%. Einen deutlichen Zuwachs erzielten in den letzten Jahren verschiedene Low Cost Carrier, deren Anteil zuletzt knapp 30% an den Gesamtpassagieren erreichte. Der Flughafen Wien ist einer der größten Arbeitgeber in Ostösterreich. Der FWAG-Konzern beschäftigte mit den vollkonsolidierten Tochterunternehmen im Jahresdurchschnitt 5.074 Mitarbeiter (FTE, Vollzeitäquivalente) bzw. 7.131 Personen (Kopfzahl).

Der Flughafen Wien erbringt als Komplettbetreiber die gesamte Dienstleistungspalette des Flughafenbetriebes. Dazu zählen der operative Flugbetrieb, Bodenabfertigungsdienste, Sicherheitsdienstleistungen und die kommerziellen Aktivitäten des Immobilienmanagements am Standort.

Beim FWAG-Konzern stellen die Geschäftsbereiche der FWAG sowie die einzelnen Tochtergesellschaften und Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen die Geschäftssegmente dar, die zu den Berichtssegmenten Airport, Handling & Sicherheitsdienstleistungen, Retail & Properties, Malta und Sonstige Segmente zusammengefasst werden.

Fünf Segmente der Geschäftstätigkeit

Airport

Das Segment Airport ist für Betrieb und Instandhaltung aller Bewegungsflächen, der Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck am Flughafen Wien verantwortlich (Durchführung Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen). Auch die Akquisition neuer Airline-Kunden und die Erweiterung des Destinationsangebots ist hier zugeordnet.

Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien-, Charter und General-Aviation-Verkehrs werden im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen gebündelt. Dazu zählen neben dem Passagier-, Cargo- und Ramp-Handling auch die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen, die Kontrollen von Personen und Handgepäck und die General Aviation. Das Erbringen der Handling- und Sicherheitsdienstleistungen durch unternehmenseigene Gesellschaften am Flughafen Wien gewährleistet kurze Umsteigezeiten, hohe Pünktlichkeit und maßgeschneiderte Angebote für unsere Kunden.

Retail & Properties

Retail & Properties stellt wichtige Dienstleistungen rund um den Flughafenbetrieb bereit und verantwortet die Entwicklung und Vermarktung der unternehmenseigenen Immobilien. Wesentliche Ergebnisbeiträge liefern das Center Management & Hospitality mit Shopping, Gastronomie, und Passagierservices (Lounges, VIP), das Parken, Werbeerlöse sowie die Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen.

Malta

Das Segment Malta umfasst neben dem Flughafen Malta (Malta International Airport plc, MIA) auch die direkt von diesem gehaltenen Beteiligungen (MIA-Gruppe), die zusammen den Flughafen Malta betreiben. Erlöse generieren die Aviation-Dienstleistungen, das Parken sowie die Vermietung von Retail- und Office-Flächen.

Sonstige Segmente

In diesem Segment werden verschiedene Dienstleistungen zusammengefasst, die sowohl für andere Segmente der Flughafen-Wien-Gruppe als auch für externe Kunden erbracht werden, sowie auch für jene Tochtergesellschaften, die Anteile an assoziierten Unternehmen und an Gemeinschaftsunternehmen im Ausland (z.B. am Flughafen Košice) halten und ansonsten keine operative Tätigkeit ausüben. Das betrifft vor allem Aufgaben wie die Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung, der Telekommunikation und Informatik, der Elektromechanik und Haustechnik, der Errichtung und Wartung von Infrastruktur sowie des Baumanagements und Beratungsleistungen.

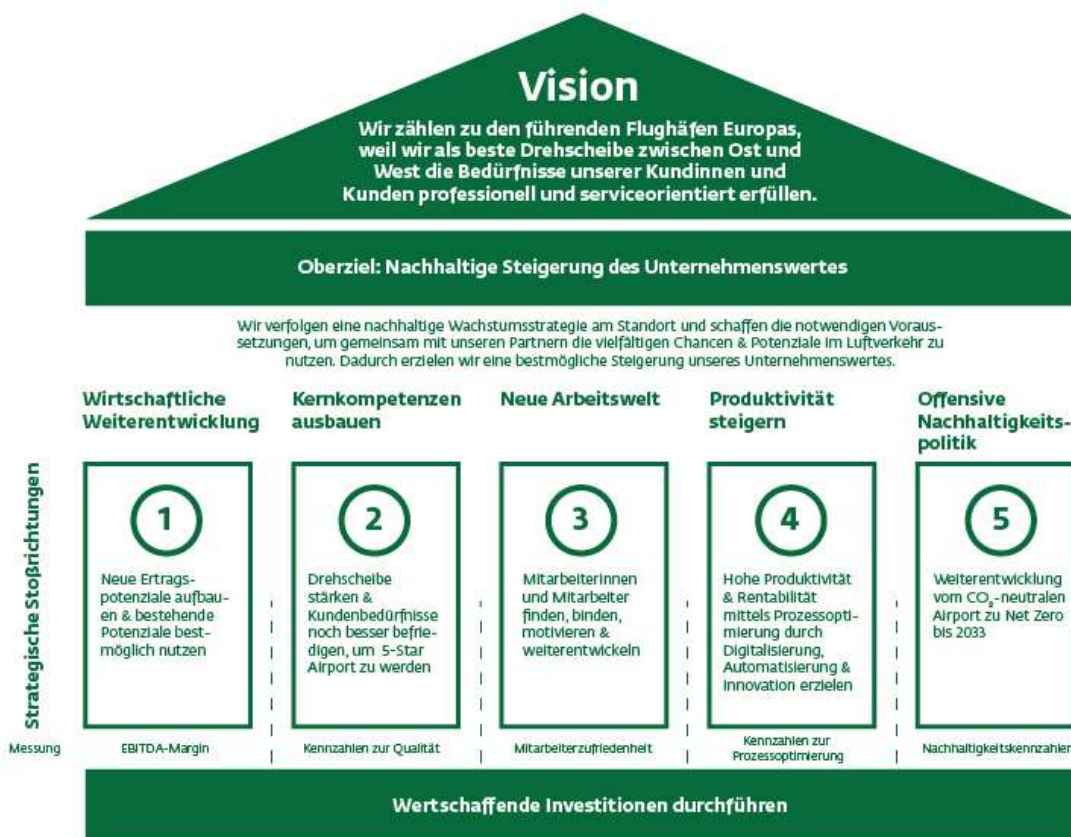
Hinweis: Bei der Summierung gerundeter Beträge und Prozentangaben können durch die Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.

Strategie 2030

Unsere Vision: „Als beste Drehscheibe zwischen Ost und West zählen wir zu den führenden Flughäfen Europas. Wir erfüllen die Bedürfnisse unserer Kunden professionell und serviceorientiert.“ Zur Umsetzung sind wir unseren fünf Werten verpflichtet:

- Wirtschaftlichkeit
- Kundenorientierung
- Respekt
- Professionalität
- Nachhaltigkeit

Dazu wurden fünf strategische Stoßrichtungen für das Oberziel „nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes“ abgeleitet, nämlich:



Strategieprozess

Dem Roll-out der neuen Strategie Ende 2023 ging ein ca. zweijähriger Strategieprozess voraus. Neben Aufsichtsrats- und Managementteamklausuren wurden insbesondere auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Flughafens Wien in den Prozess eingebunden. In rund 70 Strategieworkshops sind in allen Teilen des Unternehmens über 4.000 Ideen eingebracht worden: von strategischen Überlegungen zur Weiterentwicklung unserer Konzernstrategie bis zu konkreten Maßnahmenvorschlägen zur Optimierung unserer Arbeitsweise.

Wirtschaftliche Weiterentwicklung

Neue Ertragspotenziale aufbauen und bestehende Potenziale bestmöglich nutzen

Eine konsequente Kostendisziplin ermöglichte der FWAG eine vollständige Schuldentilgung sowie regelmäßige Dividendenzahlungen. Parallel dazu hat sich der Börsenwert des Unternehmens seit 2011 mehr als versechsfacht.

Die nachhaltige Sicherung, Diversifikation und Erweiterung von Einnahmequellen soll auch künftig den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens sicherstellen; hierzu zählen insbesondere:

- Nachhaltige Weiterentwicklung der Aviation-Entgelte sowie kundenspezifische Angebote
- Steigerung der Durchschnittserlöse im Ground Handling
- Erhöhung der Umsatz-Marge im Retail
- Wertsteigerung des Immobilienvermögens
- Optimierung der Parkeinnahmen
- Ausschöpfung der Werbepotentiale am Standort
- Konsequente Forcierung von Cross-Selling Maßnahmen

Kernkompetenzen ausbauen

Drehscheibe stärken und Kundenbedürfnisse noch besser befriedigen um 5-Star Airport zu werden

Die FWAG ist Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafens Wien und bietet somit die gesamte Dienstleistungspalette an: Operativer Flughafenbetrieb, Bodenabfertigungsdienste, Sicherheitsdienstleistungen, Infrastruktur sowie die damit zusammenhängenden kommerziellen Aktivitäten.

Bei kundenrelevanten Kriterien im Aviation-Bereich wie Pünktlichkeit, Umsteigezuverlässigkeit oder Service Quality sowie im „Safety & Security“-Bereich erzielt der Flughafen Wien eine überdurchschnittlich hohe Qualität bei gleichzeitig überaus effizientem Ressourceneinsatz. Diese international bekannte Kernkompetenz gilt es auch zukünftig zu halten bzw. auszubauen. Ein ausgezeichnetes Zusammenspiel von funktionierenden Services (Terminal, Sicherheitskontrolle, Gepäck, Airside-Management, Handling etc.) ist der Garant dafür, dass der Flughafen Wien die höchste Pünktlichkeit der Hubs der Lufthansa-Gruppe vorweisen kann und dadurch den am Standort operierenden Airlines einen Wettbewerbsvorteil bietet.

Darüber hinaus soll Passagieren ein erstklassiges Reiseerlebnis sowie ein vielfältiges Angebot an Destinationen und Fluglinien geboten werden. Ambiente und Aufenthaltsqualität am Flughafen sollen sich zielgerichtet weiterentwickeln und die ausgezeichneten Anbindungen mittels unterschiedlicher Verkehrsmittel laufend optimiert werden. Dadurch stärkt der Flughafen Wien seine Position als führender Airport in der Catchment-Area und verbessert zunehmend seine Position unter den Lufthansa-Hubs.

Neue Arbeitswelt

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter finden, binden, motivieren und weiterentwickeln

Unser Unternehmen ist ein attraktiver Arbeitgeber. Aktuelle Studien weisen den Flughafen Wien als einen der Top-Arbeitgeber des Landes aus. Diese Position gilt es durch gezielte Maßnahmen auch zukünftig zu halten und konsequent weiter auszubauen. Im aktuellen Umfeld mit einer erweiterten Werteskala braucht es vermehrt Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung. Die Wahrnehmung als verlässlicher und guter

Arbeitgeber in der Bevölkerung ist ein wichtiger Schlüssel, um in diesem kompetitiven Umfeld bestehen zu können.

Die Belegschaft des Flughafens Wien zeichnet sich durch hohe Diversität aus. Im Kampf um die besten Talente wird zukünftig dem Diversitätsmanagement sowie der Förderung von Frauen eine noch größere Bedeutung zukommen. Das Management der FWAG zeichnet sich durch eine enge, vertrauensvolle und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit den Belegschaftsvertretern aus.

Technologische Neuerungen im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung werden Prozesse verbessern und dadurch die Produktivität steigern. Der Anspruch an die technischen Fähigkeiten der bestehenden sowie der neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird steigen.

Produktivität steigern

Hohe Produktivität und Rentabilität mittels Prozessoptimierung durch Digitalisierung, Automatisierung und Innovation erzielen

Der Wettbewerb wird über alle Branchen hinweg immer intensiver. Um konkurrenzfähig zu bleiben, ist eine permanente Weiterentwicklung und selbstkritisches Hinterfragen der eigenen Prozesse erforderlich. Durch Digitalisierung, Automatisierung und Innovation können Wettbewerbsvorteile aufgebaut, Gewinnpotentiale gehoben und Kosten reduziert werden. Die FWAG versteht sich daher als innovationsfreundliches Unternehmen. Innovationsmanagement ist zentrale Führungsaufgabe und Teil der Unternehmenskultur.

Um die Digitalisierungs- und Innovationsbemühungen der FWAG proaktiv voranzutreiben, werden die strategischen und operativen Digitalisierungs- und Innovationsagenden zentral koordiniert. Die Identifizierung, Auswahl und Umsetzung von Innovationspotentialen erfolgt dezentral in den operativen Organisationseinheiten.

Zusätzlich entsteht durch das aufgebaute Startup-Ökosystem im Conference & Innovation Center – insbesondere auch durch die enge Zusammenarbeit mit „Plug and Play“, einem der größten Startup Accelerator weltweit – eine Symbiose aus Innovation, Conference und Co-Working. Mittlerweile befindet sich auch der Europahub von „Plug and Play“ für die Entwicklung im Bereich Travel & Hospitality am Flughafen Wien. Durch die Kooperation mit „Plug and Play“ konnten in den vergangenen Jahren zahlreiche POCs (Proof of Concepts) mit verschiedenen internationalen Partnern durchgeführt werden.

Offensive Nachhaltigkeitspolitik

Weiterentwicklung vom CO₂-neutralen Airport zu Net Zero bis 2033

Der Flughafen Wien bekennt sich zu einem nachhaltigen Umgang mit der Umwelt und übernimmt Verantwortung für sein Umland sowie die dort lebende Bevölkerung. Zusätzlich zu einem CO₂-neutralen Flughafenbetrieb werden im Flugverkehr Sustainable Aviation Fuels (SAF) eine zentrale Rolle zur Dekarbonisierung der Branche spielen.

Mittels einer offensiven Nachhaltigkeitspolitik – die sich auch ganz deutlich in den Investitionen der FWAG widerspiegelt – soll sich der Flughafen bis 2033 schrittweise von einem CO₂-neutralen Airport-Betrieb zu „Net Zero“ entwickeln. Nachhaltigkeitsaktivitäten der FWAG sind zum leitenden Führungsprinzip geworden. Daher sollen Investitionsentscheidungen der FWAG auch stets unter Berücksichtigung nachhaltiger Grundsätze getroffen werden:

- Nachhaltige Beschaffung im Sinne einer Kreislaufwirtschaft
- Weitere Erhöhung der Energieeffizienz bzw. der eigenen nachhaltigen Stromproduktion sowie Reduktion der laufenden Ressourcenverbräuche
- Maßnahmen zur Minimierung des induzierten CO₂-Ausstoßes: Optimierung öffentlicher Verkehrsanbindung, Umstellung Fuhrpark auf nachhaltige Antriebsformen etc.

Der Flughafen Wien ist Vorreiter im Bereich Nachhaltigkeit. Zudem ist ein kooperativer Dialog mit dem Umfeld des Flughafens von zentraler Bedeutung. Die vertrauensvolle Arbeit des Dialogforums und der intensive Austausch mit den Entscheidungsträgern sowie der Bevölkerung in der Region soll fortgeführt bzw. weiterentwickelt werden.

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Das makroökonomische Umfeld, Wirtschaftswachstum, Währungsrelationen sowie die Entwicklung der verfügbaren Einkommen und des internationalen Handels haben großen Einfluss auf den Flugverkehr. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone und der Region Zentral- und Osteuropa betroffen. Das gilt ebenso für die Flughäfen Malta und Košice, bei welchen zusätzlich auch noch ihr lokales Umfeld zu beachten ist. Wichtige Faktoren für die Entwicklung des FWAG-Konzerns sind die ökonomische und politische Lage in Nordamerika, Russland sowie im Fernen, Mittleren und Nahen Osten. In diesem Zusammenhang sind insbesondere der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und der militärisch geführte Gaza-Konflikt von Relevanz.

Während sich die Weltwirtschaft und auch die weltweiten Lieferketten im Jahr 2023 weiter von den erheblichen Rückschlägen durch die Covid-19 Pandemie erholen konnten, belastet der weiterhin andauernde russische Angriffskrieg auf die Ukraine und der Krieg zwischen Israel und der palästinensischen Hamas spürbar das geopolitische Geschehen und die wirtschaftliche Entwicklung. Die mit Sommer 2021 einsetzende massive Erhöhung der Inflation mit unterjährigen Teuerungsraten von bis zu 11,2% ist mittlerweile wieder am Abflachen und lag zu Jahresende bei etwas über 5% (Quelle: statista.com). Zur Eindämmung der Teuerung haben viele Zentralbanken die Leitzinssätze deutlich angehoben (Leitzinssatz EU: 4,50%; USA: 5,25-5,50%) und damit ein Abkühlen der jeweiligen Wirtschaften in Kauf genommen.

Inflation, hohe Zinsen und eine global schwache Industrie haben die wirtschaftliche Entwicklung in Österreich belastet und zu einem leichten Rückgang der Wirtschaftsleistung von 0,8% im Jahr 2023 geführt. Mit Jahresende dürfte die milde Rezessionsphase allerdings größtenteils überwunden sein. Für das Jahr 2024 wird wieder ein positives Wachstum von 0,9% und für das Jahr 2025 ein weiteres Wachstum von 2% des BIP prognostiziert (Quelle: WIFO – Konjunkturprognose, Dezember 2023). Die Inflation blieb im Gesamtjahr 2023 besonders in Österreich mit 7,8% weiterhin sehr hoch und lag nur geringfügig unter dem Wert von 2022 (8,6%). Wesentlichste Preistreiber waren die Gastronomie, Nahrungsmittel, Haushaltsenergie und Wohnungsinstandhaltung (Quelle: Statistik Austria).

Auch im Euroraum haben die starken Preissteigerungsraten zu einer Schwächung der Konsumnachfrage geführt. Zudem belastet die schwache Industriekonjunktur besonders die Industrieregionen Mitteleuropas. Durch die gesunkenen Haushaltsenergiepreise sank die Inflation im Euroraum allerdings im November 2023 markant auf 2,4% und lag im Dezember 2023 bei 2,9%. Es ist davon auszugehen, dass der aktuelle EZB-Leitzinssatz den Höchststand erreicht hat und es zu keiner weiteren Anhebung mehr kommen wird (Quelle: WIFO – Konjunkturprognose, Dezember 2023). Das BIP-Wachstum ist im Euroraum mit 0,5% im Jahr 2023 schwächer als in den meisten anderen großen Volkswirtschaften ausgefallen. Für 2024 wird ein um 0,8% steigendes BIP erwartet, für 2025 werden plus 1,5% prognostiziert (Quelle: OeNB – Wirtschaftsprognose für Österreich, Dezember 2023).

Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft und Reisetätigkeit

Nach der deutlichen Erholung im Jahr 2022 im Anschluss an die beiden stark von der Covid-19 Pandemie betroffenen Jahre 2020 und 2021 ist Österreichs Tourismus auch im Jahr 2023 wieder deutlich gewachsen. Die Anzahl der Nächtigungen lag mit mehr als 150 Millionen nur mehr rund ein Prozent hinter den Zahlen des Rekordjahres 2019. Besonders wichtig waren dabei wiederum die Urlauber aus dem Ausland mit einem Anteil von knapp 74%.

Die Erholung des Tourismus zeigt sich auch in der Reisetätigkeit der Österreicher. Während in Q1-3/2022 rund 22,1 Mio. Urlaubs- und Geschäftsreisen unternommen wurden, stieg diese Zahl im selben Zeitraum 2023 auf etwa 23,8 Mio. Reisen an, ein Plus von 7,6%. Fast 9 von 10 Trips entfielen dabei auf Urlaubsreisen. Während Inlandsreisen im Vergleich zum Vorjahr nahezu gleichgeblieben sind, sind die Reisen ins Ausland mit +15,5% besonders stark angestiegen (Quelle: Statistik Austria).

Verkehrsentwicklung

Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe

Kumulierte Verkehrsentwicklung

Verkehrskennzahlen VIE, MIA, KSC	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019
Gesamtpassagiere	37.958.240	26,2%	30.072.961	39.527.803
davon Lokalpassagiere	31.226.964	29,1%	24.188.892	32.135.634
davon Transferpassagiere	6.650.268	14,5%	5.805.866	7.237.646
Flugbewegungen	277.096	18,8%	233.165	324.740
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	264.274	-1,0%	266.968	300.266

Dank der kontinuierlich hohen Nachfrage an den Standorten der Flughafen-Wien-Gruppe (Flughafen Wien, Airport Malta und Airport Košice) konnte ein Anstieg der Passagierzahlen im Vergleich zum Vorjahr um 26,2% auf 37.958.240 Passagiere verzeichnet werden, was 96% des Passagieraufkommens des Rekordjahres 2019 entspricht.

Überproportional gewachsen ist die Zahl der Lokalpassagiere. Mit 31.226.964 lag dieser Wert 29,1% über dem Vergleichszeitraum 2022. Bei den Transferpassagieren wurde gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 14,5% verzeichnet, während die Flugbewegungen um 18,8% auf 277.096 zunahmen. Die Fracht ging gruppenübergreifend betrachtet leicht um 1,0% auf 264.274 Tonnen zurück.

Hervorzuheben ist insbesondere das dritte Quartal des Jahres 2023. Mit einem leichten Plus von 0,4% zum Rekordquartal 2019 wurden in den Monaten Juli bis September 2023 in der FWAG-Gruppe insgesamt 11.976.746 Passagiere abgefertigt – (Q3/2019: 11.927.389).

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien

Deutlicher Anstieg der Passagierzahlen (+24,7%) gegenüber dem Vorjahr

Verkehrskennzahlen	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019
Gesamtpassagiere (in Mio.)	29,5	24,7%	23,7	31,7
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	22,8	28,2%	17,8	24,3
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,6	14,3%	5,8	7,2
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,1	4,3%	0,1	0,2
Flugbewegungen	221.095	17,3%	188.412	266.802
MTOW (in Mio. Tonnen)	9,3	18,2%	7,9	10,9
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	245.009	-2,2%	250.637	283.806
Sitzladefaktor in %	80,5	n.a.	77,6	77,3
Anzahl der Destinationen	203	-3,8%	211	217
Anzahl der Airlines	65	-5,8%	69	77

Im Jahr 2023 verzeichnete der Flughafen Wien erneut beeindruckende Erfolge, indem er insgesamt 29.533.186 Passagiere abfertigte. Dies bedeutet einen deutlichen Zuwachs von 24,7% im Vergleich zum Vorjahr und einen Anteil von 93,3% des Vor-Covid-19 Niveaus des Jahres 2019. Damit erreicht der Flughafen Wien, gemessen an den Passagierzahlen, das zweitstärkste Jahr in seiner Firmengeschichte.

Der Flughafen Wien konnte seine Position als bedeutender internationaler Verkehrsknotenpunkt ausbauen. Die Reiselust ist trotz der hohen Inflation in Österreich weiterhin ungebrochen.

In den Monaten Juli und August wurden beinahe die Werte aus dem Rekordjahr 2019 erreicht. Der verkehrsstärkste Tag des Jahres war der 16. Juli, an dem 111.500 Reisende abgefertigt wurden. Im gesamten Jahr wurden an 50 Tagen mehr als 100.000 Passagiere gezählt.

Die Pünktlichkeitsrate im Rahmen des Lufthansa-Verbands mit den Flughäfen München, Zürich und Frankfurt lag im Berichtsjahr weiterhin auf einem anhaltend hohem Niveau. Diese Konstanz beweist die Effizienz und exzellente Servicequalität, die am Flughafen Wien zur Verfügung gestellt wird.

Top Reiseziele im Sommer waren Antalya, Mallorca, Barcelona, Kreta und Venedig. Diese Destinationen zogen zahlreiche Passagiere an und trugen maßgeblich zur positiven Entwicklung bei.

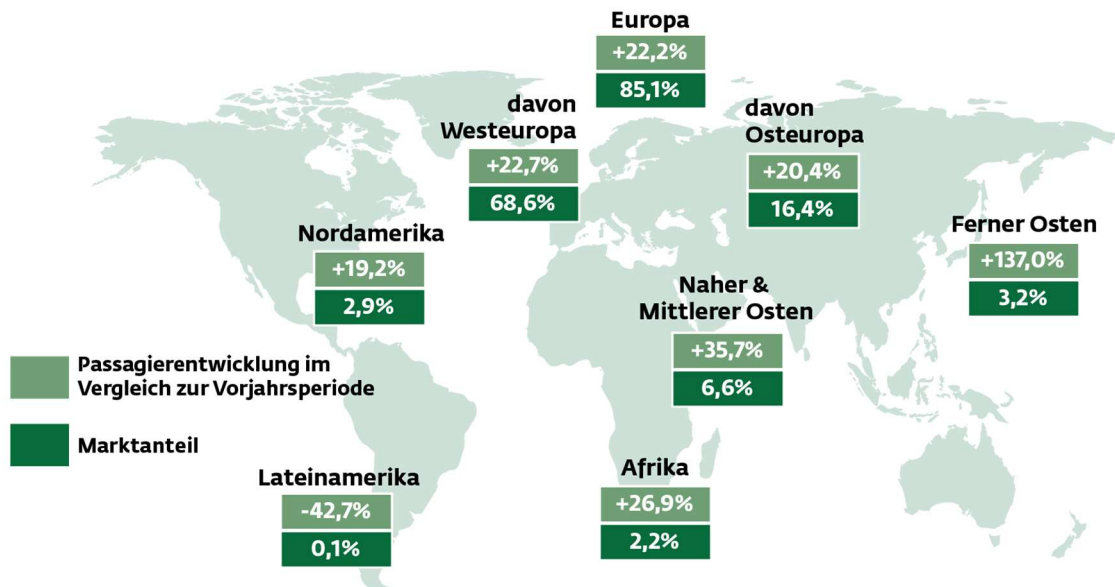
Das Passagieraufkommen verteilt sich auf 22.831.334 abgefertigte Lokalpassagiere (+28,2% ggü. 2022) und 6.620.862 Transferpassagiere (+14,3%). Ebenso nahmen die Flugbewegungen um 17,3% auf 221.095 zu. Verglichen mit 2019 entspricht dies allerdings immer noch einem Minus von 45.707 Bewegungen (-17,1%). Zurückzuführen ist dies auf den Zuwachs der durchschnittlichen Passagiere pro Flug von 121 auf 137 dank des Einsatzes größerer Flugzeuge und des höheren Sitzladefaktors von 80,5%, verglichen mit 77,6% in 2022 und 77,3% in 2019. Das Frachtaufkommen reduzierte sich gegenüber 2022 hingegen um 2,2% auf 245.009 Tonnen.

2023 wurde der Flughafen Wien von 65 Fluglinien angefliegen, die 203 Destinationen in 65 Ländern im Linienverkehr bedienten.

Passagierentwicklung am Flughafen Wien

→ Aufkommen abfliegender Passagiere (Linie & Charter) 2023 nach Regionen

Region	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019	Anteil 2023	Anteil 2022	Anteil 2019
Westeuropa	10.098.820	22,7%	8.230.803	10.717.728	68,6%	69,8%	68,0%
Osteuropa	2.417.082	20,4%	2.008.215	2.755.423	16,4%	17,0%	17,5%
Ferner Osten	465.213	137,0%	196.254	698.436	3,2%	1,7%	4,4%
Naher und Mittlerer Osten	965.932	35,7%	711.710	797.495	6,6%	6,0%	5,1%
Nordamerika	434.019	19,2%	364.053	459.377	2,9%	3,1%	2,9%
Afrika	319.516	26,9%	251.778	333.305	2,2%	2,1%	2,1%
Lateinamerika	12.535	-42,7%	21.866	593	0,1%	0,2%	0,0%
	14.713.117	24,8%	11.784.679	15.762.357	100,0%	100,0%	100,0%



Abgeflogene Passagiere, Entwicklung 2023 im Vergleich zu 2022 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2023

Abfliegende Passagierströme im Detail betrachtet: Die beliebteste Region ab Wien bleibt nach wie vor Westeuropa, mit einem Anteil von 68,6%. Im Vergleich zu 2022 verzeichnete die Region einen Anstieg um +22,7% auf 10.098.820 Passagiere. Das größte absolute Wachstum fand nach Deutschland statt (348.832, +21,2%), gefolgt von Italien (281.844, +29,7%) und Spanien (165.166, +16,1%). Trotz des starken Wachstums nach Deutschland liegt dieses Marktsegment allerdings immer noch 28,5% unter dem Niveau von 2019.

Auch nach Osteuropa konnte der Flughafen Wien einen Zuwachs um 20,4% auf 2.417.082 abfliegende Reisende verzeichnen. Aufgrund des anhaltenden Ukraine-Konflikts und den damit einhergehenden Einschränkungen des Flugbetriebs in die Ukraine, nach Russland und Weißrussland liegt der Osteuropaverkehr 12,3% unter dem Vergleichszeitraum von 2019.

Destinationen im Fernen Osten waren bis weit ins Jahr 2022 noch von pandemiebedingten Reisebeschränkungen belastet. Mit der Rückkehr der Reisefreiheit, besonders in Ländern wie China und Japan, stieg die Anzahl der Passagiere im Jahr 2023 um 137,0% im Vergleich zu 2022 auf 465.213. Trotzdem liegt

der Ferne Osten relativ betrachtet mit einem Minus von 33,4% (-233.223 Passagiere) immer noch am weitesten hinter dem Niveau von 2019 zurück.

Im Gegensatz dazu, konnte der Verkehr in den Nahen und Mittleren Osten bisher am stärksten zulegen und befindet sich bereits - trotz der Eskalation in Palästina im vierten Quartal - deutlich über dem Vorkrisenniveau. Im Berichtsjahr wurden 965.932 Passagiere in diese Region abgefertigt, ein Plus von 35,7% gegenüber 2022 und eine Steigerung von 21,1% (+168.437 Passagiere) gegenüber 2019.

Nach Nordamerika sind im Jahr 2023 insgesamt 434.019 Passagiere abgeflogen (+19,2% gegenüber 2022), das entspricht einem Anteil von rund 95% des Gesamtjahres 2019 (-25.358 Passagiere). Im Vergleich zur gesamten Region ist der Anstieg der Passagiere in die USA gegenüber 2022 mit 13,4% etwas geringer (2019: +9,9%).

Nach Afrika wurden 319.516 abfliegende Passagiere gezählt (+26,9% gegenüber 2022), während nach Lateinamerika 12.535 Reisende abgefertigt wurden (-42,7% gegenüber 2022).

→ Die 5 passagierstärksten Destinationen 2023 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019
1. London	628.753	22,1%	515.095	707.002
2. Frankfurt	474.572	31,3%	361.449	562.166
3. Paris	445.094	20,4%	369.560	514.760
4. Istanbul	427.842	16,2%	368.186	369.986
5. Amsterdam	386.504	24,6%	310.283	475.165

→ Entwicklung des Passagieraufkommens im zentral- und osteuropäischen Raum 2023 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019
1. Bukarest	241.413	11,4%	216.766	312.843
2. Warschau	235.237	39,2%	169.022	192.884
3. Sofia	175.176	29,5%	135.307	173.492
4. Belgrad	123.321	21,0%	101.936	101.230
5. Tirana	114.835	14,6%	100.242	90.402
6. Pristina	105.916	11,7%	94.804	57.605
7. Krakau	104.550	41,6%	73.849	63.698
8. Riga	98.283	30,8%	75.146	66.219
9. Podgorica	85.679	7,4%	79.764	42.004
10. Yerevan	84.364	39,2%	60.608	37.243
Sonstige	1.048.308	16,4%	900.771	1.617.803
Abfliegende Passagiere	2.417.082	20,4%	2.008.215	2.755.423

→ Entwicklung des Passagieraufkommens Langstrecke 2023 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019
1. Bangkok	157.504	39,9%	112.555	178.010
2. Taipei	116.724	>500	17.235	139.762
3. Newark	93.742	24,3%	75.419	67.295
4. Toronto	82.436	41,1%	58.429	76.248
5. Chicago	80.430	16,7%	68.937	80.342
6. Washington	56.436	13,3%	49.816	56.481
7. New York	51.549	11,3%	46.325	62.470
8. Seoul	47.011	161,1%	18.004	44.299
9. Addis Abeba	44.349	26,7%	34.994	39.813
10. Montreal	42.027	28,6%	32.669	39.664
Sonstige	210.506	67,1%	125.966	451.874
Abfliegende Passagiere	982.714	53,5%	640.349	1.236.258

→ Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen und Mittleren Osten 2023 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019
1. Tel Aviv	267.463	1,7%	262.875	299.119
2. Dubai	213.337	28,1%	166.561	211.893
3. Abu Dhabi	121.310	128,9%	53.006	0
4. Doha	115.645	43,9%	80.348	116.397
5. Amman	83.467	35,5%	61.602	50.129
Sonstige	164.710	88,6%	87.318	119.957
Abfliegende Passagiere	965.932	35,7%	711.710	797.495

→ Passagieraufkommen nach Airlines 2023

Fluglinie	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019	Anteil 2023	Anteil 2022	Anteil 2019
Austrian	13.862.273	24,4%	11.144.003	13.673.856	46,9%	47,1%	43,2%
Ryanair/Lauda	5.954.732	20,4%	4.946.744	2.656.939	20,2%	20,9%	8,4%
Wizz Air	2.031.506	26,9%	1.600.351	2.080.809	6,9%	6,8%	6,6%
Eurowings	696.928	44,4%	482.731	2.277.788	2,4%	2,0%	7,2%
Turkish Airlines	695.578	21,0%	574.977	550.309	2,4%	2,4%	1,7%
Emirates	406.730	30,6%	311.360	415.533	1,4%	1,3%	1,3%
Pegasus Airlines	388.566	29,7%	299.579	291.831	1,3%	1,3%	0,9%
KLM Royal Dutch Airlines	365.088	19,7%	305.033	379.618	1,2%	1,3%	1,2%
SunExpress	341.883	23,3%	277.336	256.927	1,2%	1,2%	0,8%
Iberia	337.901	19,9%	281.753	304.067	1,1%	1,2%	1,0%
Sonstige	4.452.001	28,7%	3.458.266	8.774.512	15,1%	14,6%	27,7%
davon Lufthansa-Gruppe ¹	15.183.542	23,3%	12.311.095	17.318.078	51,4%	52,0%	54,7%
davon Low-Cost Carrier	8.821.767	20,5%	7.322.493	7.663.225	29,9%	30,9%	24,2%
Passagiere gesamt	29.533.186	24,7%	23.682.133	31.662.189	100,0%	100,0%	100,0%

1) Lufthansa Gruppe: Austrian, Brussels Airlines, Eurowings, Lufthansa und SWISS

Entwicklung der größten Airlines am Flughafen Wien

Austrian behauptet weiterhin ihre unangefochtene Position als größter Kunde am Flughafen Wien und bleibt damit führend im Markt. Im Jahr 2023 konnte die Airline einen Marktanteil von 46,9% am Gesamtpassagieraufkommen verzeichnen, im Vergleich zu 47,1% im Jahr 2022 und 43,2% im Jahr 2019. Im Verlauf des Berichtsjahres wurden insgesamt 13.862.273 Passagiere abgefertigt, was nicht nur einem deutlichen Anstieg von 24,4% (2.718.270) gegenüber 2022 entspricht, sondern auch einer Steigerung zu 2019 um 1,4% (188.417).

Ryanair/Lauda bleibt weiterhin der zweitgrößte Carrier am Standort mit einem Marktanteil am Gesamtpassagieraufkommen von 20,2% im Jahr 2023 und insgesamt 5.954.732 Passagiere von und nach Wien. Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum entspricht das einer Steigerung von 20,4% (1.007.988). Damit setzt die Airline ihr beeindruckendes Wachstum am Flughafen Wien fort, die Passagierzahlen haben sich gegenüber 2019 mehr als verdoppelt (+124,1%, 3.297.793).

Wizz Air, drittstärkste Airline im Geschäftsjahr 2023, fertigte insgesamt 2.031.506 Reisende ab. Dies entspricht 97,6% der Passagierzahlen im Vergleich zum Berichtszeitraum 2019 (2019: 2.080.809) und einem Plus von 26,9% im Vergleich zu 2022.

Leichter Rückgang beim Frachtaufkommen (minus 2,2%)

Die gesamte umgeschlagene Frachtmenge am Flughafen Wien in 2023 (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 245.009 Tonnen, was einem Rückgang um 2,2% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Frachtmenge liegt damit noch deutliche 13,7% unter dem Jahr 2019.

Das von der Flughafen Wien AG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 206.773 Tonnen, was einem Plus von 1,6% gegenüber 2022 und einem durchschnittlichen Marktanteil von 84,4% entspricht.

Während es beim Volumen der abgefertigten Luftfracht am Flughafen Wien im Vergleich zum Vorjahr mit 172.282 Tonnen ein leichtes Wachstum gab (+1,6%), sank das Trucking-Volumen um 10,4% auf einen Wert von 72.726 Tonnen. Innerhalb der Luftfracht gab es beim Belly-Verkehr durch die Wiederaufnahme weiterer Langstreckenverbindungen eine Steigerung um 26,6%, während das Volumen des Frachter-Segments um 15,4% sank. Rückgängen im Import (-4,6%) stand ein leichtes Wachstum bei den Exportmengen (+0,8%) gegenüber.

Die Zahlen des 4. Quartals 2023 zeigen - auch im globalen Vergleich - einen leichten Aufwärtstrend bei den Frachtmengen.

Verkehrsentwicklung der Flughäfen Malta und Košice

Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen)

Verkehrskennzahlen	2023	Veränderung	2022
Gesamtpassagiere (in Mio.)	7,8	33,4%	5,9
Flugbewegungen	51.353	27,3%	40.355
MTOW (in Mio. Tonnen)	2,0	28,6%	1,6
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	19.264	18,0%	16.330

Am Flughafen Malta wurden im Berichtsjahr insgesamt 7.803.042 Passagiere abgefertigt, was einem Plus von 33,4% im Vergleich zu 2022 entspricht. Die Flugbewegungen erhöhten sich von 40.355 auf 51.353 Starts und Landungen, und auch das Frachtaufkommen konnte um 2.934 Tonnen beziehungsweise 17,9% auf 19.264 Tonnen zulegen.

Košice (at-Equity-Beteiligung)

Verkehrskennzahlen	2023	Veränderung	2022
Gesamtpassagiere (in Mio.)	0,6	15,2%	0,5
Flugbewegungen	4.648	5,7%	4.398
MTOW (in Mio. Tonnen)	0,2	4,7%	0,1
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	1,4	39,1%	1,0

Der Flughafen Košice erreichte im Jahr 2023 mit insgesamt 622.012 Passagieren – ein Plus von 15,2% im Vergleich zu 2022 - das erfolgreichste Geschäftsjahr seiner Geschichte. Der August war der stärkste Monat des Jahres, es wurden erstmals mehr als 100.000 Passagiere gezählt.

Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie die Methodik der Anpassungen für 2023 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt.

Die Novellierung des FEG aufgrund der Covid-19 Pandemie führte zu folgenden Änderungen bei der Berechnung der Flughafenentgelte:

Die Flughafenentgelte am Flughafen Wien werden gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet vom 1.8. bis 31.7.) angepasst. Diese Regelung endet mit dem 31. Dezember 2026. Das bedeutet, dass die Flughäfen im Entgeltantrag 2026 wieder zur bestehenden Formel zurückkehren und mit 1. Jänner 2027 wieder die bestehende Formel anwenden.

Sollte sich die Branche andererseits aber rascher erholen, ist eine schnellere Rückkehr zur bestehenden Formel vorgesehen. Das ist dann der Fall, wenn ein dreijähriger Durchschnitt der Verkehrsmenge (MTOW, Treibstoffmenge, Passagierzahl) den dreijährigen Durchschnitt von 1.8.2016 bis 31.7.2019 übersteigt.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die Flughafen Wien AG folgende Änderungen der Entgelte ab 1.1.2023, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden.

- | | |
|--|--------|
| • Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt | +5,78% |
| • Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt | +5,78% |
| • Infrastrukturentgelt Betankung | +5,78% |

Das Sicherheitsentgelt inklusive Maßnahmen zur Implementierung des Exit-Entry-Systems (EES) am Flughafen Wien betrug € 9,44/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) betrug € 0,70/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,09/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,18/abfliegender Passagier.

Die Flughafen Wien AG hat wie im Vorjahr zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2023 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 8,60/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 12,60/abfliegender Transferpassagier gesenkt. Der Transferincentive wurde gestrichen.

Ergänzend wurde mit dem Volumen-Incentive das nachhaltige Passagiervolumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert und mit dem Transfer-Security-Incentive die Rolle des Flughafen Wien als Hub-Airport weiter gestärkt. Der Frachtincentive dient der Förderung des Frachtverkehrs auf der Langstrecke.

Entgelte des Flughafens Malta

Die Entgelte des Flughafens Malta (Fluggasttarif, Lande- und Parkgebühren) werden nach der Tarifordnung abgerechnet. Im Berichtsjahr wurden diese nicht angehoben. Das aktuelle Incentive-Schema steht allen Airlines gleichermaßen zur Verfügung.

Umsatzentwicklung

Externe Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Airport	440,1	37,1%	321,0
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	165,7	32,6%	124,9
Retail & Properties	182,5	31,5%	138,8
Malta	120,2	36,6%	88,0
Sonstige Segmente	23,0	15,1%	20,0
Externer Konzernumsatz	931,5	34,5%	692,7

Die Umsatzerlöse der Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) konnten in 2023 um 34,5% auf € 931,5 Mio. (2022: € 692,7 Mio.) zulegen. Eine positive Entwicklung konnte in allen Segmenten verzeichnet werden. Die Details dazu finden sich in den nachfolgenden Kapiteln.

Entwicklung der Segmente

Ergebnis der Segmente 2023

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze ¹	478,4	258,6	200,1	120,2	174,0	-299,8	931,5
Betriebsleistung	483,0	258,8	202,7	120,2	176,6	-299,8	941,7
Betriebsaufwand ²	382,6	252,8	121,6	59,7	163,0	-299,8	679,9
EBITDA	176,7	14,6	100,6	75,4	26,4		393,6
EBITDA-Marge in %	36,9	5,6	50,3	62,7	15,2		42,2
EBIT	100,4	6,1	81,1	60,5	13,7		261,8
EBIT-Marge in %	21,0	2,3	40,5	50,4	7,9		28,1

1) enthält in den Segmenten externe und interne Umsätze. Die Summe stellt den externen Konzernumsatz dar.

2) inkl. Abschreibungen sowie at-Equity-Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente.

Ergebnis der Segmente 2022

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze ¹	355,3	192,5	154,8	88,0	142,0	-239,9	692,7
Betriebsleistung	360,2	192,9	166,1	88,0	144,1	-239,9	711,5
Betriebsaufwand ²	310,8	196,4	101,9	46,6	128,5	-239,9	544,4
EBITDA	127,2	5,0	81,4	55,1	27,2		295,9
EBITDA-Marge in %	35,8	2,6	52,6	62,6	19,2		42,7
EBIT	49,4	-3,5	64,2	41,5	15,6		167,2
EBIT-Marge in %	13,9	-1,8	41,5	47,1	11,0		24,1

1) enthält in den Segmenten externe und interne Umsätze. Die Summe stellt den externen Konzernumsatz dar.

2) inkl. Abschreibungen, Wertaufholung sowie at-Equity-Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente.

Segment Airport

Beträge in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Aircraftbezogene Entgelte	70,8	13,1%	62,6
Passagierbezogene Entgelte	314,9	47,0%	214,3
Infrastruktur Erlöse & Dienstleistungen	54,3	23,2%	44,1
Umsatz Segment Airport	440,1	37,1%	321,0

Die Erlöse aus aircraftbezogenen Entgelten legten um 13,1% auf € 70,8 Mio. (2022: € 62,6 Mio.) zu. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Bewegungen von 17,3% und des MTOWs von 18,2% zurückzuführen. Die passagierbezogenen Entgelte haben sich von € 214,3 Mio. auf € 314,9 Mio. um 47,0% erhöht, getrieben durch die Passagierentwicklung (plus 24,7%) sowie Tarif-Indexierungen. Die Erlöse aus der Bereitstellung und Vermietung von Infrastruktur und aus sonstigen Dienstleistungen stiegen um 23,2% und betragen € 54,3 Mio. (2022: € 44,1 Mio.). Mit einem Anteil von 47,2% (2022: 46,3%) leistet das Segment den größten Beitrag zum Konzernumsatz. Die internen Umsatzerlöse erhöhten sich um 11,6% auf € 38,3 Mio., u.a. durch höhere interne Vermietungserlöse und Konzernverrechnungen. Die sonstigen Erträge reduzierten sich geringfügig um € 0,3 Mio. auf € 4,6 Mio. und betreffen im Wesentlichen aktivierte Eigenleistungen aufgrund von Bautätigkeiten am Standort Wien.

Der Materialaufwand stieg im Vorjahresvergleich um € 1,8 Mio. auf € 7,0 Mio. (2022: € 5,2 Mio.) aufgrund eines höheren betriebsbedingten Verbrauchs an Enteisungsmitteln und sonstigen Materials. Der Anstieg des Personalaufwandes um € 8,0 Mio. auf € 53,2 Mio. ergibt sich im Wesentlichen aus den zwei kollektivvertraglichen Erhöhungen sowie in der Vergleichsperiode erfolgswirksam erfassten Kurzarbeitsbeihilfen (Beendigung der Kurzarbeit mit 31.3.2022). Der durchschnittliche Personalstand betrug 538 Mitarbeiter (2022: 545). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um € 18,5 Mio. auf € 53,5 Mio. Dies ist im Wesentlichen auf folgende Positionen zurückzuführen: höhere Aufwendungen für Instandhaltungen, Marktkommunikation und Marketing sowie Fremdpersonal. Der interne Betriebsaufwand stieg deutlich auf € 192,7 Mio. nach € 147,5 Mio. in der Vorperiode. Die wesentlichen Treiber betreffen die Kosten für Energie, IT-Leistungen, Sicherheitskontrolle und sonstige passagierbezogene Leistungen für den Terminalbetrieb.

Das EBITDA verbesserte sich markant auf € 176,7 Mio. (2022: € 127,2 Mio.). Abzüglich Abschreibungen von € 76,2 Mio. (2022: € 77,8 Mio.) verdoppelte sich das Segment-EBIT auf € 100,4 Mio., nach € 49,4 Mio. im Vorjahr. Die EBITDA-Marge stieg geringfügig von 35,8% auf 36,9%, die EBIT-Marge erhöhte sich dagegen deutlich von 13,9% auf 21,0%.

Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Beträge in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Ground Handling	113,0	40,4%	80,5
Frachtabfertigung (Cargo)	28,5	9,5%	26,0
Sicherheitsdienstleistungen	4,5	43,2%	3,1
Passenger Handling	10,3	46,4%	7,1
General Aviation, Sonstiges	9,4	13,8%	8,3
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen	165,7	32,6%	124,9

Die Umsatzerlöse des Ground Handling (Vorfeld- und Verkehrsabfertigung) stiegen im Berichtsjahr um € 32,5 Mio. auf € 113,0 Mio. Dies ist vor allem auf den Anstieg bei Bewegungen (17,3%) und MTOW (18,2%) zurückzuführen. Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) lag praktisch unverändert bei 86,7% (2022: 87,0%). Die Erlöse aus der Frachtabfertigung (VIE-Marktanteil 84,4%) liegen trotz geringfügig niedrigerer Frachtvolumina (Cargo: 245.009 Tonnen nach 250.637 Tonnen 2022) mit € 28,5 Mio. um € 2,5 Mio. über dem Vorjahresniveau (2022: € 26,0 Mio.). Der Bereich General Aviation (inkl. Sonstiges) erwirtschaftete einen Umsatz von € 9,4 Mio., ein Plus von 13,8% (2022: € 8,3 Mio.). Der Anteil des Segments am Konzernumsatz betrug 17,8% (2022: 18,0%). Die internen Umsatzerlöse erhöhten sich um 37,6% auf € 92,9 Mio. (2022: € 67,5 Mio.), u.a. durch passagierbezogene Leistungen (z.B. Sicherheitskontrolle). Die sonstigen Erträge reduzierten sich von € 0,4 Mio. auf € 0,2 Mio.

Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen aufgrund eines höheren Verbrauchs von Enteisungsmitteln und Treibstoffen um 27,2% auf € 9,8 Mio. Auch in diesem Segment wirkten sich die kollektivvertraglichen Erhöhungen sowie der Wegfall von Kurzarbeitsbeihilfen (Beendigung der Kurzarbeit mit 31.3.2022) stark aus, wodurch der Personalaufwand um € 44,5 Mio. auf € 183,1 Mio. anstieg. Zudem erhöhte sich auch der durchschnittliche Personalstand um 250 Personen auf 2.915 Mitarbeiter. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit € 13,7 Mio. deutlich über dem Niveau des Vorjahres (2022: € 8,6 Mio.) und betreffen im Wesentlichen Steigerungen im Bereich der Fremdleistungen für die Verkehrsabfertigung (Reinigung Luftfahrzeuge) und höhere Zuweisungen für Wertberichtigungen zu Forderungen. Der interne Betriebsaufwand, inkl. Energiekosten, betrug € 37,7 Mio. (2022: € 33,0 Mio.). Ein Anstieg wurde insbesondere bei Instandhaltungen sowie der internen Konzernverrechnung verzeichnet.

Das EBITDA des Segments Handling & Sicherheitsdienstleistungen verbesserte sich auf € 14,6 Mio. nach € 5,0 Mio. im Vorjahr. Nach Abschreibungen von € 8,5 Mio. (2022: € 8,5 Mio.) drehte das EBIT auf € 6,1

Mio. ins Plus (2022: minus € 3,5 Mio.). Die EBITDA-Marge hat sich von 2,6% im Vorjahr auf 5,6% mehr als verdoppelt. Die EBIT-Marge verbesserte sich auf plus 2,3% (2022: minus 1,8%).

Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Parkerlöse	56,3	32,7%	42,5
Vermietung	33,1	13,5%	29,2
Center Management & Hospitality	93,1	38,6%	67,2
Umsatz Segment Retail & Properties	182,5	31,5%	138,8

Die externen Umsatzerlöse im Segment Retail & Properties stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 31,5% auf € 182,5 Mio. (2022: € 138,8 Mio.). Getragen wurde diese Entwicklung durch höhere Erlöse aus Center Management & Hospitality, die um 38,6% auf € 93,1 Mio. (2022: € 67,2€ Mio.) zulegten sowie durch ein Plus bei den Parkerlösen, die sich von € 42,5 Mio. auf € 56,3 Mio. verbesserten. Die Vermietungserlöse lagen mit € 33,1 Mio. um 13,5% über dem Vorjahr (2022: € 29,2 Mio.). Der Anteil des Segments am Konzernumsatz betrug kaum verändert 19,6% (2022: 20,0%). Die internen Umsatzerlöse stiegen um 10,1% auf € 17,5 Mio., zurückzuführen im Wesentlichen auf gestiegene interne Vermietungen. Die sonstigen Erträge – im Vorjahr aufgrund eines Grundstücksverkaufs bei € 11,3 Mio. – erreichten € 2,6 Mio.

Der Materialaufwand erhöhte sich u.a. durch höhere bezogene Leistungen für Weiterverrechnungen von € 2,5 Mio. in 2022 auf € 3,4 Mio. Der Personalaufwand stieg bei einem durchschnittlichen Mitarbeiterstand von 178 Personen (2022: 171 Personen) um 17,6% auf € 18,7 Mio. (2022: € 15,9 Mio.) – zurückzuführen wie in den anderen Segmenten auf kollektivvertragliche Erhöhungen sowie den Wegfall der Kurzarbeitsbeihilfen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen legten im Vorjahresvergleich um € 6,1 Mio. auf € 23,4 Mio. zu und betreffen Anstiege im Bereich des sonstigen Betriebsaufwands (Lounges), der Instandhaltungen und der Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation. Der interne Betriebsaufwand stieg ebenfalls betriebsbedingt (u.a. aufgrund höherer Betriebskosten, Instandhaltungen und Mieten) um € 7,6 Mio. auf € 56,6 Mio.

Das EBITDA des Segments Retail & Properties stieg in Folge der positiven Umsatzentwicklung im Geschäftsjahr 2023 von € 81,4 Mio. um 23,6% auf € 100,6 Mio. Die Abschreibungen (inkl. Wertaufholungen) blieben im Vergleich zum Vorjahr mit € 19,4 Mio. unverändert (2022: € 19,4 Mio.). Das Segment-EBIT legte um € 16,9 Mio. auf € 81,1 Mio. zu. Die EBITDA-Marge betrug solide 50,3% (2022: 52,6%). Die EBIT-Marge beläuft sich auf starke 40,5% nach 41,5% in der Vorperiode. Die leichte Reduktion der Margen ist auf den oben angeführten Einmaleffekt aus einem Grundstücksverkauf in der Vorperiode zurückzuführen (€ 8,3 Mio.).

Segment Malta

Beträge in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Airport	82,4	41,2%	58,3
Retail & Properties	37,6	27,7%	29,5
Sonstiges	0,3	17,9%	0,2
Umsatz Segment Malta	120,2	36,6%	88,0

Die Airport-bezogenen Umsätze, welche Erträge aus Tarifen, Aviation-Konzessionen und PRM-Services enthalten, erhöhten sich auf € 82,4 Mio. (2022: € 58,3 Mio.), was primär auf den gestiegenen Verkehr (Passagiere plus 33,4%, Bewegungen plus 27,3%) zurückzuführen ist. Aber auch die Erlöse aus Retail-Outlets, Vermietungen inklusive VIP-Lounges und Parken trugen mit einem Umsatzplus von 27,7% auf € 37,6 Mio. (2022: € 29,5 Mio.) zum guten Ergebnis bei.

Der Materialaufwand lag mit € 2,6 Mio. leicht über dem Vorjahr (2022: € 2,5 Mio.). Die Personalaufwendungen erhöhten sich bei einem durchschnittlichen Personalstand von 391 Mitarbeitern (plus 16,6%) dagegen deutlich von € 9,9 Mio. auf € 14,1 Mio. Der Standort Malta erhielt bis Mai 2022 staatliche Lohnzuschüsse (€ 800 je Vollzeitbeschäftigten pro Monat). Der sonstige betriebliche Aufwand stieg um 35,9% auf € 27,9 Mio. und setzte sich u.a. aus Aufwendungen für Sicherheitspersonal, Reinigung, PRM-Leistungen, sonstiges Fremdpersonal, Instandhaltungen, Airline-Marketing, IT-Aufwendungen und sonstige passagierbezogene Aufwendungen zusammen.

Das Segment-EBITDA betrug € 75,4 Mio. (2022: € 55,1 Mio.), die EBITDA-Marge erreichte auch im internationalen Vergleich sehr hohe 62,7% (2022: 62,6%). Abschreibungen von € 14,8 Mio. (2022: € 13,7 Mio.) führten zu einem EBIT von € 60,5 Mio. (2022: € 41,5 Mio.). Die EBIT-Marge betrug 50,4% (2022: 47,1%).

Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Ver- und Entsorgung	13,8	14,5%	12,0
Telekommunikation und EDV	3,4	11,2%	3,0
Materialwirtschaft	1,3	19,7%	1,1
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten	0,6	26,1%	0,5
Facility-Management, bauliche Instandhaltung, u.a.	1,7	34,0%	1,3
"GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1,5	12,7%	1,3
Sonstiges inkl. Auslandsbeteiligungen	0,8	-0,5%	0,8
Umsatz Sonstige Segmente	23,0	15,1%	20,0

Der externe Umsatz lag im Vergleich zum Vorjahr leicht höher bei € 23,0 Mio. (2022: € 20,0 Mio.). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Erlösen im Bereich Ver- und Entsorgung. Die internen Umsätze beliefen sich auf € 151,0 Mio. (2022: € 122,1 Mio.), was vor allem auf vermehrte Konzernleistungen im Bereich der technischen Dienstleistungen und der internen Ver- und Entsorgung (inkl. Energie) zurückzuführen ist. Die sonstigen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) betragen € 2,7 Mio. (2022: € 2,1 Mio.).

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen stieg um 17,2% auf € 31,2 Mio. (2022: € 26,6 Mio.), insbesondere aufgrund höherer Aufwendungen für den Energiebezug, den Verbrauch an Treibstoffen und sonstigen Verbrauchsmaterial. Der Personalaufwand erhöhte sich um 28,1% auf € 80,2 Mio. (2022: € 62,6 Mio.) bei einem durchschnittlichen Personalstand von 1.051 Mitarbeitern (2022: 978). Der Anstieg resultiert aus den kollektivvertraglichen Erhöhungen, der gesteigerten Mitarbeiteranzahl und dem Wegfall der Kurzarbeitsförderungen in der Vorperiode. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen von € 18,9 Mio. auf € 27,0 Mio. u.a. als Folge höherer Aufwendungen für Fremdleistungen, Instandhaltungen sowie Miet- und Lizenzaufwendungen. Verzerrend auf den Vergleich wirkt ein Einmaleffekt in der Vorperiode aus einer Forderungswertaufholung (€ 3,0 Mio.). Der interne Aufwand beläuft sich auf € 12,6 Mio. (2022: € 10,3 Mio.).

Das at-Equity-Ergebnis spiegelt im Wesentlichen das operative Ergebnis der at-Equity-Beteiligungen Flughafen Košice und City Airport Train (CAT) mit € 0,8 Mio. wider (2022: € 1,5 Mio.).

Das Segment-EBITDA betrug € 26,4 Mio. (2022: € 27,2 Mio.). Die Abschreibungen beliefen sich auf € 12,7 Mio. (2022: € 11,6 Mio.) und führten zum Segment-EBIT in Höhe von € 13,7 Mio. (2022: € 15,6 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 15,2% (2022: 19,2%) und die EBIT-Marge 7,9% (2022: 11,0%).

Ertragslage im Überblick

Gewinn- und Verlustrechnung

Konzernergebnis in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Umsatzerlöse	931,5	34,5%	692,7
Sonstige betriebliche Erträge	10,1	-46,1%	18,8
Betriebsleistung	941,7	32,3%	711,5
Betriebsaufwand ¹ ohne Abschreibungen, Wertaufholungen/Wertminderungen	-549,0	31,6%	-417,1
At-Equity-Ergebnisse	0,8	-44,9%	1,5
EBITDA	393,6	33,0%	295,9
Abschreibungen inkl. Wertaufholungen	-131,8	2,3%	-128,8
EBIT	261,8	56,6%	167,2
Finanzergebnis	-4,1	55,7%	-9,3
EBT	257,7	63,2%	157,9
Steuern	-69,1	132,3%	-29,8
Periodenergebnis	188,6	47,2%	128,1
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	20,1	-0,5%	20,2
davon Ergebnis Muttergesellschaft	168,4	56,1%	107,9
Gewinn je Aktie in €	2,01	55,8%	1,29

1) inkl. Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen

Die Umsatzerlöse stiegen um 34,5% auf € 931,5 Mio. (2022: € 692,7 Mio.). Wegen der durch Urlaubsreisen bedingten Saisonalität des Flughafengeschäfts generiert die FWAG im 2. und 3. Quartal die höchsten Umsätze. Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich um € 8,7 Mio. auf € 10,1 Mio. (2022: € 18,8 Mio.). Diese Reduktion ergibt sich im Wesentlichen aufgrund des Einmaleffektes eines Grundstücksverkaufs in der Vorperiode (€ 8,3 Mio.).

Betriebsaufwand um 24,7% gestiegen

Beträge in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Materialaufwand und bezogene Leistungen	54,1	21,4%	44,5
Personalaufwand	349,4	28,3%	272,3
Sonstiger betrieblicher Aufwand (inkl. Wertminderung/Wertaufholung von Forderungen)	145,5	45,1%	100,3
Abschreibungen, Wertaufholungen, Wertminderungen	131,8	2,3%	128,8
Summe Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen, Wertaufholungen, Wertminderungen)	680,7	24,7%	545,9

Der Anstieg der operativen Aufwandspositionen ist insbesondere durch die Verkehrsdynamik und allgemeine Preissteigerungen im Jahresvergleich bedingt. Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen stiegen in 2023 um 21,4% auf € 54,1 Mio. (2022: € 44,5 Mio.). Die Energieaufwendungen erhöhten sich um € 2,0 Mio. auf € 23,2 Mio. (2022: € 21,1 Mio.) und die Aufwendungen für sonstiges Material um € 6,2 Mio. auf € 26,2 Mio. (2022: € 20,0 Mio.). Die Versorgung mit Strom aus den eigenen Photovoltaikanlagen führte zu einer spürbaren Verringerung des Energieaufwands.

Der Personalaufwand legte im Vergleich zum Vorjahr um 28,3% auf € 349,4 Mio. zu. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf folgende Faktoren zurückzuführen: In Q1/2022 wurden noch Kurzarbeitsbeihilfen in Höhe von € 9,5 Mio. bezogen, die in 2023 weggefallen sind. Des Weiteren haben zwei kollektivvertragliche Erhöhungen (1.1.2023 und 1.5.2023) zu entsprechenden Kostensteigerungen geführt. Der durchschnittliche Personalstand (FTE, Vollzeitäquivalente) der FWAG beläuft sich mit Stichtag 31.12.2023 auf

5.074 Mitarbeiter nach 4.696 in der Vorperiode (plus 8,1%). Weiters sind im Personalaufwand Dotierungen sonstiger Personalrückstellungen (u.a. Unterauslastung) in Höhe von € 2,7 Mio. (2022: € 10,3 Mio.) enthalten. Insbesondere versicherungsmathematische Bewertungen (Parameteränderungen) der Jubiläumsgeldrückstellung belasteten den Personalaufwand auch im Geschäftsjahr 2023. Die Löhne stiegen im Vorjahresvergleich um 26,1% auf € 136,9 Mio. (2022: € 108,6 Mio.), die Gehälter um 30,8% auf € 128,9 Mio. (2022: € 98,6 Mio.). Die Aufwendungen für Abfertigungen erhöhten sich auf € 10,2 Mio. (2022: € 0,3 Mio.), auch aufgrund eines Einmaleffektes im Vorjahr (Auflösung einer Rückstellung). Der Pensionsaufwand beläuft sich auf € 3,0 Mio. (2022: € 2,3 Mio.). Die Aufwendungen für Sozialabgaben betragen in 2023 € 67,8 Mio. (2022: € 59,7 Mio.), die sonstigen Sozialaufwendungen lagen bei € 2,5 Mio. (2022: € 2,8 Mio.).

Der sonstige betriebliche Aufwand (inkl. Wertminderung/Wertaufholung auf Forderungen) stieg um 45,1% auf € 145,5 Mio. (2022: € 100,3 Mio.). Die wesentlichsten Veränderungen ergaben sich bei den Aufwendungen für Instandhaltungen (plus € 16,5 Mio.), Marketing und Marktkommunikation (plus € 10,1 Mio.), Fremdleistungen (plus € 7,8 Mio.) und dem sonstigen Betriebsaufwand inkl. Lounges (plus € 5,9 Mio.). Die Rechts- Prüf- und Beratungskosten (plus € 1,0 Mio.), die Miet- und Lizenzaufwendungen (plus 1,3 Mio.) sowie die Schadensfälle (plus € 1,3 Mio.) erhöhten sich ebenfalls im Vorjahresvergleich.

Die operativen Ergebnisse der at-Equity-Beteiligungen (im Wesentlichen Flughafen Košice und City Airport Train) belaufen sich auf € 0,8 Mio. nach € 1,5 Mio. im Jahr 2022.

Konzern-EBITDA Anstieg um € 97,6 Mio. auf € 393,6 Mio.

EBITDA (Beträge in € Mio.)	2023	Veränderung	2022
Airport	176,7	38,9%	127,2
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	14,6	190,8%	5,0
Retail & Properties	100,6	23,6%	81,4
Malta	75,4	36,7%	55,1
Sonstige Segmente	26,4	-3,0%	27,2
Konzern-EBITDA	393,6	33,0%	295,9

EBITDA Konzern Anteile (in %)	2023	2022
Airport	44,9	43,0
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	3,7	1,7
Retail & Properties	25,6	27,5
Malta	19,1	18,6
Sonstige Segmente	6,7	9,2
Konzern-EBITDA	100,0	100,0

Aufgrund der positiven Umsatzentwicklung erhöhte sich das EBITDA um ein Drittel von € 295,9 Mio. auf € 393,6 Mio. Die EBITDA-Marge verringerte sich geringfügig aufgrund oben erwähnter Einmalträge um 0,5 Prozentpunkte auf weiterhin sehr starke 42,2% (2022: 42,7%).

Planmäßige Abschreibungen von € 131,8 Mio.

Beträge in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Investitionen langfristiges Vermögen (exkl. Finanzanlagen)	107,0	99,4%	53,6
Planmäßige Abschreibungen	131,8	0,5%	131,1
Wertaufholungen	0,0	-100,0%	2,3
Summe Abschreibungen und Wertaufholungen	131,8	2,3%	128,8

2023 wurden € 107,0 Mio. (2022: € 53,6 Mio.) in immaterielles Vermögen, Sachanlagen sowie in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien investiert bzw. als Anzahlung geleistet. Die größten Investitionsprojekte sind im Konzernanhang (16) angeführt.

Die planmäßigen Abschreibungen erhöhten sich geringfügig um 0,5% auf € 131,8 Mio. (2022: € 131,1 Mio.). Im Vorjahr wurde eine Wertaufholung von € 2,3 Mio. erfasst, im laufenden Geschäftsjahr gab es keine Hinweise, die zu einer Wertminderung oder Wertaufholung von Sachanlagen oder als Finanzinvestitionen gehalten Immobilien führten. Vergleiche dazu auch die Ausführungen im Konzernanhang (9).

EBIT-Anstieg um € 94,6 Mio. auf € 261,8 Mio.

EBIT (Beträge in € Mio.)	2023	Veränderung	2022
Airport	100,4	103,4%	49,4
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	6,1	n.a.	-3,5
Retail & Properties	81,1	26,3%	64,2
Malta	60,5	46,0%	41,5
Sonstige Segmente	13,7	-12,5%	15,6
Konzern-EBIT	261,8	56,6%	167,2

EBIT Konzern Anteile (in %)	2023	2022
Airport	38,4	29,5
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	2,3	-2,1
Retail & Properties	31,0	38,4
Malta	23,1	24,8
Sonstige Segmente	5,2	9,3
Konzern-EBIT	100,0	100,0

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) verbesserte sich aufgrund des gestiegenen operativen Ergebnisses (EBITDA) um € 94,6 Mio. auf € 261,8 Mio. (2022: € 167,2 Mio.). Die EBIT-Marge beläuft sich auf 28,1% und erhöhte sich somit gegenüber dem Vorjahr um 4,0 Prozentpunkte (2022: 24,1%).

Finanzergebnis minus € 4,1 Mio. (2022: minus € 9,3 Mio.)

Beträge in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	0,4	-1,9%	0,4
Zinsertrag	15,9	259,8%	4,4
Zinsaufwand	-12,0	-10,8%	-13,5
Sonstiges Finanzergebnis	-8,3	>500	-0,6
Finanzergebnis	-4,1	55,7%	-9,3

Vor allem aufgrund eines verbesserten Zinsergebnisses konnte in der Berichtsperiode das Finanzergebnis, trotz der Erfassung einer Vorfälligkeitsentschädigung von € 9,9 Mio. (vorzeitige Tilgung des EIB-Darlehens) deutlich von minus € 9,3 Mio. auf minus € 4,1 Mio. verbessert werden. Das Zinsergebnis beläuft sich auf plus € 3,8 Mio. (2022: minus € 9,1 Mio.) und setzt sich aus Zinsaufwendungen von € 12,0 Mio. (2022: € 13,5 Mio.) und stark gestiegenen Zinserträgen von € 15,9 Mio. (2022: € 4,4 Mio.) in Folge höherer Veranlagungsvolumina und Renditen zusammen. Die Zinserträge in der Vorperiode beinhalten einen Einmaleffekt aus Verzugszinsenerträgen von € 2,3 Mio. Das sonstige Finanzergebnis von minus € 8,3 Mio. (2022: minus € 0,6 Mio.) enthält die Bewertung von Finanzinstrumenten von plus € 1,6 Mio. (2022: minus 0,6 Mio.). Dem positiven Bewertungsergebnis steht die Erfassung der Vorfälligkeitsentschädigung entgegen.

Konzern-Periodenergebnis von € 188,6 Mio. (2022: € 128,1 Mio.)

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) des FWAG-Konzerns stieg um € 99,8 Mio. auf € 257,7 Mio. (2022: € 157,9 Mio.) Nach Ertragsteuern von € 69,1 Mio. (2022: € 29,8 Mio.) betrug das Periodenergebnis € 188,6 Mio. (2022: € 128,1 Mio.). Das den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zustehende Periodenergebnis beläuft sich auf € 168,4 Mio. (2022: € 107,9 Mio.). Auf nicht beherrschende Anteile entfällt ein Ergebnis für das Geschäftsjahr 2023 von € 20,1 Mio. (2022: € 20,2 Mio.). Im Vorjahr war im Minderheitenergebnis auch noch ein Gewinn der BTSH Holding a.s. enthalten. 2023 waren durchschnittlich gewichtet unverändert zu 2022 83.874.681 Aktien im Umlauf. Daraus errechnet sich ein Ergebnis je Aktie in Höhe von € 2,01 (2022: € 1,29). Zum Stichtag 31.12.2023 hielt die FWAG 125.319 (31.12.2022: 125.319) eigene Aktien.

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur

Bilanzstruktur	2023		2022	
	in € Mio.	Bilanzsumme in %	in € Mio.	Bilanzsumme in %
AKTIVA				
Langfristiges Vermögen	1.662,7	75,8%	1.687,9	75,9%
Kurzfristiges Vermögen	531,7	24,2%	537,1	24,1%
Bilanzsumme	2.194,4	100,0%	2.224,9	100,0%
PASSIVA				
Eigenkapital	1.556,4	70,9%	1.448,5	65,1%
Langfristige Schulden	292,6	13,3%	483,0	21,7%
Kurzfristige Schulden	345,4	15,7%	293,5	13,2%
Bilanzsumme	2.194,4	100,0%	2.224,9	100,0%

Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen sank um 1,5% auf € 1.662,7 Mio. (2022: € 1.687,9 Mio.). Den laufenden Zugängen bei immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von € 100,7 Mio., stehen Abschreibungen von € 131,8 Mio. gegenüber. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen beläuft sich auf 75,8% (2022: 75,9%).

Die Sachanlagen stellen mit € 1.324,3 Mio. (2022: € 1.339,2 Mio.) die größte Position des langfristigen Vermögens dar: Hier stehen Investitionen (Zugänge) von € 102,4 Mio., den Umbuchungen von minus € 1,9 Mio. und den planmäßigen Abschreibungen von € 115,3 Mio. gegenüber. Der Buchwert der Grundstücke und Bauten reduzierte sich um 5,2% von € 951,2 Mio. (2022) auf € 901,7 Mio. Neben Investitionen von € 8,9 Mio. wurden Abschreibungen von € 62,8 Mio. erfasst und Umbuchungen aus fertiggestellten Projekten von € 4,5 Mio. vorgenommen. Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ mit einem Buchwert von € 187,2 Mio. reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,2% (2022: € 197,4 Mio.). Investitionen und Umbuchungen von fertiggestellten Projekten in Höhe von € 16,4 Mio. stehen Abschreibungen von € 26,6 Mio. gegenüber. Die Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ nahm um 26,2% auf € 127,2 Mio. (2022: € 100,8 Mio.) zu. Hier wurden Zugänge (inkl. Umbuchungen) in Höhe von € 52,4 Mio. und Abschreibungen in Höhe von € 25,9 Mio. erfasst. Die geleisteten Anzahlungen und in Bau befindliche Projekte erhöhten sich durch die gestiegene Bautätigkeit am Flughafen um € 18,3 Mio. auf € 108,1 Mio. (2022: € 89,8 Mio.).

Der Buchwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien reduzierte sich um 5,4% und betrug € 131,0 Mio. (2022: € 138,6 Mio.). Den planmäßigen Abschreibungen von € 8,2 Mio. stehen Investitionen in Höhe von € 1,4 Mio. gegenüber. Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der at-Equity-Methode bilanziert werden, erhöhte sich leicht um 0,4% von € 42,7 Mio. auf € 42,9 Mio. Dies ist auf die operativen Ergebnisse dieser Beteiligungen in Höhe von € 0,8 Mio. sowie Ausschüttungen von € 0,7 Mio. zurückzuführen. Die langfristigen sonstigen Vermögenswerte befinden sich mit € 8,2 Mio. nahezu unverändert auf dem Niveau des Vorjahres. Die darin enthaltenen Eigenkapitaltitel des langfristigen Vermögens erhöhten sich im Wesentlichen durch die Bewertung der Finanzinstrumente von € 5,1 Mio. auf € 5,4 Mio. Dem stehen Umgliederungen in Höhe von € 0,2 Mio. von langfristigen Termineinlagen in das kurzfristige Vermögen gegenüber.

Das kurzfristige Vermögen reduzierte sich um 1,0% auf € 531,7 Mio. (2022: € 537,1 Mio.). Die kurzfristigen Veranlagungen betragen € 343,2 Mio. (2022: € 298,3 Mio.). Während die Netto-Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des Umsatzwachstums stichtagsbezogen um € 5,0 Mio. auf € 61,3 Mio. (2022: € 56,3 Mio.) stiegen, reduzierten sich die sonstigen Forderungen um € 2,9 Mio. auf € 33,8 Mio. (2022: € 36,7 Mio.) und enthalten u.a. nicht ausbezahlte Förderungen (nach wie vor aus Covid-19-Unterstützungen). Der Buchwert der Wertpapiere erhöhte sich durch die Marktwertbewertung (plus € 1,6 Mio.) den Zukauf eines neuen Wertpapiers (plus € 20,0 Mio.) sowie den Abgang eines bestehenden (minus € 5,0 Mio.) von € 25,5 Mio. auf € 42,1 Mio. Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten nahm zum 31.12.2023 auf € 31,9 Mio. ab (2022: € 105,2 Mio.).

Bilanzpassiva

Das Eigenkapital erhöhte sich um 7,5% auf € 1.556,4 Mio. (2022: € 1.448,5 Mio.), als Folge des Periodenergebnisses (inkl. nicht beherrschende Anteile) von plus € 188,6 Mio. Versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von leistungsorientierten Plänen von € 6,7 Mio. wirken dem jedoch entgegen. Die Bewertungen von Finanzinstrumenten (FVOCI) trug mit € 0,4 Mio. zu einer Erhöhung des Eigenkapitals bei. Im Geschäftsjahr wurden Dividenden in Höhe von € 75,7 Mio. ausgeschüttet, wovon € 64,6 auf Anteilseigner der FWAG und € 11,1 Mio. auf nicht beherrschende Anteile der MIA-Gruppe, MMLC und BTSH entfielen. Die Eigenkapitalquote liegt bei starken 70,9% und erhöhte sich seit dem letzten Ultimo deutlich um 5,8 Prozentpunkte. Die nicht beherrschenden Anteile betreffen u.a. die restlichen Anteilseigner des Flughafen Malta (Malta International Airport plc), der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) sowie der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. Sie veränderten sich durch die Jahresergebnisse der Tochtergesellschaften in Höhe von € 20,1 Mio. (inkl. OCI). Der Buchwert der nicht beherrschenden Anteile betrug € 133,9 Mio. (2022: € 124,9 Mio.).

Die Reduktion der langfristigen Schulden um 39,4% von € 483,0 Mio. auf € 292,6 Mio. resultiert primär aus der vorzeitigen Tilgung (€ 225,0 Mio.) des EIB-Darlehens. Zum 31.12.2023 betragen die langfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten € 55,3 Mio. (2022: € 254,8 Mio.). Die langfristigen Rückstellungen veränderten sich von € 173,9 Mio. auf € 190,4 Mio. einerseits durch die laufende Bewertung langfristiger Personalrückstellungen durch die Aktualisierung von versicherungsmathematischen Parametern (Senkung des Rechnungszinses) und andererseits durch die Dotation sonstiger Personalrückstellungen (u.a. für Unterauslastung und sonstiger langfristiger Verpflichtungen). Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten sanken leicht um € 0,8 Mio. auf € 26,3 Mio. Die passiven latenten Steuern reduzierten sich um € 6,6 Mio. auf € 20,5 Mio.

Die kurzfristigen Schulden stiegen um € 51,9 Mio. auf € 345,4 Mio. Die Reduktion der kurzfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten um € 25,0 Mio. ist auf die Tilgung des kurzfristigen Anteils des EIB Darlehens zurückzuführen. Die Lieferantenverbindlichkeiten erhöhten sich hingegen stichtagsbezogen um € 3,7 Mio. auf € 39,0 Mio. auch die kurzfristigen Rückstellungen stiegen um € 31,3 Mio. auf € 100,6 Mio. an (2022: € 69,3 Mio.). Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten (darin sind u.a. auch noch nicht ausbezahlte Incentives enthalten) belaufen sich auf € 134,2 Mio. (2022: € 131,7 Mio.).

Die Steuerrückstellung erhöhte sich aufgrund des positiven Ergebnisses um € 39,4 Mio. auf € 71,5 Mio. (2022: € 32,2 Mio.).

Finanzkennzahlen

	2023	Veränderung	2022
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	1.556,4	7,5%	1.448,5
Eigenkapitalquote in %	70,9	n.a.	65,1
Nettoliquidität in € Mio.	361,9	142,3%	149,4
Gearing in % ¹	-23,3	n.a.	-10,3
Working Capital in € Mio.	-112,4	-32,0%	-165,3
Anlagenintensität in %	75,7	n.a.	75,8

1) Aufgrund der vorhandenen Nettoliquidität wird der Verschuldungsgrad Gearing mit negativem Vorzeichen ausgewiesen

Geldflussrechnung

in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Flüssige Mittel per 1.1.	105,2	-14,9%	123,6
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	384,8	14,0%	337,6
Cashflow aus Investitionsaktivitäten	-156,6	-48,6%	-304,5
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-301,5	484,7%	-51,6
Endbestand der flüssigen Mittel	31,9	-69,7%	105,2
Free Cashflow	228,2	>500	33,1

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit erreichte plus € 384,8 Mio. (2022: € 337,6 Mio.). Das operative Ergebnis (EBT zuzüglich Abschreibungen, Wertminderungen, Wertaufholungen abzüglich Bewertung von Finanzinstrumenten) erhöhte sich um € 100,6 Mio. auf € 387,9 Mio. (2022: € 287,3 Mio.). Die anteiligen Periodenergebnisse der at-Equity-Unternehmen wurden mit minus € 0,8 Mio. berücksichtigt (2022: minus € 1,5 Mio.), dem stehen jedoch Dividendenausschüttungen dieser Unternehmen von € 0,7 Mio. gegenüber. Weiters wurden im Berichtsjahr Gewinne aus dem Abgang von Vermögenswerten in Höhe von € 0,1 Mio. (2022: € 9,4 Mio.) verbucht. Der Abbau an Forderungen betrug € 0,6 Mio. (2022: € 12,2 Mio.). Die Passiva erhöhten sich um € 39,0 Mio. (2022: Erhöhung um € 58,9 Mio.). Die erhaltenen Zinsen belaufen sich auf € 9,0 Mio., die Dividenden auf € 0,4 Mio. Diesen stehen jedoch bezahlte Zinsen in Höhe von € 11,9 Mio. gegenüber. An Ertragsteuern wurden im Geschäftsjahr € 35,1 Mio. bezahlt (2022: € 8,3 Mio.).

Der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich auf minus € 156,6 Mio. (2022: minus € 304,5 Mio.). Für Investitionsprojekte (inkl. Finanzanlagen) wurden € 97,8 Mio. ausbezahlt (2022: € 60,6 Mio.). € 343,0 Mio. wurden in kurz- und langfristige Veranlagungen (im Wesentlichen Termineinlagen und Treasury Bills) investiert (2022: € 298,3 Mio.) und weitere € 20,0 Mio. in Wertpapiere (2022: € 20,0 Mio.). Die Einzahlungen aus abgelaufenen Termineinlagen betrugen € 298,3 Mio. (2022: € 30,5 Mio.). Im Vorjahr wurden aus Abgängen von Vermögenswerten, v.a. Grundstücksverkäufe, Erlöse von € 22,9 Mio. lukriert, im laufenden Geschäftsjahr € 0,7 Mio. Aus dem Abgang eines Wertpapiers kam es zu Einzahlungen von € 5,0 Mio. (2022: € 21,0 Mio.). Der Free-Cashflow (Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit plus Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit) beläuft sich daher auf € 228,2 Mio. (2022: € 33,1 Mio.).

Der Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit von minus € 301,5 Mio. (2022: minus € 51,6 Mio.) ist auf die Tilgungen von Finanzverbindlichkeiten von € 225,0 Mio. (2021: € 51,0 Mio.) zurückzuführen, da das EIB-Darlehen vorzeitig getilgt wurde. Auch wurden Dividenden an Anteilseigner der FWAG in Höhe von € 64,6 Mio. sowie an nicht beherrschende Anteilseigner in Höhe von € 11,1 Mio. ausbezahlt. Für andere finanzielle Verbindlichkeiten flossen € 0,7 Mio. ab (2022: € 0,3 Mio.). Der Finanzmittelbestand betrug zum 31.12.2023 € 31,9 Mio. nach € 105,2 Mio. zum Beginn der Berichtsperiode.

Investitionen

Beträge in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Immaterielles Anlagevermögen	3,3	360,8%	0,7
Sachanlagevermögen inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien	103,7	95,9%	52,9

Von den erfolgten Investitionen in das langfristige Vermögen entfallen € 103,7 Mio. auf Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, sowie € 3,3 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. Die Zugänge des langfristigen Vermögens sind im Konzernanhang (Anhangläuterung (16)) beschrieben.

Beteiligungen an ausländischen Flughäfen

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) war im Jahr 2023 an zwei internationalen Flughäfen beteiligt. Am Flughafen Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen) hielt die FWAG per 31.12.2023 durchgerechnet einen Anteil von 48,44% der Aktien: 40% der Aktien besitzt die Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC), an der die FWAG seit Ende des ersten Quartals 2016 einen Anteil von 95,85% hält, 10,1% besitzt die FWAG direkt (über VIE Malta Limited), 20% hält die maltesische Regierung. Die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet. Am Flughafen Košice (at-Equity-Beteiligung) ist die FWAG indirekt mit 66% beteiligt, diese Gesellschaft wird gemeinschaftlich geführt, wesentliche Unternehmensentscheidungen sind gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen.

Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzernanhang (Anhangläuterungen (37) und (38) erörtert.

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung der FWAG erfolgt mithilfe eines Kennzahlensystems, das auf ausgewählten, eng aufeinander abgestimmten Kenngrößen basiert. Diese Steuerungsgrößen definieren das Zusammenspiel zwischen Wachstum, Rentabilität und finanzieller Sicherheit, in dem sich die FWAG bei der Verfolgung ihres obersten Unternehmensziels „nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts“ bewegt. Die Abschreibungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen abzüglich Wertaufholungen entspricht, ist eine wesentliche Erfolgsgröße, ebenso wie die EBITDA-Marge. Diese erreichte in 2023 42,2% (2022: 42,7%) und war aufgrund eines Sondereffektes durch einen Grundstücksverkaufes in der Vorperiode leicht rückläufig.

Die Optimierung der Finanzstruktur hat hohe Priorität. Die Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad) drückt das Verhältnis der Nettoverschuldung (Net debt) zum buchmäßigen Eigenkapital aus. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, die Relation Net-Debt/EBITDA auf höchstens das 2,5-fache zu begrenzen. Die Flughafen-Wien-Gruppe verfügt zum 31.12.2023 über eine Nettoliquidität in Höhe von € 361,9 Mio. (2022: € 149,4 Mio.).

Die Finanz- und Leasingverbindlichkeiten reduzierten sich insgesamt um € 225,0 Mio. durch planmäßige und vorzeitige Tilgungen (vorzeitige Tilgung des EIB-Darlehens). Die liquiden Mittel betragen zum 31.12.2023 € 31,9 Mio. (2022: € 105,2 Mio.). Veranlagungen in der Höhe von € 343,2 Mio. sind in den kurz- bzw. langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen (2022: € 298,5 Mio.).

Die Wertpapiere belaufen sich auf € 42,1 Mio. nach € 25,5 Mio. zum 31.12.2022. Bei einem buchmäßigen Eigenkapital zum 31.12.2023 von € 1.556,4 Mio. und einer Nettoliquidität von € 361,9 Mio. resultierte daraus ein Gearing von minus 23,3%.

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBITDA-Marge vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax – ROE). Zusätzlich werden die Kennzahl ROCE (Return on Capital Employed) sowie der Cashflow zur Steuerung des Konzerns herangezogen.

Rentabilitätskennzahlen in % bzw. € Mio.

	2023	2022
EBITDA-Marge ¹	42,2	42,7
EBIT-Marge ²	28,1	24,1
ROE ³	12,6	9,3
ROCE vor Steuern ⁴	15,0	9,8
ROCE nach Steuern ⁵	11,5	7,3
Free Cashflow in € Mio.	228,2	33,1

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

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

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

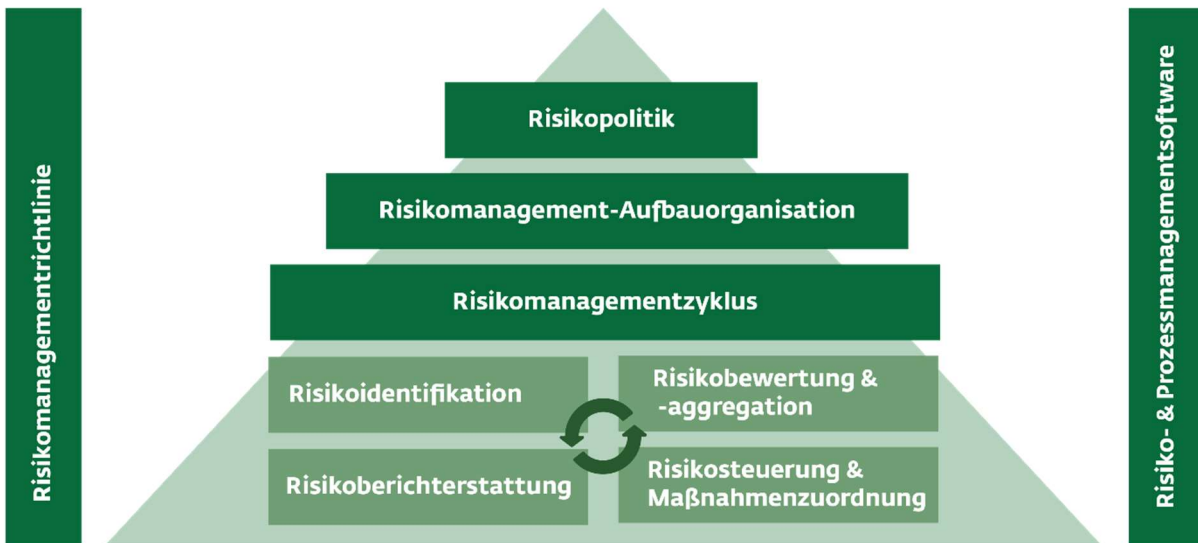
4) ROCE vor Steuern (Return on Capital Employed vor Steuern) = EBIT/durchschnittliches Capital Employed (Capital Employed = langfristiges Vermögen, Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögenswerte inkl. Termineinlagen abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten)

5) ROCE nach Steuern (Return on Capital Employed nach Steuern) = EBIT abzüglich zurechenbare Steuern/durchschnittliches Capital Employed (Capital Employed = langfristiges Vermögen, Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögenswerte inkl. Termineinlagen abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten)

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagementsystem RMS

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) verfügt über ein Risikomanagementsystem (RMS), das alle relevanten Aspekte identifiziert, analysiert und bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt. Dieses System ist in der folgenden Grafik wiedergegeben:



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

Das RMS für die gesamte Gruppe ist auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“ aufgebaut und ist in einer Richtlinie umgesetzt.

Die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und den verbundenen Unternehmen sind für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich. Der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der Berichterstattung wird periodisch durchlaufen. Die Dokumentation des gesamte RMS erfolgt mittels einer Prozess- und Risikomanagementsoftware, als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierte Risiken und damit verbundene Maßnahmen. Das interne Kontrollsystem (IKS) nimmt Risikoagenden zur Sicherstellung der Zuverlässigkeit der betrieblichen Berichterstattung, der Einhaltung der damit verbundenen Gesetze und Vorschriften sowie des Schutzes des Vermögens wahr. Daneben prüft die Revisionsabteilung die Geschäftsgebarung und die Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Die bestehenden Systeme werden laufend evaluiert und weiterentwickelt. Ergänzt wird das Risikomanagement um ein konzernweites Innovationsmanagement, welches rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen erkennt und zur Marktreife entwickelt. Der Flughafen Malta hat eine eigene Richtlinie zum Risikomanagement erlassen, die auf den eingangs erwähnten gruppenweit einheitlichen Standards aufbaut und im strategischen Controlling angesiedelt ist. Dieses koordiniert zentral alle Risikomanagementaktivitäten.

Gesamtwirtschaftliche und politische Risiken

Der Geschäftsverlauf wird wesentlich von der globalen, europäischen und regionalen Dynamik des Luftverkehrs beeinflusst. Diese sind wiederum stark von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig. Konjunkturelle Schwankungen können daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens haben. Auf europäischer wie nationaler Ebene dominieren derzeit der Angriff Russlands auf die Ukraine, die israelische Offensive in Gaza als Reaktion auf den Terrorakt der Hamas im Oktober 2023 und die anhaltend hohen Inflationsraten die Themenlandschaft. Das wichtige Thema Nachhaltigkeit in der Luftfahrt wird im Kapitel „Umweltrisiken“ im Detail betrachtet.

Die Gesamtrisikoposition des FWAG-Konzerns ändert sich laufend. Eine signifikante risikoreduzierende Wirkung ergibt sich durch die weitere Entspannung der Covid-19 Pandemie. Weiterhin belastend wirken hingegen der russische Angriffskrieg in der Ukraine, der neu hinzugekommene militärische Konflikt in Gaza sowie die weiterhin hohe Inflation. Insbesondere die bestehende Sperre des ukrainischen Luftraumes sowie das bestehende Überflugverbot des russischen Luftraumes für westliche Fluggesellschaften führen zu teilweise deutlich längeren Reisezeiten Richtung Ost- bzw. Südostasien und somit zu negativen Auswirkungen auch auf den Geschäftsverlauf der FWAG. Auch die Konfliktregion in Gaza wird von zivilen Luftfahrzeugen derzeit nicht überflogen, was jedoch aufgrund der geringen Größe des Konfliktgebietes nur eine kleine Auswirkung auf die Reisezeiten hat. Ebenfalls negative Auswirkungen entstehen durch den Entfall bzw. den starken Rückgang der russischen, ukrainischen und teilweise israelischen Passagiere.

Die weitere Entwicklung dieser Konflikte ist nur schwer abschätzbar. Grundsätzlich ist sowohl eine Verschärfung der Rahmenbedingungen (z.B. durch eine Ausweitung des Gaza-Konflikts auf andere Konfliktgebiete in der Region), wie auch eine Entspannung (insb. durch eine Einigung der Konfliktparteien) denkbar.

Besonders der russische Angriffskrieg hat gravierende Auswirkungen auf die österreichische, europäische und globale Wirtschaftsleistung. Drastisch gestiegene Energiepreise sowie Versorgungsunsicherheiten haben die Inflationsraten in den letzten Jahren auf ein jahrzehntelang nicht gesehenes Niveau steigen lassen. Diese kehren nur langsam in Richtung des Vorkrisenniveaus und des Inflationsziels der EZB von 2% zurück. Die hohen Preissteigerungen in Verbindung mit den Gegensteuerungsmaßnahmen der Zentralbanken in Form von steigenden Leitzinsen führen zu einer Reduktion der Wirtschaftsleistung, was sich auch auf den Flughafen Wien negativ auswirkt. Ebenso führen die gestiegenen Energiepreise und Personalkosten zu steigenden Aufwänden. Durch Maßnahmen wie der Erhöhung der Energieeffizienz und Eigenerzeugung von Strom wird diesen Entwicklungen entgegengewirkt.

Weitere politische Spannungen bzw. terroristische Bedrohungen in einzelnen Ländern und Regionen der Welt haben zudem negative Auswirkungen auf die Buchungslage in den entsprechenden Tourismusdestinationen. In der Vergangenheit war jedoch zu beobachten, dass derartige Rückgänge nur kurzfristiger Natur waren bzw. durch andere Destinationen kompensiert wurden. Nachteilige Umsatzeffekte sind im Duty-free Geschäft möglich, falls Passagiere von Non-EU-Destinationen auf Ziele innerhalb des Binnenmarktes ausweichen.

Rechtliche Risiken

Auf EU-Ebene wurden wesentliche Gesetzesvorhaben in der derzeitigen Legislaturperiode trotz umfangreicher Konsultationen nicht weiterverfolgt. Dazu zählen insbesondere die Entgelte-Richtlinie (Airport Charges Directive) und die Slots-Verordnung sowie die Bodenverkehrsdienste-Richtlinie. Es ist damit zu rechnen, dass die nächste EU-Kommission diese Dossiers wiederaufnehmen wird. Angesichts des Gesetzgebungsverfahrens ist mit einem Inkrafttreten dieser Verordnungen und Richtlinien allerdings kaum vor 2027 zu rechnen. Bereits bekannt geworden sind Pläne der Kommission, eine neue Sicherheitsstrategie (Aviation Security Strategy) zu implementieren. Im Wesentlichen sieht diese vor, die

technischen Standards bei den Sicherheitskontrollen deutlich anzuheben, was zu massiven Beschaffungskosten für neue Geräte (Bodyscanner, CT-Scanner, EDS Standard 3) sowie zu erhöhten Energiekosten und operativen Umstellungen führen würde. Ein Gesetzesvorschlag ist jedoch erst 2025 zu erwarten, wenn die neue Kommission ihre Arbeit aufgenommen hat. Die derzeit anvisierte Umsetzung soll allerdings bereits in den Jahren 2027 bis 2030 stattfinden.

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene sind Umwelt- und Klimathemen weiterhin stark im Fokus. In Österreich hat die Regierung die Erhöhung der Flugabgabe beschlossen und die „ökosoziale Steuerreform“ ist mit 1.1.2022 in Kraft getreten. Die Körperschaftssteuer wird in zwei Schritten von 25% auf 23% gesenkt. Außerdem wurde im Oktober 2022 die nationale CO₂-Bepreisung eingeführt (Weiteres zu umweltbezogenen Risiken im Unterpunkt „Umweltrisiken“).

Die EU-Kommission hat zur Erreichung der Ziele des European Green Deals im Juli 2021 das Gesetzespaket „Fit for 55“ vorgestellt. Dieses enthält Maßnahmen, welche die Kosten der Luftfahrt deutlich erhöhen werden, wie: schrittweise Einführung einer Kerosinsteuern (noch in Verhandlung), deutliche Verteuerung der Zertifikate im EU-ETS (beschlossen) sowie Integration von CORSIA (beschlossen), eine verpflichtende Beimischungsquote für nachhaltige Flugtreibstoffe (ReFuel EU Aviation; beschlossen) sowie eine Richtlinie über die Errichtung von Infrastruktur für nachhaltige Treibstoffe (AFIR; beschlossen). Die vorgesehene AFIR-Überarbeitung enthält insbesondere die Verpflichtungen für Flughäfen stationäre Luftfahrzeuge bis 2025 an allen Flugsteigpositionen und bis 2030 an allen Vorfeldpositionen mit Strom versorgen zu können. Zusätzlich wird im Rahmen der Revision der TEN-T Verordnung eine weitere Verpflichtung diskutiert, die die Installation von Pre-Conditioned Air Anlagen (PCA) an allen Kontaktpositionen bis 2030 vorsieht.

Die geplanten Maßnahmen erhöhen das Risiko eines einseitigen Wettbewerbsnachteils europäischer Airlines sowie europäischer Hubs gegenüber außereuropäischen Mitbewerbern und die Gefahr der Verlagerung von Flugverkehrsströmen. Die damit verbundenen Investitionen und Folgekosten (z.B. Umbau des Stromnetzes) werden erhebliche Kostensteigerungen für die FWAG mit sich bringen.

Schließlich sind im Bereich Klimapolitik neue Vorgaben für Emissionsreduktionen zu erwarten. Das neue Klimaziel der EU-Kommission sieht eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 90% bis zum Jahr 2040 im Vergleich zum Ausstoß des Jahres 1990 vor. Welche Auswirkungen dieses neue Ziel auf den Flughafen Wien oder den Standort allgemein haben wird, ist noch nicht abschätzbar.

Neue, bürokratisch aufwendige Regelungen gelten zudem für die FWAG durch die Umsetzung der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) ab 1.1.2024 sowie aufgrund der Anwendung der EU-Taxonomie-Verordnung seit 2022. Als betroffenes Unternehmen ist die FWAG verpflichtet, wesentliche Nachhaltigkeits-Belange zu veröffentlichen sowie Umsatz, Capex und Opex nach den von der EU-Taxonomie-Verordnung definierten Wirtschaftsaktivitäten aufzuschlüsseln.

Im Jahr 2024 finden mehrere bedeutende Wahlen statt, deren Ausgang auch Auswirkungen auf die europäische bzw. österreichische Luftfahrt haben wird. Neben der Wahl zum Europäischen Parlament vom 6. bis 9. Juni finden in Österreich im Jahr 2024 einige Wahlen statt. Den größten nationalen Einfluss werden dabei sicher die Wahl eines neuen Nationalrates im Herbst und die anschließende Regierungsbildung haben. Die Auswirkungen auf die FWAG sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar. In der laufenden Legislaturperiode sind auf Bundesebene kaum noch wesentliche Gesetzesänderungen, die signifikanten Einfluss auf das Unternehmen hätten, zu erwarten.

Um im Falle der Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands auszuschließen, wird die Einhaltung der Vorschriften durch unternehmensinterne Richtlinien, insbesondere der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) und der Market Abuse Regulation (MAR), sichergestellt. In der FWAG wurden die zur Erfüllung der Insidervorschriften notwendigen Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet.

Markt- und Wettbewerbsrisiken

Nach dem historischen Einbruch der Luftfahrttätigkeit im Jahr 2020 hat sich der Flugverkehr in den letzten Jahren nahezu vollständig wieder von den Covid-19-bedingten Rückgängen erholt. Im Jahr 2023 lagen die weltweit geflogenen Passagierkilometer nur noch 5,9% hinter den Zahlen aus dem bisherigen Rekordjahr 2019 zurück, was einem Wachstum von 25,3% gegenüber den Passagierkilometern aus dem Vorjahr entspricht (Quelle: IATA, Air Passenger Market Analysis, Dezember 2023).

Der Güterverkehr befindet sich nach einem schwachen Jahr 2022 und einem verhaltenen Beginn 2023 wieder im Aufschwung. Im Dezember 2023 lag das Cargo-Volumen (in Cargo-Tonnen-Kilometer) um 10,8% über den Zahlen aus dem Dezember 2022. Über das Gesamtjahr 2023 hinweg lag das Cargo-Volumen allerdings aufgrund des schwachen ersten Halbjahres immer noch um 1,9% unter den Cargo-Tonnen-Kilometern (CTK) des Vorjahres. Gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 lagen die CTK im Jahr 2023 rund 3,6% zurück (Quelle: IATA, Air Cargo Market Analysis, Dezember 2023).

Der Ausblick für 2024 und die kommenden Jahre bleibt weiterhin positiv. Nach einem vor allem beim Passagierluftverkehr besonders starken Jahr 2023 wird sich das Wachstum zwar abschwächen, es wird aber auch in den nächsten Jahren mit einem steigenden Volumen im Passagier- und Cargo-Sektor gerechnet. Bis 2040 wird sogar eine Verdopplung des globalen Passagier-Luftverkehrs erwartet (Quelle: IATA, Global Outlook for Air Transport – A local sweet spot, Dezember 2023).

Auch der Flughafen Wien kann zufrieden auf das letzte Geschäftsjahr zurückblicken. Mit 29,5 Mio. Passagieren im Jahr 2023 konnte der Flughafen das zweiterfolgreichste Jahr der Geschichte verzeichnen und liegt damit nur noch knapp hinter dem bisherigen Rekordjahr 2019 (31,7 Mio. Passagiere). Die rasche Erholung hat erneut gezeigt, dass der Flugverkehr eine hohe Resilienz besitzt und sich innerhalb von kurzer Zeit von Einbrüchen erholen kann.

Austrian Airlines als Home-Carrier am Standort Wien war mit 46,9% weiterhin größter Kunde der FWAG, wenn auch der Marktanteil im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen ist (-0,2 Prozentpunkte). Die strategische Ausrichtung von Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Austrian Airlines konnte das Jahr 2023 sehr positiv abschließen. Die Passagierzahlen konnten um 24,4% auf knapp 13,9 Mio. Passagiere am Flughafen Wien zulegen. Der Umsatz stieg in 2023 um 25,4% auf € 2,35 Mrd. und das Betriebsergebnis lag bei € 127 Mio. gegenüber € 3 Mio. im Vorjahr. Im Jahr 2023 konnte die Austrian fünf Airbus A320neo in Empfang nehmen, was weiter zur Flottenverjüngung beiträgt. Auch die für den Standort Wien wichtige Langstreckenflotte der AUA wird in den kommenden Jahren umfassend modernisiert. Im ersten Halbjahr 2024 sollen die ersten beiden von insgesamt elf Boeing 787-9 Dreamliner zur AUA hinzustoßen und die aktuelle Langstreckenflotte bestehend aus Boeing 767 und Boeing 777 ablösen. Diese Investitionen können als deutliches Zeichen für das Vertrauen der Konzernmutter Lufthansa in den Standort Wien gesehen werden (Quelle: APA-Meldung Erweiterung Langstreckenflotte).

Neben Austrian Airlines sind vor allem die Low-Cost-Carrier (LCC) für den Standort Wien von großer Bedeutung und diversifizieren das Angebot am Flughafen Wien. Ryanair als passagierstärkster Vertreter der LCC konnte im Jahr 2023 knapp 6,0 Mio. Passagiere befördern, was im Vergleich zum Vorjahr ein Plus von 20,4% bedeutet. Der Marktanteil ist mit 20,2% jedoch gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Prozentpunkte leicht gesunken. Für den Winterflugplan 2023/24 stationiert Ryanair ein zusätzliches Flugzeug am Flughafen Wien. Sehr positiv konnte sich 2023 Wizz Air am Standort Wien entwickeln. Während der Marktanteil zwar nur marginal um 0,1 Prozentpunkt zulegte, stiegen die Passagierzahlen um 26,9%. Da LCC sehr flexibel agieren und reagieren können, kann es jederzeit zu Adaptierungen kommen. Aus diesem Grund wird die Entwicklung bei den LCC auch weiterhin genau beobachtet.

Malta (vollkonsolidiert) und Košice (at-Equity-Konsolidierung) unterliegen ebenfalls den oben genannten branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. Der Flughafen Malta war als klassische Feriendestination sehr stark von der Covid-19 Pandemie betroffen, konnte sich aber wieder von den Auswirkungen erholen. Im Jahr 2023 verzeichnete der Flughafen Malta über 7,8 Mio. Passagiere, was einem Wachstum von 33,4% gegenüber 2022 und einem Plus von 6,7% gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 entspricht.

Air Malta ist als Home Carrier des Flughafens von wichtiger Bedeutung, sieht sich allerdings mit einer herausfordernden Marktsituation konfrontiert. Insbesondere durch den hohen Low-Cost-Carrier-Anteil ist der Wettbewerb am Flughafen Malta besonders intensiv. So hat speziell Ryanair eine starke Marktstellung und auch den größten Marktanteil am Standort. Getrieben durch diesen intensiven Wettbewerb hat sich Air Malta im Januar 2022 entschlossen, einen Restrukturierungsprozess zu starten. Dieser angestoßene Restrukturierungsprozess scheiterte allerdings, da staatliche Hilfen von der EU-Kommission nicht genehmigt wurden. Als Konsequenz wird Air Malta mit 30.3.2024 den Flugbetrieb einstellen. Direkt daran anknüpfen wird allerdings die Gründung eines neuen maltesischen (Nachfolge-) Carriers mit dem Namen KM Malta Airlines. Mit Hilfe einer nachhaltigen Strategie soll diesem neuen Carrier der Turnaround gelingen und KM Malta Airlines in eine langfristig erfolgreiche Zukunft geführt werden. Sollte der Turnaround nicht gelingen, hätte dies kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafens Malta. Mittel- und langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazitäten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden (Quelle: Aerolnt Malta Air).

Auch der Flughafen Košice konnte 2023 das Vorkrisenniveau übertreffen und hat im abgelaufenen Jahr über 620.000 Passagiere abgefertigt, was einem Plus von 15,2% zum Vorjahr und +12,0% zum Jahr 2019 entspricht. Bei möglichen Restrukturierungsmaßnahmen von Airlines besteht das Risiko, dass Verbindungen von und zu Regionalflughäfen gestrichen bzw. ausgedünnt werden. Die geografische Nähe von Košice zur Ukraine hat dieses Risiko nun noch vergrößert. Welche Auswirkungen die kriegerische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine auf den Flughafen Košice hat, wird von Dauer und weiterer Entwicklung des Krieges abhängen.

Die hohe Wettbewerbsintensität zwischen den Airlines erhöht seit Jahren den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister, wie die Abfertigungsdienste. Zur Gegensteuerung wurden durch die FWAG jedoch in den letzten Jahren eine Vielzahl an Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und Optimierung der Arbeitsabläufe entlang der gesamten Wertschöpfungskette erarbeitet, die erfolgreich umgesetzt wurden und zu einer nachhaltigen Steigerung der Produktivität führten. Auch 2023 ist der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste Marktführer im Ramp-Handling sowie auch in der Frachtabfertigung am Flughafen Wien. Das Risiko von Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen von langfristigen Dienstleistungsverträgen mit den wichtigsten Key Accounts und hohe Qualitätsstandards weitgehend abgesichert. Der Cargo-Bereich hat unter den aktuellen Rahmenbedingungen (hohe Inflation, schwache Liefer- und Dienstleistungsströme, Krieg in der Ukraine, Gazakonflikt) deutlich mehr gelitten als der Passagierverkehr. So ist das Frachtvolumen am Flughafen Wien im Jahr 2023 um 2,2% gegenüber 2022 gesunken.

Im Retail & Properties-Bereich vermietet die FWAG Gebäude und Flächen, die primär von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäftsentwicklung von jener des Luftverkehrs abhängig ist (Retailer, Fluggesellschaften, etc.). Damit unterliegt dieser Bereich nicht nur den allgemeinen Risiken des Immobilienmarktes, sondern auch den Risiken der Veränderung des Passagieraufkommens bzw. der Veränderung der Kaufkraft der Passagiere, etwa im Zusammenhang mit der Abwertung der jeweiligen Heimatwährung gegenüber dem Euro (Währungsrisiken). Dies hat aufgrund von umsatzabhängigen Vertragskomponenten Auswirkungen auf die Ertragssituation der FWAG im Retail- und Immobilienbereich. Wesentlichen Einfluss auf den Retail-Bereich wird die Süderweiterung des Terminals haben, welche bis zum Jahr 2027 fertiggestellt sein soll und eine beträchtliche Erweiterung der Retailflächen sowie generell eine Verbesserung der Shopping- und Gastronomie-Möglichkeiten im Terminalbereich bringen wird.

Finanz- und Investitionsrisiken

Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement zuständig und überprüft die entsprechenden Risikopositionen regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings. Der weitestgehende Abbau variabler Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG massiv reduziert. Auch der letzte Kredit (EIB-Darlehen) wurde Ende 2023 zur Gänze zurückbezahlt, wodurch die FWAG mit Jahresende 2023 schuldenfrei ist. Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken oder Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie die verwendeten Finanzinstrumente, um diesen Risiken zu begegnen, finden sich im Konzernanhang unter Anhangläuterung (38). Die bereits oben angesprochenen allgemeinen bzw. spezifischen Marktrisiken sowie länderspezifische, politische und regulatorische Risiken in Malta und der Slowakei können die mittelfristige Planung der Beteiligungen am Flughafen Malta bzw. Košice negativ beeinflussen und im Extremfall zu Wertminderungen von Vermögen, Firmenwerten bzw. Beteiligungsansätzen führen. Investitionsprojekte 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 einzuhaltenden Vorschriften von Projektorganisation bzw. Prüf- und Freigabeschritten bei der Abwicklung von Bauprojekten werden im Bauhandbuch festgelegt. Eine Vielzahl von Investitionsprojekten wurde im Zuge des Covid-19-bedingten Sparprogramms verschoben, diese werden nun schrittweise umgesetzt, wie beispielsweise das Großprojekt Terminal Süderweiterung.

Der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) stellt ein Schlüsselprojekt für die langfristigen Entwicklungs- und Wachstumspotenziale der FWAG dar. Dieser wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt und entsprechend der tatsächlichen Entwicklung der Flugzahlen sowie der Wirtschaftlichkeit geplant. Sämtliche Bewertungen von Vermögenswerten erfolgten unter der Prämisse des Fortbestehens der Drehscheibenfunktion des Flughafens Wien als Ost-West-Hub.

Im Mai 2023 verlängerte die zuständige UVP-Behörde die Realisierungsfrist für das Vorhaben 3. Piste auf nunmehr 30.6.2033. Die Verlängerung der Realisierungsfrist wurde aufgrund der über 7-jährigen Rechtsmittel-Verfahrensdauer und dem Covid-19-bedingten Verkehrseinbruch genehmigt. Gegen diesen Bescheid wurden mehrere Beschwerden ohne aufschiebende Wirkung eingebracht. Die Entscheidung darüber kann mehrere Jahre dauern und eventuell zu einer neuerlichen Befassung der Höchstgerichte führen.

Operative Risiken

Die Verkehrsentwicklung wird überdies von überregionalen und externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen latenten Risiken (Pandemien, Lufttraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen und Kriegen, Streiks, etc.) beeinflusst. Lokale Schadensrisiken, wie etwa Feuer, Naturgewalten, Unfälle oder Terror am Standort sowie der Diebstahl bzw. die Beschädigung von Vermögenswerten stellen ebenfalls Risiken aus dem operativen Betrieb dar. Die weltweiten Klimaveränderungen können auch in Europa ein Risiko für den Flughafenbetrieb darstellen. Zunehmende Wetterextreme wie Stürme, ungewöhnliche Niederschlagsmengen und länger anhaltende extreme Hitze- und Kältewellen können den Flugverkehr kurzfristig negativ beeinflussen.

Der Flughafen Wien ist bestrebt, durch ständiges Monitoring, auf die Auswirkungen der operativen Risiken entsprechend vorbereitet zu sein. Weiters sorgt der Flughafen Wien mit entsprechenden Notfallplänen, Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie mit hohen Sicherheitsstandards dafür, dass er für den Ernstfall gut vorbereitet ist. Die operativen Risiken sind durch einen angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung, etc.). Die Energiewende in Europa und der dadurch größere Fokus auf erneuerbare Energien verringern durch die geringere Steuerbarkeit die Systemsicherheit des europäischen Stromnetzes und erhöhen die Gefahr eines

Blackouts. Durch Notstromaggregate und Erhöhung der Eigenerzeugung durch Photovoltaik wird diesem Risiko entgegengewirkt.

Da der Flughafen Wien eine kritische Funktion als zentraler Infrastrukturversorger und Rückgrat der internationalen Vernetzung im gesamten mittel- und osteuropäischen Raum wahrnimmt, werden besonders hohe Ansprüche an die Verfügbarkeit, die Zuverlässigkeit, die Qualität sowie die Datensicherheit der eingesetzten IKT-Systeme (Informations- und Kommunikationstechnologie) gestellt.

Basierend auf der Cyberbedrohungslage Österreichs wurden im Berichtsjahr die operativen IKT-Risiken entsprechend angepasst. Wesentliche operative Risiken des Unternehmensrisikomanagements sind die Risiken eines „Cyberangriffs“ sowie der „Ausfall der Informationstechnologie“. Die FWAG setzt kontinuierlich Maßnahmen zur Reduktion der IKT-Risiken, um weiterhin ein hohes Maß an Informationssicherheit zu gewährleisten. Eine dieser Maßnahmen ist der Betrieb eines Managementsystems für Informationssicherheit (kurz ISMS) und die Führung einer daraus abzuleitenden technischen IT-Security Roadmap. Tiefgehendes Monitoring von Sicherheitsvorfällen, regelmäßige Vulnerability-Scans der IT-Infrastruktur wie auch der Tausch veralteter Systeme (End of Life) sind ein Auszug der Maßnahmen aus der IT-Security Roadmap, um der Cyberbedrohungslage entgegenzuwirken.

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

Umweltrisiken

Die FWAG ist in ihrer Geschäftstätigkeit einer Reihe von Umweltrisiken ausgesetzt, deren Entwicklungen genau verfolgt werden. So werden in diesem Zusammenhang beispielsweise mögliche Auswirkungen durch Klimaveränderungen laufend betrachtet. In dieser Analyse wird eine Reihe von möglichen Gefahren durch die Änderung von klimatischen Bedingungen in den nächsten zehn Jahren und darüber hinaus anhand zweier möglicher Klimaszenarien dargestellt. Insbesondere die Zunahme von Hitzewellen, die Zunahme von zeitlich begrenzten, starken Niederschlägen, die langfristige Steigerung der globalen Durchschnittstemperatur sowie das Auftreten von extremen Windereignissen werden dabei als potenzielle Gefahrenquellen analysiert. Gegen die identifizierten Risikofaktoren werden entsprechende Gegenmaßnahmen laufend evaluiert und bei Möglichkeit umgesetzt (z.B. die Schaffung von Regenwasserspeichermöglichkeiten und Versickerungsmöglichkeiten am Standort zur Verhinderung von Schäden durch pluviales Hochwasser nach starken Niederschlägen). Es werden in diesem Zusammenhang allerdings nicht nur Risiken, sondern auch Chancen betrachtet. So entsteht beispielsweise durch den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur das Risiko einer Reduktion der Attraktivität bestimmter Reiseziele in extremen Hitzeperioden. Es können sich dadurch aber auch die touristische Saison in Sommerdestinationen verlängern oder neue Tourismusregionen erschlossen werden.

Auch bei der Vermeidung bzw. Eindämmung des Klimawandels ist sich der Flughafen Wien seiner Verantwortung bewusst und hat dazu bereits entsprechende Handlungen gesetzt. So wurde unter anderem bereits 2012 ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet. Ziel dieses Systems ist es, die Energieeffizienz zu verbessern und den Energieverbrauch weiter zu senken bzw. Energie aus erneuerbaren Quellen (mittels Photovoltaik) selbst zu produzieren. Durch diese Maßnahmen ist es der FWAG seit dem Jahr 2023 gelungen, ihren Betrieb CO₂-neutral zu führen.

Durch das Einheben von Lärmentgelten wird dem Wunsch der Bevölkerung nach einer Reduktion des Fluglärms ebenso Rechnung getragen wie durch die kontinuierliche Überwachung der Einhaltung der Nachtflugregelung. Zudem setzt die FWAG auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Flughafenregion im Zuge des Mediationsverfahrens (Dialogforum).

Mögliche Auswirkungen von klimabedingten Veränderungen werden auch in der Unternehmensstrategie und im langfristigen Unternehmensplan berücksichtigt. Ebenso wird bei der Durchführung des Impairment-Tests den umwelt- und klimabezogenen Risiken Rechnung getragen und daher umwelt- und klimabezogene Risiken mit deren Eintrittswahrscheinlichkeiten berücksichtigt. Neben der Berücksichtigung über die Erwartungswerte werden in den Impairment-Tests auch direkte Aufwendungen zur Einhaltung der Klimaziele erfasst. Darüber hinaus können Umweltrisiken auch Einfluss auf die erwartete Nutzungsdauer von Anlagevermögen haben, insbesondere bei wetterexponierten Oberflächen.

Die FWAG ist auch einer Reihe von regulatorischen Risiken durch neue Gesetze zur Eindämmung des Klimawandels ausgesetzt. Diese Risiken wurden bereits im Kapitel „Rechtliche Risiken“ behandelt. Auch diese Auswirkungen werden in der Unternehmensstrategie, im Unternehmensplan und in den Impairment-Tests entsprechend berücksichtigt.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der FWAG lässt trotz der erheblichen krisenbedingten und makroökonomischen Herausforderungen keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen. Der Fortbestand des Unternehmens ist auch zukünftig gesichert.

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess

Der Vorstand ist gemäß § 82 AktG für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verantwortlich. Diese Verantwortung wird in Beteiligungsgesellschaften von der jeweiligen Geschäftsführung wahrgenommen. Hierbei sind die in diesem Zusammenhang bestehenden konzernweiten Richtlinien und Vorschriften verpflichtend einzuhalten. Nachfolgend wird dargestellt, wie den gesetzlichen Anforderungen nachgekommen wird.

Die Ausgestaltung des IKS der FWAG ist in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des IKS der FWAG sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften. Das IKS im weiteren Sinne beinhaltet außerdem die Sicherung des Vermögens sowie die Sicherstellung der vollständigen und korrekten Leistungserfassung und -abrechnung.

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells herangezogen. Demnach umfasst das IKS: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware. Diese bietet jederzeit einen gesamten oder bereichsweiten Überblick über den Stand des IKS. Darüber hinaus werden über automatisierte Workflows die Verantwortlichen der Bereiche und Tochtergesellschaften über erforderliche Tätigkeiten informiert und zur Erledigung aufgefordert (z.B. zur Durchführung von Bewertungen oder zur Ausführung definierter Kontrollen).

Die Unternehmenskultur des Managements und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter prägt das Kontrollumfeld der FWAG grundlegend. Das Unternehmen fördert die aktive Kommunikation und die Vermittlung von Grundwerten, um Ethik und Integrität im Unternehmen und im Umgang mit anderen sicherzustellen. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet der Verhaltenskodex der FWAG. Die Implementierung des IKS im Rechnungslegungsprozess ist in internen Richtlinien und Vorschriften festgelegt.

Risikobeurteilung

Die Wesentlichkeit von Risiken ergibt sich aus einer Kombination aus Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Auswirkung (Schadenshöhe). Für die letztgenannte Größe wird der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Für die Bestimmung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird ein erweitertes Bewertungsmodell mit einer Reihe von qualitativen Aspekten auf Basis eines gewichteten Scoring-Modells verwendet. Berücksichtigt werden unter anderem Aspekte wie die Komplexität und der Automatisierungsgrad von Prozessen oder das Vorhandensein von spezifischen organisatorischen Sicherungsmaßnahmen. Die Ergebnisse dieser erweiterten Risikobeurteilung dienen als Basis für die Planung der Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision. Bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses müssen punktuell Einschätzungen über zukünftige Entwicklungen vorgenommen werden. Dadurch entsteht das immanente Risiko, dass die zukünftige geschäftliche Entwicklung von diesen Planungsprämissen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte bzw. Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Einbringlichkeit von Forderungen,

drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen (siehe dazu Konzernanhang IV. „Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen“).

Kontrollmaßnahmen – Information – Überwachung

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften und beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. Sie reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch Management bzw. Controlling und der Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen bis zur IT-Sicherheit. Sensible Tätigkeiten unterliegen einer restriktiven Vergabe von IT-Berechtigungen. Für Rechnungslegung und Finanzberichterstattung werden die ERP-Software SAP (inkl. SAP-BPC) und PC-Konsol verwendet. Die Funktionsfähigkeit des Rechnungslegungssystems wird u.a. durch automatisierte IT-Kontrollen gewährleistet. Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich der Finanzberichterstattung werden vom Management regelmäßig aktualisiert und über das Intranet, E-Mails oder interne Aushänge an alle betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommuniziert. Die laufende unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling, der Internen Revision 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 jährlich mittels Stichprobenverfahren von der Internen Revision auf ihre Wirksamkeit hin beurteilt. Dabei wird sowohl die operative Effektivität als auch die Designeffektivität überprüft und bewertet. Die Ergebnisse aus dieser Wirksamkeitsbeurteilung dienen im Rahmen der regelmäßig stattfindenden IKS-Reviews mit den Organisationseinheiten und Beteiligungsgesellschaften der Flughafen-Wien-Gruppe als Grundlage für permanente Systemoptimierungen. Die Ergebnisse der Überwachungstätigkeiten sowie die Entwicklungen des IKS werden dem Prüfungsausschuss bzw. dem Aufsichtsrat berichtet.

Forschung, Entwicklung und Innovationsmanagement

In einer von dynamischen technischen Entwicklungen geprägten Ära optimiert sich der Flughafen Wien weiter, um mit Innovation auf die Veränderungen zu reagieren. Innovationsmanagement und Digitalisierung, zwei Schlüsselaspekte zur Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit und zur Sicherung langfristigen Wachstums, wurden auch als strategische Stoßrichtung für das gesamte Unternehmen festgelegt. Dabei stand 2023 die Schaffung einer neuen cross-funktionalen Organisationsstruktur innerhalb der FWAG im Mittelpunkt.

Der Digital Innovation Hub ist die zentrale Drehscheibe, um innovative Projekte zu koordinieren und voranzutreiben. Hierbei liegt der Fokus darauf, neueste Technologien und innovative Ideen zu identifizieren, zu erforschen und bei Erfolg in einem unternehmensweiten Kontext zu implementieren.

Unser Hub bietet Mitarbeitern die Gelegenheit, neue Technologien und innovative Konzepte in einem sicheren und kollaborativen Umfeld zu testen. Durch diesen Ansatz fördern wir kreatives Denken und ermöglichen es unseren Teams, ihre Ideen zu verwirklichen. Um sicherzustellen, dass der Flughafen Wien stets auf dem neuesten Stand der Technologie bleibt, beobachtet der Digital Innovation Hub aktiv technologische Entwicklungen in der Luftfahrt- und Transportbranche aber auch in anderen Fachgebieten und Industrien.

Die Arbeit unserer Innovations-Teams ist in thematischen und technologischen Streams organisiert, welche die Zukunft des Flughafens in verschiedenen Aspekten gestalten. Dazu gehören die Verbesserung der Customer Experience sowohl am Flughafen als auch in der AirportCity, die kontinuierliche Weiterentwicklung im Bereich des Handlings sowie die Schaffung einer neuen, innovativen Arbeitswelt für unsere Mitarbeiter. Schwerpunkte bilden hier insbesondere die Anwendung von künstlicher Intelligenz und der Einsatz von Sensorik und Robotik in den unterschiedlichsten Prozessen.

Die Schaffung dieses Hubs unterstreicht unser Engagement für Fortschritt und Wettbewerbsfähigkeit. Der Digital Innovation Hub steigert nicht nur die Effizienz unserer internen Prozesse, sondern trägt auch dazu bei, neue Maßstäbe in der Branche zu setzen. Es verdeutlicht, wie wir durch gebündelte Innovationskraft, einer durchdachten Organisationsstruktur und gezielter Ressourcenallokation den Herausforderungen der digitalen Ära begegnen und gleichzeitig neue Chancen erschließen.

Durch diese neue Struktur wurden 2023 an die 100 Ideen und Problembeschreibungen in den Innovationstrichter des Digital Innovation Hub eingebracht. Zwei Dutzend davon wurden einer Erstanalyse unterzogen, um das Potential und den Rahmen besser einschätzen zu können. Rund die Hälfte davon wurde anschließend im realen Einsatz getestet und der Nutzen sowie die möglichen Kosten in einem sogenannten Proof of Concept (PoC) evaluiert. Diese reichen von einer KI-gestützten Solaranlageninspektion über die vollständig automatisierte Erstellung von Ausschreibungsdokumenten bis hin zur Prozessinnovation der Gepäckaufgabe und -abholung von zu Hause.

Für die effektive Zusammenarbeit mit Startups wurde bereits 2019 eine Partnerschaft mit der weltweit renommierten Innovationsplattform Plug and Play Tech Center etabliert, die das Innovationsmanagement durch unterschiedliche Dienstleistungen wie z.B. der effektiven Marktrecherche oder das Matchmaking mit globalen Startups in kürzester Zeit ermöglicht. Aufgrund des Erfolgs dieser Partnerschaft wurde diese frühzeitig um weitere drei Jahre verlängert, um auch in den kommenden Jahren Innovationen schnell auf Ihre Marktreife prüfen zu können.

Dem Open Innovation Ansatz folgend beteiligen wir uns auch an zahlreichen externen Innovationsgruppen und -veranstaltungen. Beispielhaft seien hier ACI Airports Innovate, EUROCONTROL Air Transport

Innovation Network (EATIN) sowie auf nationaler Ebene die Zusammenarbeit mit der Servicestelle Innovationsfördernde Öffentliche Beschaffung (IÖB) oder die Mitarbeit beim Innovationslabor für unbemannte Luftsysteme, Airlabs Austria erwähnt.

Die Präsenz in den unterschiedlichsten Communities haben wir 2023 intensiviert, um Ideen und Best Practices auch aus anderen Industrien in die Innovationsarbeit des Flughafens einfließen zu lassen. Dieser Austausch erlaubte uns gleichzeitig Partner für zahlreiche Innovationsinitiativen zu finden.

Seit nunmehr drei Jahren besteht im Herzen der AirportCity das Innovations- und Konferenzzentrum – Vienna Airport Conference & Innovation Center im Office Park 4. Das Vienna Airport Conference & Innovation Center erstreckt sich über beeindruckende 2.600 m² und bietet zahlreiche kreative Meetingräume, die ein optimales Umfeld für die Entwicklung innovativer Ideen schaffen. Neben zahlreichen internationalen und nationalen Top-Veranstaltungen wurden auch 2023 wieder zahlreiche Innovationsformate organisiert. Der Erfolg des Vienna Airport Conference & Innovation Center zeigt sich nicht nur in seiner Größe und den spannenden Veranstaltungen, sondern auch in der gewonnenen Unterstützung von über 35 Partnern rund um das Thema Innovation. Diese Partnerschaften haben dazu beigetragen, das Vienna Airport Conference & Innovation Center unter den Top-Innovationspaces in Österreich zu etablieren.

Servicebereich Informationssysteme als zentraler Innovationsdienstleister

Der Servicebereich Informationssysteme ist zentraler, interner Dienstleister für Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Er betreibt alle IKT-Systeme, die in den verschiedenen Unternehmensbereichen zum Einsatz kommen. Es werden laufend Optimierungen der IKT-Systeme und -Prozesse durchgeführt.

Im Jahr 2023 wurden u.a. folgende Themen weiterentwickelt bzw. gestartet:

→ Initial Airport Operations Plan

Als Weiterentwicklung von Collaborative Decision Making (CDM) wird zur Unterstützung der europaweiten Koordination des Flugverkehrs ein digitales Operation Center aufgebaut, um allen Prozesspartnern aktuelle Informationen und kurzfristige Prognosen zur Verfügung zu stellen.

→ Digitale Buchungs- & Verwaltungsapplikation Office Park 4, Digitalisierung VIP Center

Die Online Plattform für die im Office Park 4 befindlichen Co-Working- und Conferencing-Bereiche sowie die digitale Lösung zur Online-Buchung und -Abwicklung samt Verrechnung der VIP-Center-Leistungen im GAC wurden fertiggestellt.

→ Zentraler Webshop

Für eine verbesserte Customer Experience ist eine zentrale Verkaufsstelle für alle verfügbaren Services der Unternehmensgruppe in Entwicklung. In 2023 wurde gestartet, den zentralen Webshop um Funktionalitäten zum Online-Parken zu erweitern.

→ Airport Operational Database

Die Stammdatenverwaltung wird in Form einer Individual-Softwareentwicklung betrieben und umfasst sämtliche Daten wie Airports, Airlines, Handling Rules, etc. 2023 wurde hier mit einer Modernisierung begonnen, um künftige Anforderungen umsetzen zu können.

→ Effizienter Rechenzentrumsbetrieb

Durch die Einführung einer Containerplattform können Anwendungen in sogenannten Containern laufen. Diese Container funktionieren unabhängig von der Umgebung, in der sie ausgeführt werden und vereinfachen die Entwicklung, Bereitstellung und Wartung von Anwendungen und insbesondere die Eigenentwicklungen. Die Fertigstellung ist mit 2024 geplant.

→ Robot Process Automation

Durch die schrittweise Einführung von Robotic Process Automation konnten erste ausgewählte Prozessschritte sowie einfache wiederkehrende Aufgabenstellungen effizienter gestaltet werden.

→ Digitaler Genehmigungsflow

Ein digitales Tool zur Genehmigung von flughafeninternen, bereichsübergreifenden Dokumenten wurde entwickelt. Eine zeit- und ortsunabhängige Freigabe sowie universelle Einsetzbarkeit führte zu einer verbesserten Nachvollziehbarkeit im Verlaufsstatus und somit zu Effizienzsteigerungen.

→ Folgende innovative Ideen wurden 2023 geprüft und evaluiert:

- KI Textanalyse für Google Maps Rezensionen, Feedback Management & Social Media, um die Rückmeldungen der Kunden zu Verbesserungsmöglichkeiten zu analysieren. Die Daten werden nach den Kriterien des international genormten ACI ASQ Qualitätsbenchmark strukturiert.
- Automatisierte Erstellung von Ausschreibungsdokumenten in allen Phasen auf Basis unterschiedlichster Datenquellen.
- Erstellung eines 3D Modells und VR-Animation des neuen Terminalgebäudes Süderweiterung, um frühzeitig die Akquisition von Mietern beginnen zu können.
- Auswahl und Einbau von geeigneter Sensorik zur Datensammlung für eine KI-Analyse, die Predictive Maintenance bei den Rolltreppen ermöglicht und damit Ausfallzeiten reduzieren soll.

Insgesamt wurden dafür 2023 Kosten als Investition bzw. Aufwand in Höhe von € 1,6 Mio. (2022: € 1,0 Mio.) erfasst.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB

Der schonende Umgang mit den natürlichen Ressourcen, der respektvolle Umgang mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und die daraus resultierende Umsetzung einer mitarbeiterorientierten Unternehmenskultur sowie die Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse unserer Anrainer sind zentrale Schwerpunkte unserer Unternehmensstrategie. Die FWAG bekennt sich vorbehaltlos zu ihrer ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung. Ein wichtiges Anliegen ist es dabei, die vielfältigen Ziele balanciert zu verfolgen und an der nachhaltigen Entwicklung sowohl des Unternehmens als auch der Region aktiv mitzuwirken. Die FWAG ist bestrebt, einen kontinuierlichen Dialog mit seinen Stakeholdern aufrecht zu erhalten und über ihre Aktivitäten, Entwicklungen und Kennzahlen laufend zu berichten.

Neben den jährlichen Updates der Nachhaltigkeitskennzahlen auf der Homepage www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht veröffentlichte die FWAG bisher in Abständen (drei Jahre) einen vollständigen Nachhaltigkeitsbericht.

Der letzte veröffentlichte Nachhaltigkeitsbericht 2021 wurde im Herbst 2022 elektronisch publiziert und berichtet über die Erreichung der gesetzten Ziele im Zeitraum 2018–2021 sowie über neue Vorhaben. Die international anerkannte Stakeholder Initiative GRI hat Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung entwickelt, die für Transparenz sorgen und Vergleichbarkeit gewährleisten sollen. Die Inhalte, Daten und Zahlen des Nachhaltigkeitsberichts der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgt entsprechend dieser Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards 2016). Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht für den Zeitraum 2018-2021 erreicht die Anwendungsebene „In Accordance Core“ und bezieht zu dem die branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber ein. Der Bericht wurde extern durch TÜV Süd verifiziert.

Sustainable Development Goals (SDGs)

Um den Herausforderungen einer globalisierten Welt nachhaltig zu begegnen, haben die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen gemeinsame Entwicklungsziele, die sogenannten Sustainable Development Goals (SDGs), verabschiedet. Diese Ziele sind allgemeine, universelle Ziele für alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen, die als Nachfolger der Millennium Goals im September 2015 beschlossen wurden. Die Zielsetzung war, dass bis zum Jahr 2030 alle Menschen auf der Welt in einer faireren, wohlhabenderen und friedlicheren Gesellschaft leben können. Zudem sollen diese Ziele zu einem nachhaltigen, weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt führen, und sie sind gleichermaßen an Entwicklungs-, Schwellen- und Industrieländer gerichtet. Wirtschaft und Politik sind daher gefordert, zusammen diese 17 Ziele zur nachhaltigen Entwicklung zu erreichen.

Die FWAG bekennt sich zu den SDGs und versteht es als ihre Aufgabe, einen aktiven Beitrag zu leisten. Alle Ziele und Maßnahmen im Bereich Nachhaltigkeit finden eine Entsprechung in mindestens einem der 17 Ziele zur nachhaltigen Entwicklung.



Die Publikation des nächsten Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr 2024 wird bereits nach den Vorgaben der Corporate Sustainability Reporting Directive der EU (CSRD) und den daraus abgeleiteten European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erstellt, womit sämtliche wesentlichen Nachhaltigkeitsbelange als Teil des Lageberichts abgedeckt werden.

Die Flughäfen Malta und Košice verfügen ebenfalls über Nachhaltigkeitskonzepte. Der Nachhaltigkeitsbericht des Flughafen Malta wird auf der Webseite www.maltairport.com veröffentlicht.

Ein besonderer Schwerpunkt lag in den vergangenen Jahren auf dem Ziel energieeffizienter zu werden und die Emissionen, die von der FWAG verursacht werden, zu reduzieren. Das gesetzte Ziel für den Betrieb des Flughafens, bis 2023 seinen Betrieb CO₂-neutral zu führen, konnte erreicht werden, wobei für die Kompensation der Treibstoffe zertifizierte CO₂ Zertifikate erworben wurden.

Nähere Informationen zum Geschäftsmodell der FWAG sind im Kapitel „Die Flughafen Wien Gruppe“ zu Beginn des Lageberichts angeführt. Risiken, die Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren haben könnten, sind im Kapitel „Risiken der zukünftigen Entwicklung“ des Lageberichts beschrieben.

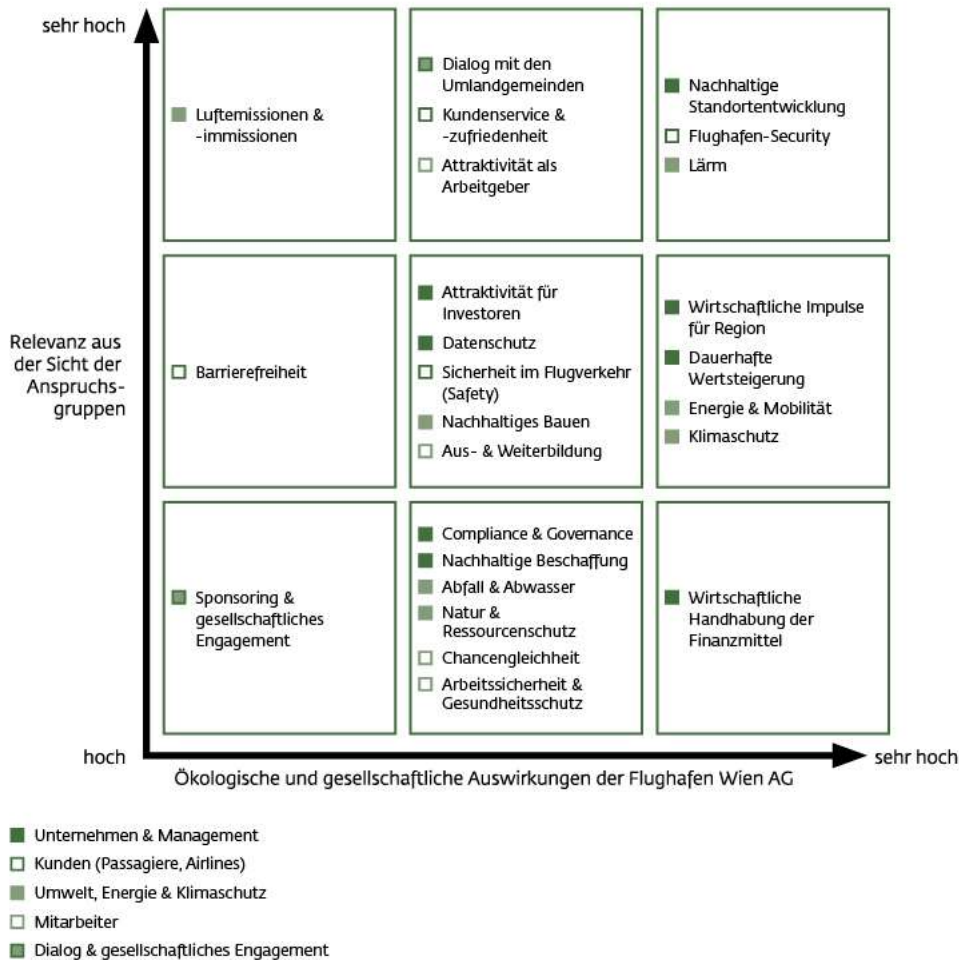
Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die relevanten Themen für die Flughäfen Wien AG im Bereich Nachhaltigkeit wurden in einem Prozess, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante, externe Stakeholder umfasst, definiert und in der Wesentlichkeitsmatrix zusammengefasst.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Erstellung der Wesentlichkeitsmatrix für die vergangenen Berichte wurden gemeinsam mit den Bereichsverantwortlichen die relevanten Themen diskutiert und in Hinblick auf die Anforderungen ausgewählter Stakeholder evaluiert. Dies geschah unter anderem mittels eines Fragebogens, den die Themenverantwortlichen aus der Sicht ihrer jeweiligen Kunden bewerteten und beantworteten. Zusätzlich flossen Aspekte und Themen aus der regelmäßigen Stakeholder-Kommunikation wie z.B. dem Dialogforum oder die regelmäßigen Kundenbefragungen sowie aus dem Umwelt- und Qualitätsmanagement und dem Sozialbericht mit ein. Es wurden dabei 25 Themen für die Flughafen-Wien AG als wesentlich definiert und in folgende Überkategorien zusammengefasst:

- 1) Umweltbelange und Energieeffizienz
- 2) Sozial- und Arbeitnehmerbelange
- 3) Achtung der Menschenrechte
- 4) Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Die Wesentlichkeitsmatrix der Flughafen Wien AG



Nachhaltigkeitsmanagement

Um das Thema „Nachhaltigkeit“ in der Unternehmenstätigkeit fest zu verankern und kontinuierlich weiterzuentwickeln, hat die FWAG 2014 ein Nachhaltigkeitsmanagement-System implementiert und ein Nachhaltigkeitsprogramm definiert, aus dem sich Ziele und Maßnahmen ableiten. Diese werden laufend überprüft und angepasst. Die Abteilung Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement ist für die Koordination und Umsetzung der umweltrelevanten Nachhaltigkeitsagenden zuständig und berichtet maßgebliche Themen direkt an den Vorstand. In Abstimmungssitzungen werden aktuelle Entwicklungen besprochen und die Umsetzung des Nachhaltigkeitsprogramms evaluiert. Dem Kernteam stehen aus jedem relevanten Unternehmensbereich Ansprechpartner zu Verfügung. Diese berichten über die konkrete Umsetzung der Maßnahmen und über neue Entwicklungen.

Nachhaltigkeitsstrategie

Die Flughafen-Wien-Gruppe verfolgt eine nachhaltig ausgerichtete Wachstumsstrategie am Standort und schafft die notwendigen Voraussetzungen, um gemeinsam mit ihren Partnern die vielfältigen

Chancen im Luftverkehr zu nutzen und damit das strategische Oberziel, die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts konsequent zu verfolgen. Die FWAG ist bestrebt, ihre Position im wachsenden internationalen Luftverkehr in den kommenden Jahren strategisch zu stärken und auszubauen. Im Bereich Retail and Properties gibt es zudem noch beträchtliches Wachstumspotential.

Die vorrangigen strategischen Nachhaltigkeitsziele sind die Minimierung der negativen Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs sowie eine kontinuierliche Verbesserung der Energieeffizienz.

Umweltbelange und Energieeffizienz

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Vor allem hat sich die Flughafen-Wien-Gruppe zum Ziel gesetzt, ihren Energieverbrauch weiter zu senken und die Auswirkungen der Lärmemissionen weiter zu mindern. Bis 2033 möchte der Flughafen Wien CO₂-Neutralität im Betrieb ohne kompensierende Zertifikate erreichen.

Dabei ist der Flughafen-Wien-Gruppe der ständige Dialog mit den Stakeholdern von größter Wichtigkeit. Denn in vielen Fällen beeinflussen die Maßnahmen des Flughafens auch das Verhalten der Kunden und Passagiere positiv, etwa in den Bereichen Energiesparen, Facilitymanagement oder Abfallentsorgung.

Durch einen ständigen Kreislauf aus Bewertung, Planung, Umsetzung und Überwachung wird sichergestellt, dass in Übereinstimmung mit der Umweltpolitik geeignete Verbesserungsmaßnahmen kontinuierlich und systematisch geplant, umgesetzt und überprüft werden. Ebenso werden die umweltrelevanten Prozesse und Abläufe so geplant und umgesetzt, dass die Umweltauswirkungen möglichst geringgehalten werden.

Die FWAG hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt, sowie nach der ISO 14001. Die erstmalige Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt, 2018 wurde das Unternehmen rezertifiziert. In den dazwischen liegenden Jahren fanden Überwachungsaudits statt. Im Jahr 2022 wurde das Unternehmen neuerlich rezertifiziert.

Mit EMAS erfüllt der Flughafen auch die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes.

Im Rahmen des Umweltmanagementsystems werden Umweltaspekte und deren Auswirkungen erfasst, relevante Themen identifiziert und mittels Nutzwertanalyse bewertet.

Weiters werden Umweltpolitik, Ziele und Maßnahmen festgelegt und sowohl deren Fortschritt als auch die Performance des gesamten Systems anhand von festgelegten Kennzahlen, jährlichen Managementreviews sowie im Rahmen von internen und externen Audits regelmäßig überprüft.

Das UMS stellt auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicher. Dazu werden alle umweltrelevanten Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Bescheide) identifiziert, in einer Umweltrechtsdatenbank erfasst und die daraus entstehenden Verpflichtungen umgesetzt und überprüft.

Die Verantwortung für die erfolgreiche Umsetzung des UMS liegt beim Vorstand und bei den Führungskräften entsprechend der Linienorganisation der FWAG. Der Umweltmanager, angesiedelt in der Abteilung „Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement“ koordiniert und steuert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz und Nachhaltigkeit. Dabei wird er von einem Umweltteam

unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen der verschiedenen Unternehmensbereiche zusammensetzt.

Der Flughafen Wien konnte sich seit 2015, dem Jahr der ersten EMAS Zertifizierung, in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Der Gesamtenergieverbrauch der FWAG konnte 2023 im Vergleich zu 2015 um 37.578 MWh reduziert werden, das entspricht einem Minus von 20,4%. Darüber hinaus wurden 2023 weitere € 1,1 Mio. (2022: € 0,9 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Lärmschutzprogramm). Im Fokus standen dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen sowie der Ausbau der Alternativenenergie.

→ Ausgewählte Kennzahlen

Standort Flughafen Wien		2023	Veränderung	2022
Passagiere	PAX	29.533.186	24,7%	23.682.133
Verbrauch elektrische Energie	MWh	82.006	3,2%	79.501
Wärmeverbrauch	MWh	33.760	9,7%	30.775
Kälteverbrauch	MWh	25.221	15,4%	21.851
Treibstoffverbrauch	MWh	33.809	19,0%	28.399
Gesamtenergiebedarf	MWh	149.576	7,9%	138.675
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	82.006	3,2%	79.501
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	54,8	n.a.	57,3
Wasserverbrauch (VJ): angepasst	m ³	613.429	20,5%	509.201
Abwasseranfall (VJ): angepasst	m ³	350.573	8,7%	322.509
Gesamtmenge Abfall	t	4.866	54,2%	3.156

Standort Malta		2023 ¹	Veränderung	2022
Passagiere	PAX	7.803.042	33,4%	5.851.079
Verbrauch elektrische Energie	MWh	11.082	-3,3%	11.460
Treibstoffverbrauch	MWh	1.086	18,1%	742
Gesamtenergiebedarf	MWh	12.169	-0,3%	12.201
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	3.214	0,9%	3.186
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	26,4	n.a.	26,1
Wasserverbrauch (VJ) angepasst	m ³	163.132	24,1%	131.461
Gesamtmenge Abfall	t	1.189	55,8%	864

1) vorläufige Werte

Energieeffizienzprogramm

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und bereits zahlreiche Projekte umgesetzt.

Um den Energieverbrauch noch weiter zu minimieren, wurde auch die Energienutzung in den Abfertigungsgebäuden großflächigen Energieanalysen in allen technischen Belangen unterzogen und den betrieblichen Bedingungen angepasst. Darunter fallen in erster Linie Lüftungs-, Klima- und Heizungsanlagen.

Strom

Im Jahre 2023 wurden von der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen am Standort 82,0 Mio. kWh (2022: 79,5 Mio. kWh) Strom verbraucht. Die benötigte elektrische Energie kommt einerseits aus den am Flughafen Wien implementierten Photovoltaikanlagen und andererseits als CO₂-freier Strom aus dem Netz von Wien Energie. Im Falle eines Stromausfalls übernehmen vier Notstromaggregate mit einer

Gesamtleistung von 8,9 MW die Versorgung der wichtigen Einrichtungen. Die Rollweg- und Pistenbeheizung kann mit Hilfe von batteriebetriebenen USV-Anlagen spannungsunterbrechungsfrei weiterbetrieben werden.

Photovoltaik am Flughafen Wien

Der Flughafen Wien betreibt insgesamt 8 Photovoltaik-Anlagen. Im April 2023 konnte die in Österreich bis dato größte Photovoltaikanlage südlich der Piste 11/29 mit einer Spitzenleistung von maximal 20 MWp aus über 55.000 PV-Modulen in Betrieb genommen werden. Im günstigsten Fall kann der Flughafen Wien inklusive der weiteren Ausbaumaßnahmen 2024 bereits rund 50% seines Strombedarfs mit Sonnenenergie abdecken. Im Jahr 2023 konnte ein jährlicher Ertrag von rund 32,6 Mio. kWh generiert werden. (2022 angepasst: 19,5 Mio. kWh).

Kälteerzeugung

Die Kühlung aller klimatisierten Objekte erfolgt über ein eigenes Klimawasser-Fernleitungsnetz, das von drei am Standort befindlichen, getrennten Kältezentralen mit einer Gesamtleistung von 26 MW versorgt wird. Der Kälteverbrauch der FWAG (Standort Wien) lag 2023 bei rund 25,2 Mio. kWh.

Wärme

Die Wärmeenergie der FWAG, insgesamt 33,8 Mio. kWh (Standort Wien) im Jahre 2023, wird seit 1980 mittels eines Heißwasserkreislaufes von der Raffinerie Schwechat zum Flughafen transportiert. Die einzelnen Heizungsanlagen des Flughafenareals werden dabei über ein unterirdisches Fernleitungssystem versorgt.

Im Air Cargo Center wurden die Luftheizapparate flächendeckend auf die notwendigen Betriebsbedingungen im Gebäude angepasst und so konnten auch hier pro Monat bis 81 MWh eingespart werden. Das gleiche Vorgehen führte in der Geräteinstellhalle NO zu Einsparungen von bis 66 MWh pro Monat.

Die Raffinerie Schwechat hat die bestehende Versorgung des Flughafens im Jahr 2023 zur Gänze auf umweltfreundliche Fernwärme umgestellt. Dabei nutzt die Raffinerie die Abwärme der Entschwefelungsanlage, einer Anlage zur Dieselproduktion sowie der Vakuumdestillationsanlage und wandelt diese in CO₂-freie Fernwärme um.

Treibstoffe

Insgesamt wurden im Jahre 2023 am Flughafen Wien von der FWAG rund 3,3 Mio. Liter Treibstoff, davon 3,1 Mio. Liter Diesel, getankt.

Während der Flugzeugtreibstoff (Kerosin) seit 1991 per Pipeline direkt von der Raffinerie Schwechat (OMV) zum Flughafen gepumpt wird, werden Kfz-Treibstoffe mittels Tankwägen zu den drei Betriebs-tankstellen geliefert.

Die lückenlose objektbezogene Messung aller Energieabgaben und -verbräuche bietet die Voraussetzung für ein modernes Energiemanagement am Flughafen. Über spezielle Softwareprogramme werden die Verbräuche dargestellt, überprüft und analysiert.

Smart Airport City

Um den Verbrauch von Strom sowie von Kälte und Wärme zu optimieren, hat die FWAG mit der Technischen Universität Wien 2017 ein Entwicklungsprojekt gestartet, womit ein Prototyp einer computer-gestützten „virtuellen Stadt“ entsteht, mit dem der Verbrauch an elektrischer Energie, Kälte oder Wärme simuliert und in der Folge optimiert werden kann. Darauf aufbauend werden Szenarien zur Instandhaltung, Verbesserung und Erweiterung der Smart Airport City erstellt, um Kapazitäten zu optimieren und

eine bestmögliche Verbrauchssteuerung zu erreichen. 2021 und 2022 wurde begonnen, die Szenarien mit dem Echtbetrieb abzugleichen und zu evaluieren.

Nachhaltiges Bauen – Life-Cycle Betrachtung von Immobilien

Zum Bereich „Planung, Bau und Bestandsmanagement“ gehört auch das strategische Facility Management, das abgestimmt und koordiniert vorgeht. Damit ist die Life-Cycle Betrachtung aller landseitigen Immobilien sichergestellt, was insbesondere dazu führt, dass die Betriebskosten und die periodischen Modernisierungsmaßnahmen in die Gesamtbetrachtung der Kalkulation, der Planung und Umsetzung von Bauprojekten einbezogen werden.

Im Immobilienbereich wird eine balancierte Entwicklungsstrategie in Richtung „Airport City“ verfolgt. Die Produktsegmente mit einem attraktiven Ertrags-/Risikoprofil werden in den nächsten Jahren offensiv ausgebaut, und zur Sicherung der nachhaltigen Entwicklung mit urbanisierenden Elementen ergänzt.

Der Office Park 4 ist das Leuchtturmprojekt in Bezug auf nachhaltiges Bauen. Das Gebäude bietet Raum für rund 2.500 Beschäftigte. Der neue Office Park 4 besticht durch flexible Arbeitsbereiche, vielfältige Co-Working Angebote und topmoderne Eventflächen. Bei der Planung wurde besonders auf Energieeffizienz Bedacht genommen. Hierbei flossen auch Erkenntnisse der Smart AirportCity ein. Der Energieverbrauch liegt bei weniger als einem Drittel im Vergleich zu konventionellen Büros. Die zu etwa 60% transparente Fassadefläche lässt viel Tageslicht in die Räumlichkeiten des Office Park 4 und berücksichtigt durch ihre spezielle Formung gleichzeitig lokale Winde, die das Gebäude umströmen. Eine große Rolle spielt der Einsatz der Geothermie – das Kühlen und Heizen mit thermischer Energie. Außerdem befindet sich auf dem Dach des Office Park 4 eine Photovoltaikanlage für die optimale Nutzung von nachhaltigen Energiequellen.

Künftige Bauprojekte am Flughafen Wien werden sich an den Nachhaltigkeitskriterien des Office Park 4 orientieren.

Fluglärmmanagement

Europaweit gelten der Straßen-, Baustellen- und Nachbarschaftslärm sowie der Schienenverkehr als Hauptverursacher von Lärmbelastung, gefolgt vom Flugverkehr. Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe. Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz regelt die Schwellwerte in Zusammenhang mit Fluglärm, die zum Schutz der ansässigen Bevölkerung nicht überschritten werden dürfen - nämlich ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindeks von 65 dB.

Das Engagement des Flughafen Wien geht aber deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus: So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm des Flughafens das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB. Das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB. Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren soll 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.

Darüber hinaus werden zur weiteren Reduktion des Bodenlärms in enger Abstimmung mit Stakeholdern und Anrainern kontinuierlich verschiedenste Lärmvermeidungs- und Schutzmaßnahmen umgesetzt. Zum Beispiel bei der Durchführung von Triebwerksprobeläufen: Hier werden die Abstellpositionen in Abhängigkeit der vorherrschenden Windverhältnisse so gewählt, dass die Anrainer so wenig wie möglich belastet werden.

FANOMOS

Seit dem Jahr 1990 ist am Flughafen Wien eine Flugweg- und Fluglärm-Überwachungsanlage in Betrieb: FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System). Damit werden An- und Abflüge als Flugspuren aufgezeichnet und analysiert. Dabei wird die Einhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugrouten kontrolliert und Abweichungen, das heißt ein Verlassen der vorgeschriebenen Korridore, werden sichtbar gemacht. FANOMOS zeichnet jedoch nicht nur 365 Tage im Jahr die Flugspuren auf, sondern registriert auch laufend die Schallpegel der Überflüge mit 15 fixen Messstellen in der Umgebung des Flughafens.

Lärmabhängige Landegebühren

Ziel der lärmabhängigen Landegebühren ist es, einen Anreiz für Fluglinien zu geben, auf leisere und emissionsärmere Flugzeuge zu setzen. Die Start- und Landegebühren werden gestaffelt - laute Flugzeuge zahlen mehr, leise weniger. Das Bonus-Malus-System ist kostenneutral, und die Lärmgebühren stellen keine zusätzliche Einnahmequelle für den Flughafen dar.

Lärmschutz

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafen Wien hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel. Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht übernimmt der Flughafen Wien 50% bis 100% der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen. Bis Ende 2023 wurden auf diese Weise für 6.320 Objekte bauphysikalische Gutachten erstellt und für 2.993 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt.

Emissionen und Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringeren Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen der Luftfahrtbranche bei.

Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung sowie durch die Erstellung einer jährlichen CO₂-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden laufend Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren.

ACAS (Airport Carbon Accreditation System)

Mithilfe einer CO₂-Emissionsbilanz beteiligt sich der Flughafen Wien auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System, www.airportcarbonaccreditation.org). Der Flughafen Wien wurde bereits im Jahr 2013 Level 1 zertifiziert, 2015 erfolgte der Aufstieg zum Level 2 und im Oktober 2016 wurde erstmalig die Level 3-Zertifizierung erreicht und seither jährlich erneut seitens des ACI bestätigt. Die Level 3-Zertifizierung sieht eine weitere Reduktion der CO₂-Emissionen unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässiger Unternehmen vor.

Zahlreiche Projekte zur Reduktion der Treibhausgase wurden und werden am Flughafen Wien umgesetzt. So bezieht der Flughafen Wien bereits den gesamten Strom CO₂-neutral. Der Ausbau der Photovoltaik am Standort unterstützt nachhaltig das Ziel der CO₂-Neutralität des Flughafen Wien. Die Fernwärme wird seit 2023 gänzlich CO₂-neutral bezogen. Der Ausbau des elektrisch betriebenen Fuhrparks und die Kompensation der CO₂-Emissionen, die zurzeit noch durch fossile Treibstoffe durch die FWAG (vor allem im Bereich Flugzeugabfertigung) verursacht werden, führten dazu, dass der Betrieb des Flughafen Wien seit 2023 CO₂-neutral erfolgen kann.

Um seine CO₂-Emissionen besser identifizieren zu können, trat auch der Flughafen Malta im Jahr 2016 dem ACI Airport Carbon Accreditation Programm bei und erhielt 2021 erstmals die Level-2-Zertifizierung.

ACI erneuerte die Level-2-Zertifizierung des Flughafens Malta im Jahr 2022 und in der Folge im Jahr 2023 nach einem halbjährlichen Überprüfungsverfahren. Darüber hinaus wurde offiziell mit der Einbindung der Stakeholder und der Datenerhebung begonnen, um den Übergang zur Zertifizierung auf den Level 3 des Programms vorzubereiten. In diesem Zusammenhang wurden über 110 Interessengruppen, von Bodenabfertigungsunternehmen bis hin zu Reinigungsdienstleistern, angesprochen, um an der Erhebung von Scope-3-Emissionsdaten mitzuwirken.

Zusammen mit der im Jahr 2021 eingesetzten Umweltarbeitsgruppe arbeitet das Managementteam weiterhin an einem detaillierten Plan mit Zielen und Maßnahmen zur weiteren Reduktion der CO₂-Emissionen. Ziel des Flughafens Malta ist es, bis 2050 einen Netto-Null-Status zu erreichen.

Abfall

Auf Verkehrsflughäfen entstehen in Abhängigkeit von der Anzahl der Passagiere sowie den erbrachten Leistungen Abfälle und Altstoffe aus unterschiedlichsten Bereichen wie Terminals, Büros, Logistikhallen, Gerätehallen, technischen Stationen, Hotels, Hangars und den Flugzeugen selbst.

Am Flughafen Wien ist daher eine Abfalllogistik im Einsatz, die mit der einer Kleinstadt zu vergleichen ist. Neben den beiden größten Abfallfraktionen Gewerbemüll und Altpapier/Kartonagen fallen auch Verpackungsabfälle, Altmetall und gefährliche Abfälle wie beispielsweise Schmieröl- und Lösungsmittelreste aus der Wartung von Flugzeugen und Fahrzeugen am Boden an. Alle Abfallmengen, aufgeschlüsselt nach Abfallarten, sind im aktuellen Abfallwirtschaftskonzept (AWK) abgebildet.

Eine Übersicht von rund 350 Materialien (von Abbeizmitteln oder Aludosen bis Zahnbürsten oder Zweige) und deren fachgerechter Entsorgung, kann in der „VIE Abfalltrenn-ABC“ Broschüre entnommen werden.

Am Flughafen Malta wurde 2022 ein neuer unternehmensweiter Umwelt-KPI eingeführt, nachdem 2021 die Sammlung organischer Abfälle eingeführt worden war. Trotz des Überschreiten der Passagierzahlen des Jahres 2019 konnte der Deponieabfall im Vergleich um 22% reduziert werden. Darüber hinaus stieg unser Anteil an recyceltem Abfall von 11% im Jahr 2019 auf 17% im Jahr 2023. Es werden kontinuierlich Anstrengungen unternommen, um eine bessere Abfalltrennung am gesamten Flughafen zu gewährleisten.

Vermeiden, Vermindern, Verwerten

Abfallvermeidung steht am Flughafen Wien an oberster Stelle. Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und - je nach Möglichkeit - einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Mülltrennung am Flughafen erfolgt dabei nach strengen Richtlinien, was eine Wiederverwertung leichter und kostengünstiger macht. Dabei werden alle Möglichkeiten einer effizienten Abfallwirtschaft ausgeschöpft. Biogene Abfälle, Glas- und Kunststoffflaschen werden getrennt gesammelt und der Verwertung zugeführt. Spezielle Umweltinseln in den Terminalbereichen bieten auch den Passagieren die Möglichkeit, ihren Abfall entsprechend der Kennzeichnung zu entsorgen. Die Abfallmenge der FWAG (Standort Wien) betrug im Jahr 2023 am Flughafen Wien 4.866 Tonnen.

Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch der Flughafen-Wien-Gruppe (Standort Wien) ohne Kunden betrug 2023 613.429 m³ (2022 angepasst: 509.201 m³).

Der Flughafen Malta ist durch seine Lage von geringeren Niederschlagsmengen geprägt, wodurch ein bewusstes Umgehen mit Wasser unerlässlich ist. Neben dem Auffangen von Regenwasser über 7 Reservoirs auf dem Flughafengelände wird das ganze Jahr über nicht trinkbares Grundwasser geliefert. Im

Geschäftsjahr 2023 betrug der Gesamtwasserverbrauch (trinkbar und nicht trinkbar) am Flughafen Malta 163.132 m³. Im Rahmen seiner wasserbezogenen Aktionspläne für 2023 arbeitete der Flughafen Malta weiter an einem Landschaftsplanungsprojekt für einheimische Bepflanzung, um den Wasserverbrauch für die Bewässerung zu reduzieren.

Abwasser

Ein zentraler Punkt der Abwasserentsorgung ist die komplette Kanalisierung der Airside gelegenen versiegelten Flächen. Aus den einzelnen Einzugsgebieten des Flughafens - allein Pisten, Vorfelder und Rollwege machen mehr als 2,5 Mio. Quadratmeter Oberfläche aus - führen Niederschlagsabwasser zur zentralen Abwasserentsorgungsanlage. Am Eintritt der Hauptsammler in die zentrale Abwasserentsorgungsanlage wird die Belastung der Abwässer online gemessen.

Belastete Abwässer werden über eigene Leitungen zur Verbandskläranlage Schwechat-Mannswörth gepumpt.

Durch die gezielte Trennung belasteter von unbelasteten Abwässern konnte die in der Kläranlage zu behandelnden Abwassermengen reduziert werden. Der Abwasseranfall (Standort Wien) der FWAG betrug 2023 350.573 m³.

Nachhaltige Beschaffung

Die nachhaltige bzw. ökologische Beschaffung, also der Einkauf von umweltfreundlichen Produkten und Leistungen, bei deren Herstellung bzw. Erbringung auch soziale Standards eingehalten werden, ist ein wichtiges Unternehmensziel. Ebenso wird hier die Regionalität berücksichtigt. In Österreich wurde unter Federführung des Umweltministeriums der „Nationale Aktionsplan für nachhaltige Beschaffung“ (kurz: NaBe-Aktionsplan) ins Leben gerufen. Auf diese Weise werden nachhaltige Kriterien beim Beschaffungsvorgang berücksichtigt und der NaBe-Aktionsplan gemeinsam umgesetzt. Der Aktionsplan wird seit Herbst 2010 in der Bundesbeschaffung GmbH (kurz BBG) umgesetzt. Die Beschaffungen der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgten zum Teil über die BBG. Zudem unterliegt die FWAG als Sektorenauftraggeber den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes.

Die größten Lieferanten in Bezug auf den Bestellwert sind den Sektoren Bau, Erdölverarbeitung, Metallverarbeitung, Spezialfahrzeuge, Technologie und unterschiedlichen Dienstleistungen wie etwa IT oder Airport Handling zuzuordnen. Gemessen am Bestellwert stammt der größte Teil der Auftragnehmer dabei aus der unmittelbaren Region des Flughafens: Rund 80% der 35 größten Lieferanten kommen aus Wien und Niederösterreich, 2% aus anderen österreichischen Bundesländern und der verbleibende Rest überwiegend aus Europa.

EU-Taxonomie

Die EU-Sustainable-Finance-Taxonomie, kurz EU-Taxonomie, ist ein Kernelement des Aktionsplans der Europäischen Union (EU) zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums. Diese stellt einen Teil des EU-Green Deals dar, mit dem Ziel bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Die EU-Taxonomie beinhaltet ein Klassifikationssystem zur Definition ökologisch nachhaltiger Geschäftsaktivitäten anhand von sechs festgelegten Umweltzielen, diesen zugeordneten definierte Wirtschaftsaktivitäten und dafür festgelegte technische Prüfkriterien.

In der EU-Taxonomie wurden folgende sechs Umweltziele definiert:

- Klimaschutz (Code CCM)
- Anpassung an den Klimawandel (Code CCA)
- Schutz von Wasser und Meeresressourcen (Code WTR)

- Übergang in eine Kreislaufwirtschaft (Code CE)
- Eingrenzung der Umweltverschmutzung und Beitrag zu Umweltschutz (Code PPC)
- Schutz von Artenvielfalt und Ökosystemen (Code BIO)

Eine Wirtschaftstätigkeit gilt als **taxonomiefähig**, wenn diese im delegierten Rechtsakt zu den jeweiligen Klimazielen angeführt und beschrieben ist. Die **Taxonomiekonformität** wird durch die zusätzliche Erfüllung untenstehender Voraussetzungen bestimmt, welche die Wirtschaftstätigkeit als ökologisch nachhaltig klassifiziert:

- Die Wirtschaftstätigkeit leistet einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem der sechs Umweltziele
- Die Wirtschaftstätigkeit beeinträchtigt keines der übrigen Umweltziele („Do No Significant Harm“, DNSH)
- Die Wirtschaftstätigkeit wird unter der Einhaltung von bestimmten Mindeststandards in Bezug auf soziale Faktoren und Governance-Aspekten durchgeführt („Minimum Safeguards“, MS)

Die Erfüllung der Ziele in Bezug auf den wesentlichen Beitrag und der DNSH-Kriterien wird anhand technischer Bewertungskriterien festgelegt, welche mittels delegierter Rechtsakte der Europäischen Kommission erlassen wurden.

Für Aktivitäten die als ökologisch nachhaltig eingestuft werden, sind folgende Kennzahlen offenzulegen:

- Umsatz: Anteil des Umsatzes aus Produkten oder Dienstleistungen, der mit definierten ökologisch nachhaltigen Wirtschaftsaktivitäten verbunden ist.
- Capex: Anteil der Investitionen, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit den definierten ökologisch nachhaltigen wirtschaftlichen Aktivitäten verbunden sind.
- Opex: Anteil der Betriebsausgaben, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit den definierten ökologisch nachhaltigen wirtschaftlichen Aktivitäten verbunden sind.

Der taxonomiefähige Anteil zeigt die Zuordnung von Umsätzen, Capex und Opex zu den in der EU-Taxonomie Verordnung erfassten, potenziell ökologisch nachhaltigen Wirtschaftsaktivitäten. Der taxonomiekonforme Anteil spiegelt die als tatsächlich ökologisch nachhaltig klassifizierten Umsätze, Capex und Opex wider.

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat anhand der veröffentlichten delegierten Rechtsakte für die EU-Klimaziele eine Bestandsaufnahme durchgeführt, die einzelnen Tätigkeiten auf ihre Taxonomierelevanz überprüft und folgend Taxonomie-Kennzahlen errechnet. Für die Beurteilung der Taxonomiefähigkeit wurden die Wirtschaftsaktivitäten umfassend auf Basis ihrer Beschreibungen unter Einbeziehung der Fachabteilungen gescreent, ob diese für die Flughafen Wien Gruppe relevant sind. Zur Prüfung der Taxonomiekonformität erfolgte eine Prüfung der technischen Bewertungskriterien, um festzustellen, ob ein wesentlicher Beitrag zu den jeweiligen EU-Umweltzielen erreicht wird. Nachfolgend wurde überprüft, ob das Erreichen der weiteren Umweltziele anhand der festgelegten Kriterien nicht signifikant beeinträchtigt wird („Do No Significant Harm“) und ob die Mindestkriterien für soziale Aspekte und Governance Belange erfüllt werden („Minimum Safeguards“).

Die Ermittlung der Kennzahlen erfolgt auf Basis des Konzernabschlusses, wobei die Definitionen der Kennzahlen für die EU-Taxonomie sich teilweise von den IFRS-Definitionen unterscheiden. Für die Berechnung des Zählers werden die taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Positionen des Nenners anhand der Zuordnung zu den definierten Wirtschaftsaktivitäten ermittelt. Es wurden folgende Positionen berücksichtigt:

- Umsatz: Für den Gesamtumsatz werden die Umsatzerlöse gem. IAS 1.82(a) herangezogen.

- Capex: Es werden alle Investitionsausgaben (Zugänge), welche im Zusammenhang mit Sachanlagen (IAS 16), immateriellen Vermögenswerten (IAS 38), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (IAS 40) und Leasing (IFRS 16) stehen, berücksichtigt.
- Opex: Im Bereich der operativen Aufwendungen fließen direkt zurechenbare, nicht aktivierte Aufwendungen ein. Dazu zählen insbesondere Forschungs- und Entwicklungskosten, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingaufwendungen sowie Wartung und Reparaturen (inkl. Instandhaltungsmaterial und direkt zurechenbare Personalkosten im Zusammenhang mit der Durchführung von Instandhaltungen).

Um Doppelzählungen zu vermeiden, wurden Capex und Opex entweder zuerst hinsichtlich ihrer Eigenschaft als „direkt mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden“ überprüft. In einem nachfolgenden Schritt erfolgte die Prüfung, ob es sich um einzelne Maßnahmen handelt, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird. Dabei wurde ein Vorsorgeprinzip angewandt: Wenn ein Teil einer Investition oder eines Produkts nicht durch einen im Verhältnis einfachen Verteilungsschlüssel berechnet werden kann, wurde dieser Teil nicht ausgewiesen.

Am 21. November 2023 wurden im Amtsblatt der Europäischen Union zwei neue Delegierte Verordnungen bezüglich der EU-Taxonomie veröffentlicht, welche die technischen Bewertungskriterien für die noch ausstehenden Klimaziele 3 bis 6 („Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen“, „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“, „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“, „Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme“) beinhalten und die technischen Bewertungskriterien für die beiden klimabezogenen Umweltziele 1 und 2 („Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“), für welche schon im Geschäftsjahr 2022 die Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität zu berichten war, ergänzen.

Für die angeführten Klimaziele 3-6 ist bei der Bewertung zunächst nur auf die Taxonomiefähigkeit abzustellen. Die Prüfung der Taxonomiekonformität ist dafür im Jahr 2023 somit nicht gefordert. Gleiches gilt für die neu hinzugekommenen Wirtschaftsaktivitäten für die schon bisher angewandten Umweltziele „Klimaschutz“ und „Anpassungen an den Klimawandel“. Die Flughafen Wien Gruppe macht für die Berichterstattung zum Geschäftsjahr 2023 in Erwartung noch ausstehender Klarstellungen in den FAQs von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch (betrifft für die FWAG CCM 6.20. „Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ und CE 3.4. „Wartung von Straßen und Autobahnen“). Für Berichte, die ab dem 1. Januar 2025 veröffentlicht werden, gelten dann die vollumfänglichen Berichtspflichten zur Taxonomiekonformität.

2023	Taxonomiekonform	Taxonomiefähig	Nicht-Taxonomiefähig
Umsatz	0,3%	33,8%	66,0%
Capex	8,7%	22,6%	68,7%
Opex	0,7%	34,1%	65,2%

	Umsatzanteil/Gesamtumsatz	
	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM	0,3%	33,7%
CCA	0,0%	0,1%
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	0,0%
PPC	0,0%	0,0%
BIO	0,0%	0,0%

	CapEx-Anteil/Gesamt-CapEx	
	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM	8,7%	22,6%
CCA	0,0%	0,0%
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	0,0%
PPC	0,0%	0,0%
BIO	0,0%	0,0%

	OpEx-Anteil/Gesamt-OpEx	
	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM	0,7%	30,6%
CCA	0,0%	0,1%
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	3,5%
PPC	0,0%	0,0%
BIO	0,0%	0,0%

Umsatz

Die Kennzahlen des taxonomiefähigen und -konformen Umsatzes errechnen sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen bzw. -konformen Tätigkeiten des Geschäftsjahres zu den Gesamtumsätzen. Als Nenner werden dabei die Konzernumsätze gemäß IAS 1.82 (a) in Höhe von € 931,5 Mio. herangezogen.

Als taxonomierelevante Wirtschaftsaktivitäten zum Ausweis der Umsatzkennzahlen werden für den Flughafen Wien Konzern folgende Kategorien klassifiziert:

- CCM 4.1. „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“ (der Flughafen Wien betreibt auf ca. 45 ha eine freistehende Photovoltaikanlage, ebenso wird am Flughafen Malta Strom mittels Photovoltaik-Technologie erzeugt)
- CCM 6.17. „CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ (ortsfeste 400 Hz-Anlage zur Versorgung der Airline-Kunden mit Bodenstrom)
- CCM 6.20. „Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ (Leistungen des Ground und Cargo Handling)
- CCM 7.7. „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ (die Flughafen Wien Gruppe vermietet Gebäude, Parkplätze sowie Shopping- und Gastronomieflächen)
- CCA 13.1. „Kreative, künstlerische und unterhaltende Tätigkeiten“ (Besucherwelt des Flughafen Wien)

Leistungen der Wirtschaftsaktivitäten CCM 4.1. „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“ und CCM 7.7. „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ erfüllen die Kriterien der Taxonomiekonformität. Die freistehende Photovoltaikanlage am Gelände des Flughafen Wien erzeugt Strom aus Photovoltaik-Technologie, welcher zum Eigenbedarf genutzt und auch ins Stromnetz eingespeist wird. Der Tätigkeit CCM 7.7. „Erwerb und Eigentum an Gebäuden“ werden mitunter relevante Vermietungserlöse des Office Park 4, der die Kriterien für nachhaltige Immobilien erfüllt (beispielsweise gehört das Gebäude zu den oberen 15% des nationalen oder regionalen Gebäudebestands), zugeordnet.

Die Umsatzerlöse der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten betragen im Geschäftsjahr 2023 in Summe € 314,4 Mio. und repräsentieren somit 33,8% des Gesamtumsatzes. Die Umsatzerlöse taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten betragen € 2,6 Mio. und somit 0,3%.

Capex

Die Capex-Kennzahlen stellen den Anteil der Investitionsausgaben zum Erwerb von Vermögenswerten oder Prozesse dar, die mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden sind, plus individuelle Capex, die sich auf den Erwerb von Produkten aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten und einzelne Maßnahmen, die zu einer kohlenstoffarmen Aktivität oder Senkung von THG-Emissionen führen, beziehen. Die Basis (Nenner) der Investitionen entspricht den in den Konzern-Anlagespiegeln ausgewiesenen Zugängen zu Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (jeweils inkl. IFRS 16). Geleistete Anzahlungen werden nicht berücksichtigt.

Die gesamten Investitionen der Flughafen-Wien-Gruppe inkl. geleisteter Anzahlungen betragen im Geschäftsjahr 2023 € 107 Mio., jene gem. EU-Taxonomie-Verordnung exkl. geleisteter Anzahlungen beliefen sich auf € 99,6 Mio. Der Anteil taxonomiefähiger Capex errechnet sich mit 22,6%, jener der taxonomiekonformen Investitionsausgaben erreichte 8,7%.

Wie im Vorjahr wurden im Berichtsjahr 2023 folgende Kategorien als taxonomie relevant eingestuft:

- CCM 4.1. „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“ (Investitionen in die bis zu 45 MW Peak Photovoltaikanlagen)
- CCM 6.5. „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ (Investitionen in E-Mobilität, Fahrzeugklassen M1 und N1)
- CCM 6.15. „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ (am Flughafen Wien werden Stromladestationen für die Flughafen Wien Gruppe und für am Standort ansässige Unternehmen errichtet)
- CCM 6.17. „CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ (Errichtung der Infrastruktur für die ortsfeste Versorgung von Luftfahrzeugen mit Bodenstrom)
- CCM 7.3. Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten (Umbau- und Renovierungsarbeiten zur Umrüstung auf energieeffizientere Lichtquellen)
- CCM 7.5. „Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“ (Installation von intelligenten Zähler für Wärme, Kälte und Strom, Systeme zur Gebäudeautomatisierung und -steuerung)
- CCM 7.7. „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ (Gebäudeinvestitionen, die direkt mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Leistung zusammenhängen)

Durch die Erweiterung der Umweltziele wurden in 2023 zusätzlich Investitionsausgaben für

- CCM 6.20. „Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ (Ground und Cargo Handling)

als taxonomie relevant klassifiziert. Pro Anlagenzugang gab es nur eine mögliche Zuordnung zu einer taxonomiefähigen Aktivität, wodurch Doppelzählungen vermieden wurden. Im Zähler wurden keine Zugänge von Capex-Plänen zur Ausweitung der Taxonomiefähigkeit oder -Konformität berücksichtigt, da keine entsprechenden Pläne vorliegen.

Als taxonomiekonform gelten dabei Investitionsausgaben für die Erweiterung der Photovoltaikanlagen an den Standorten Flughafen Wien, Bad Vöslau und Malta (CCM 4.1. „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“), Investitionen für Stromladestationen (CCM 6.15. „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“), Investitionen für intelligente Zähler (CCM 7.5. „Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“) und Investitionen in den Office Park 4 (CCM 7.7. „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“).

Opex

Taxonomiefähige und -konforme operative Aufwendungen stellen jenen Teil der Betriebsausgaben dar, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit ökologisch nachhaltigen wirtschaftlichen Aktivitäten verbunden sind oder betreffen individuelle Betriebsausgaben für den Erwerb von Produkten aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten und einzelne Maßnahmen, die zu einer kohlenstoffarmen Aktivität oder Senkung von THG-Emissionen führen. Die Opex Definition nach EU-Taxonomie umfasst direkte, nicht kapitalisierte Kosten für Forschung und Entwicklung (inkl. direkt zuordenbare Personalkosten), Wartung und Reparatur (inkl. indirekt zuordenbare Personalkosten), kurzfristiges Leasing, Gebäudesanierungsmaßnahmen und andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung. Nicht inkludiert sind Abschreibungen, Amortisation und Wertminderungen, generelle Personal-, Rohstoff-, Vertriebs- und Verwaltungskosten, etc. Somit unterscheidet sich die Definition für operative Aufwendungen gemäß EU-Taxonomie deutlich von der Definition der operativen Aufwendungen, die im übrigen Lagebericht verwendet werden.

Zur Ermittlung der Basis wurde die Summe der oben angeführten Aufwendungen anhand von Detailanalysen berechnet. Die dadurch ermittelten Betriebsaufwendungen im Sinne der Taxonomie-Verordnung betragen € 74,3 Mio. Der Anteil taxonomiefähiger Opex beträgt 34,1%, jener der taxonomiekonformen Opex erreichte 0,7%.

Taxonomierelevante Opex in der Flughafen Wien Gruppe stellen folgende Wirtschaftsaktivitäten dar:

- CE 3.4. „Wartung von Straßen und Autobahnen“ (Betriebsausgaben zur Wartung des Vorfelds und der Rollbahnen)
- CCM 4.1. „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“ (Wartung und Reparatur der Photovoltaikanlagen)
- CCM 6.5. „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ (Betriebsaufwendungen lt. EU-Taxonomie Definition für elektrobetriebene Fahrzeuge der Klassen M1 und N1)
- CCM 6.15. „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ (Betriebsaufwendungen lt. EU-Taxonomie Definition für den Bau, Modernisierung, Wartung und Betrieb von Stromladestationen)
- CCM 6.20. „Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ (operative Aufwendungen zur Erbringung von Dienstleistungen des Ground und Cargo Handling)
- CCM 7.7. „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ (Wartungs-, Reparatur und Gebäudesanierungsmaßnahmen, die direkt mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Leistung zusammenhängen)
- CCA 13.1. „Kreative, künstlerische und unterhaltende Tätigkeiten“ (operative Aufwendungen lt. EU-Taxonomie Verordnung für die Besucherwelt),

Dabei gelten Opex in Verbindung mit den Wirtschaftstätigkeiten CCM 4.1. „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“ (Wartung und Reparatur der Photovoltaikanlagen), CCM 6.15. „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ (Betriebsaufwendungen lt. EU-Taxonomie Definition für den Bau, Modernisierung, Wartung und Betrieb von Stromladestationen) und CCM 7.7. „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ (Wartungs-, Reparatur und Gebäudesanierungsmaßnahmen, die direkt mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Leistung zusammenhängen) als taxonomiekonform.

Überprüfung der technischen Kriterien

Zur Überprüfung, ob die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten andere Umweltziele nicht erheblich beeinträchtigen, wurden zur Erfüllung der „Do No Significant Harm“ (DNSH)-Kriterien die dafür definierten technischen Bewertungskriterien untersucht und zusätzlich eine Klimarisikoanalyse unter

Berücksichtigung der in der Taxonomie-Verordnung vorgegebenen Klimagefahren durchgeführt. Hier wurden die standortspezifischen Risiken betrachtet und Standard-Szenarien analysiert. In 2023 wurde die Klimarisikoanalyse überprüft und in Teilen überarbeitet.

Unter den relevanten Systemelementen werden in der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse alle Systeme am Flughafen Wien zusammengefasst, die für die Ausführung der taxonomiefähigen Aktivitäten am Flughafen Wien relevant sind. Dazu wurden folgende Systemelemente definiert:

- Flughafen Infrastruktur – Luftfahrzeugs Bewegungsflächen und Pisten
- Flughafen Infrastruktur – Terminal Infrastruktur
- Betriebsgebäude
- Parkplätze
- Photovoltaikanlagen
- Infrastruktur Personenbeförderung
- Elektrizitätsversorgung
- Wasserversorgung
- Passagierabfertigungsprozess
- Flugzeugabfertigungsprozess
- Beschäftigte

Die Risikoobjekte des Flughafen Wien sind unterschiedlichen klimabezogenen Gefahren ausgesetzt. In der Klimarisiko und Vulnerabilitätsanalyse werden all jene Gefahren analysiert, welche Einfluss auf die operative Tätigkeit des Flughafen Wien haben. Folgende klimabezogene Gefahren werden in der Analyse berücksichtigt:

- Kältewelle
- Hitzewelle/Hitzebelastung
- Starker Niederschlag – Regen
- Hochwasser - Pluvialwasser, Grundwasser
- Starker Niederschlag - Hagel
- Starke Niederschläge – Schnee/Eis
- Waldbrand
- Veränderte Windstrukturen/-muster
- Stürme
- Tornado

Um die Auswirkungen zukünftiger menschlicher Aktivität zu erfassen, wurden Treibhausgasszenarien auf globaler Ebene herangezogen. Wie im Climate Delegated Act gefordert wurden unterschiedliche Entwicklungspfade betrachtet.

Als Grundlage der Analyse werden zwei Szenarien gewählt: Ein Szenario bei wirksamen Klimaschutzmaßnahmen (Representative Concentration Pathway, RCP 4.5), bei dem sich die Emissionen bis 2080 bei etwa der Hälfte des heutigen Niveaus einpendeln und ein ökologisch nachteiliges Szenario, das bei ungebremsten Treibhausgasemissionen eintreten könnte (RCP 8.5).

Basierend auf den identifizierten Systemelementen und den relevanten klimabedingten Gefahren wurde unter Einbezug der Expertenprognosen und Fachexperten des Unternehmens eine Analyse durchgeführt, welche möglichen Auswirkungen für die Flughafen Wien Gruppe in den kommenden 10 Jahren (derzeitiges Risiko) und darüber hinaus (zukünftiges Risiko) aus heutiger Sicht möglich erscheinen. Dabei wurde zwischen geringem, mittlerem und hohem Risiko unterschieden.

Als kurzfristig mittleres Risiko wurden starke Niederschläge – Schnee/Eis identifiziert, wobei langfristig mittlere Risiken vor allem von Hagel, veränderten Windstrukturen/-muster, Sturm und Tornados ausgehen.

Minimum Safeguards

Für die Erfüllung der Mindestkriterien für soziale und Governance Belange („Minimum Safeguards“) führt die FWAG eine Sorgfaltsprüfung durch. In der Due Dilligence wird die Einhaltung der Mindestschutzbestimmungen bewertet, welche sich aus den Standards der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, mit besonderem Bezug auf die acht Arbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), ergeben. Besonderer Fokus liegt dabei auf der unternehmensweiten Implementierung von Prozessen und der Einhaltung von Richtlinien und Anweisungen in den Bereichen Menschenrechte, Korruption, Steuerwesen und fairer Wettbewerb. Die Erfüllung der geforderten „Minimum Safeguards“ ist eine Voraussetzung um eine Wirtschaftsaktivität als taxonomiekonform und damit als ökologisch nachhaltig klassifizieren zu können.

Die Vorgaben zu den vielfältigen Themenbereichen sind in unserem Organisationshandbuch (OHB) enthalten. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv. Hier können mögliche Verstöße bzw. Hinweise eingemeldet werden, wobei sich diese nicht nur auf den Flughafen Wien Konzern, sondern auch auf alle anderen Stakeholder (inkl. Lieferanten) beziehen können.

Als Sektorauftraggeber unterliegt der Flughafen Wien dem Bundesvergabegesetz. Das Bundesvergabegesetz schreibt auch die Prüfung der Auftragnehmer vor. Diese betreffen u.a. die Befugnis, die berufliche Zuverlässigkeit, finanzielle, wirtschaftliche und technische Leistungsfähigkeit sowie Normen für Qualitätssicherung und Umweltmanagement. Im Rahmen von Ausschreibungen wird die Eignung der Lieferanten überprüft, u.a. auch mittels Abfragen entsprechender Plattformen. Bei konkreten Vorwürfen werden weitere Analysen durchgeführt. Gerade am Flughafen selbst nimmt die Sicherheitskultur einen hohen Stellenwert ein, da „Safety & Security“ essenziell für einen reibungslosen Flughafenbetrieb sind.

Standardmeldebogen Kernenergie und fossiles Gas

Zeile	Tätigkeiten im Bereich Kernenergie	
1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas		
4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein

Geschäftsjahr	2023			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
	Code (2)	Umsatz (3)	Umsatzanteil, Jahr N (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz, Jahr 2022 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
Wirtschaftstätigkeiten (1)				J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
Text		in € Mio	%																
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1.	0,4	0,0%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J		0,0%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7.	2,2	0,2%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J		0,2%		
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		2,6	0,3%	0	0	0	0	0	0								0,2%		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,0	0,0%														0,0%		
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0%														0,0%		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
CO2-arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17.	1,3	0,1%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,2%		
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20.	139,8	15,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5.	0,0	0,0%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7.	172,8	18,6%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								19,0%		
Kreative, künstlerische und unterhaltende Tätigkeiten	CCA 13.1.	0,5	0,1%	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		314,4	33,8%	0	0	0	0	0	0								19,2%		
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten A.1 + A.2)		317,0	34,0%	0	0	0	0	0	0								19,4%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		614,5	66,0%																
Gesamt		931,5	100,0%																

Geschäftsjahr	2023			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
	Code (2)	CapEx (3)	CapEx-Anteil, Jahr N (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) CapEx, Jahr 2022 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
Wirtschaftstätigkeiten (1)				J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
Text		in € Mio	%																
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1.	7,5	7,5%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	17,8%		
Infrastruktur für einen CO2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15.	0,1	0,1%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	E	
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5.	0,1	0,1%	J	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	E	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7.	1,0	1,0%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,6%		
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		8,7	8,7%	0	0	0	0	0	0								18,5%		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,2	0,2%														0,0%	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0%														0,0%		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5.	0,1	0,1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,9%		
Infrastruktur für einen CO2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15.	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1%		
CO2-arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17.	0,0	0,0%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,4%		
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20.	4,1	4,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3.	0,6	0,6%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz	CCM 7.5.	0,0	0,0%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,0%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7.	17,7	17,8%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								15,7%		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		22,5	22,6%														18,1%		
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten A.1 + A.2)		31,2	31,3%														36,6%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		68,4	68,7%																
Gesamt		99,6	100%																

Geschäftsjahr	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
	Code (2)	OpEx (3)	OpEx-Anteil, Jahr N (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) OpEx, Jahr 2022 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
Wirtschaftstätigkeiten (1)				J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
Text		in € Mio	%																
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1.	0,1	0,2%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,0%		
Infrastruktur für einen CO2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15.	0,0	0,0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	E	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7.	0,4	0,5%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,5%		
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		0,5	0,7%	0	0	0	0	0	0								0,5%		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,0	0,0%														0,0%	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0%														0,0%		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4.	2,6	3,5%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5.	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Infrastruktur für einen CO2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15.	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20.	6,2	8,3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7.	16,6	22,3%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								23,3%		
Kreative, künstlerische und unterhaltende Tätigkeiten	CCA 13.1.	0,0	0,1%	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1%		
OpEx of Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2)		25,4	34,1%	0	0	0	0	0	0								23,4%		
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten A.1 + A.2)		25,9	34,8%	0	0	0	0	0	0								23,9%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		48,4	65,2%																
Gesamt		74,3	100%																

Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) der Flughafen-Wien-Gruppe (vollkonsolidierte Unternehmen) 2023 ist um 8,1% auf 5.074 von 4.696 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gestiegen. Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt bei 7.131, ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr von 8,5%. Stichtagsbezogen waren zum 31.12.2023 5.218 Mitarbeiter in der Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt und somit um 364 Mitarbeiter mehr als im Vorjahr (4.854 Mitarbeiter).

Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten (FTE)	2023	Veränderung	2022
Airport	538	-1,2%	545
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	2.915	9,4%	2.666
Retail & Properties	178	3,7%	171
Malta	391	16,6%	336
Sonstige Segmente	1.051	7,5%	978
Gesamtanzahl	5.074	8,1%	4.696

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter finden und binden

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind eine zentrale Ressource, da der Erfolg als Dienstleistungsunternehmen entscheidend von der fachlichen Kompetenz, Erfahrung sowie dem Engagement und Einsatz jedes einzelnen Beschäftigten abhängt.

Das Jahr 2023 stand unter dem Motto „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter finden und binden“. Das Unternehmen setzte den Recovery-Kurs fort. 2023 war sowohl verkehrs- als auch passagierseitig ein erfolgreiches Jahr. Grundlage für die hervorragende operative Abwicklung des gestiegenen Geschäftsaufkommens sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Besonders herausfordernd war es die Jobs im operativen Betrieb nach der Pandemie wieder erfolgreich zu besetzen sowie Fachkräfte sowohl in der Technik als auch in der IT zu rekrutieren. Erfolgreiche Employer Branding Maßnahmen und aktive Suche trugen zur reibungslosen Abwicklung des Betriebs bei. Grundlage hierfür war zu Beginn des Jahres eine neue Arbeitgeberkampagne „VIE nirgendwoanders – Arbeiten am Flughafen Wien“. Von der Unternehmensgruppe ausgerichtete Recruitingveranstaltungen in Form sogenannter Airport Job Days waren eine weitere Maßnahme, um sowohl extern als auch intern am erfolgreichen Arbeitgeberimage zu arbeiten. Der Start eines Trainee-Programms für Bau-Fachleute sowie zahlreiche Initiativen für IT und Technikberufe (Messeauftritte, Kooperationen mit Schulen, Forcierung von Berufen für Mädchen in der Technik und IT) trugen zum Erfolg bei. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ans Unternehmen zu binden, war ein weiterer Arbeitsschwerpunkt. Der Ausbau von strukturierten Netzwerken für Erfahrungsaustausch verwandter Funktionen quer durch die gesamte Unternehmensgruppe und mit externen Unternehmen wurde 2023 forciert. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Führungskräfte wurde 2023 im Rahmen von Leadership-Days fortgesetzt.

Neben der Anfang Februar 2022 vereinbarten KV-Erhöpfung per 01.01.2023 um 5,6% wurden die Löhne und Gehälter per 01.05.2023 um weitere 11,8% erhöht. Aufgrund der Pandemie waren die KV-Erhöfungen seit 01.05.2020 aufgeschoben. Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit wurden zusätzlich die Einstiegsentlohnungen und Lehrlingseinkommen deutlich angehoben.

Für Aus- und Weiterbildung wurden 2023 am Standort Wien rund € 1,5 Mio. aufgewendet, das entspricht einer Investition von rund € 330 pro Kopf in unsere Zukunft.

Weiters nimmt die Lehrlingsausbildung eine wichtige Rolle ein. Die theoretische und praktische Ausbildung erhalten die Lehrlinge in den jeweiligen Berufsschulen und vor Ort durch eigene Fachkräfte und

Ausbildner. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit zur Lehre mit Matura. Ein weiterer Fokus liegt auf Persönlichkeitsentwicklung und sozialer Kompetenz. Eigene Themenschwerpunkte werden pro Lehrjahr in mehreren Seminaren und Workshops abgedeckt. Im Rahmen eines drei wöchigen Austauschprogramms (Erasmus+) können die Lehrlinge erste Berufserfahrungen im Ausland sammeln und andere Betriebe und Kulturen kennenlernen.

Am Standort Malta wurden rund € 0,3 Mio. (2022: € 0,2 Mio.) in Ausbildungen investiert, wobei der Hauptteil der durchgeführten Schulungen die Bereiche Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz, Schulungen für die Feuerwehr und Rettungsabteilung des Unternehmens sowie sonstige Schulungen (z.B. Krisenmanagement, technische und sonstige Weiterbildungen) betrafen. In Summe wurden 16.047 (2022: 11.463) Schulungsstunden durchgeführt.

Mitarbeiterstiftung

Bereits vor mehr als 20 Jahren wurde von der FWAG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet, die 10% der Aktien des Unternehmens hält und die ausgeschütteten Dividenden an die Mitarbeiter auszahlt. Im Jahr 2023 wurde das erste Mal nach der Pandemie eine Dividende an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Geschäftsjahr 2022 ausgeschüttet, und zwar in der Höhe von € 6,5 Mio. Im Durchschnitt entspricht das pro Kopf rund 78% eines Monatsgrundgehalmes bzw. Monatsgrundlohns des Jahres 2022.

Freiwillige Sozialleistungen

Für alle Beschäftigten der FWAG mit Eintritt vor 1.11.2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung vom Unternehmen 2,5% eines Monatsbezugs an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt.

Mitarbeitern des Flughafen Malta werden leistungsorientierte Altersversorgungszuschüsse aufgrund von kollektivvertraglichen Vereinbarungen gewährt.

Freiwillige Sozialleistungen zielen darauf auf, Motivation und Unternehmensidentifikation zu steigern. So wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) und mit Bussen von und nach Wien sowie in die Umlandgemeinden zur Verfügung gestellt. Die Essensversorgung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird im Rahmen mehrerer Werkskantinen und eines Bonsystems finanziell unterstützt. Mit dem Vienna Airport Health Center ist eine weitreichende ärztliche Versorgung mit rascher Terminverfügbarkeit für die Beschäftigten sichergestellt.

Beruf und Familie

Die Familienfreundlichkeit des Unternehmens ist für eine ausgewogene Work-Life-Balance von entscheidender Bedeutung. Seit 2015 tragen wir das Zertifikat „Beruf und Familie“, das uns 2023 erneut verliehen wurde. Aktionen, wie die Betreuung der Kinder von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an schul- und kindergartenfreien Tagen wurden auch 2023 wieder durchgeführt. Die Hilfestellungen zur Pflege von Angehörigen und das Angebot des Employee Assistance Program (EAP) wurden auch 2023 von vielen Beschäftigten angenommen.

Den Kindern aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der am Standort Wien ansässigen Unternehmen steht ein Betriebskindergarten zur Verfügung. Die großzügigen und flexiblen Öffnungszeiten ermöglichen auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Schichtdienst eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder ab dem Krabbelalter. Die Flughafen Wien AG unterstützt die eigenen Beschäftigten dabei finanziell.

Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste

Die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ist trotz steigender Beschäftigung etwa gleichgeblieben. Dies bestätigt sich in der 1.000 Personen-Quote. Präventionsmaßnahmen und Evaluierungen zur Vermeidung von Arbeitsunfällen werden weiter vorangetrieben. Arbeitssicherheit ist fixer Bestandteil der Zielvereinbarungen des Managements. Bei Begehungen achten die Sicherheitsfachkräfte darauf, dass die Maßnahmen zur Gefahrenverhütung an den Arbeitsplätzen umgesetzt werden und Wirkung zeigen. In einigen Bereichen wurde die Re-Evaluierung der psychischen Belastungen von Arbeitspsychologinnen durchgeführt. Zahlreiche Personalaufnahmen führten auch zu einem erhöhten Schulungsbedarf zum Thema „Sicher arbeiten“, der von den Präventivdiensten abgedeckt wurde. Das Beratungs- und Schulungsangebot in Form von Stellungnahmen zu Bauprojekten, Gefährdungsbeurteilungen, Unfallanalysen, Ersthelferaus- und -weiterbildung, Ergonomie-Workshops, Nichtraucher-Seminaren, Lehrlingswoche, Untersuchungen, Messungen und der konzernweiten Umsetzung von Impfaktionen wird kontinuierlich ausgebaut.

Standort Wien	2023	Veränderung	2022	2021	2020	2019
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	134	-0,7%	135	83	71	164
1.000 MA-Quote	28,8	-7,6%	31,2	18,4	14,0	29,9

Diversität

Diversität stellt für die FWAG ein zentrales Thema dar. Die Bedeutung zeigt unter anderem die Tatsache, dass derzeit in der Belegschaft der FWAG und ihrer Tochterunternehmen 74 Nationalitäten vertreten sind. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz der großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern. Ein Erfolgsprojekt in dieser Hinsicht, welches 2022 startete, konnte 2023 fortgeführt werden - die Integration von Wochenendarbeitern aus der Ostslowakei zur Spitzenabdeckung im Sommer.

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2023 bei rund 27%. Zurückzuführen ist das auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten eines Flughafenbetriebs – zwei Drittel der Belegschaft verrichten schwere körperliche Arbeit. Um die Attraktivität des Flughafen Wien als Arbeitgeber auch für Personen mit familiären Betreuungspflichten attraktiver zu machen, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen. Klares Ziel des Unternehmens ist es, die Diversität der Belegschaft zu steigern – insbesondere in Führungspositionen. Exemplarisch dafür sei angeführt, dass die Frauenquote über alle vier Führungsebenen betrachtet derzeit bei rund 16% liegt, eine deutliche Steigerung stellt ein strategisches Ziel dar. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz zählen zu den Grundwerten der Flughafen Wien Gruppe. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der FWAG beträgt zum Stichtag unverändert 40%.

Zum Thema „Menschen mit besonderen Bedürfnissen“ arbeitet der Flughafen Wien gemeinsam mit verschiedenen Hilfsorganisationen, Verbänden und Institutionen intensiv an der kontinuierlichen Verbesserung der Barrierefreiheit. Zu den Schwerpunkten Ausstattung, Leitsystem, Lifte, Treppen, Parkierung und Toiletten wurden gemeinsam zahlreiche Einzelmaßnahmen erarbeitet und umgesetzt.

Flexible Arbeitszeitmodelle

Mit flexiblen und individuellen Arbeitszeitmodellen werden die Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. Vor allem in den kaufmännischen Bereichen kommen verstärkt

Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Ergänzend wurde für alle Beschäftigten die Möglichkeit geschaffen, Gehaltsbestandteile (z.B. Anerkennungszahlung für Dienstjubiläen) als Freizeit zu konsumieren.

Darüber hinaus werden Bildungsteilzeit- bzw. Bildungskarenzmodelle und Sabbatical sowie Home Office angeboten.

→ Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter am Standort Wien ¹	2023	Veränderung	2022
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	4.645	7,3%	4.331
davon Arbeiter	3.088	7,9%	2.862
davon Angestellte	1.558	6,0%	1.469
Personalstand (Stichtag, FTE)	4.780	6,7%	4.478
davon Arbeiter	3.174	7,5%	2.953
davon Angestellte	1.606	5,3%	1.525
Personalstand (Köpfe)	6.692	8,0%	6.199
Lehrlinge (Durchschnitt)	63	23,5%	51
Durchschnittsalter in Jahren	41,2	-1,2%	41,7
Betriebszugehörigkeit in Jahren	9,6	-5,0%	10,1
Anteil Frauen in %	26	n.a.	26
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	1.546	58,4%	976
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	134	-0,7%	135

1) Daten der vollkonsolidierten Unternehmen am Standort Wien

Mitarbeiter am Standort Malta	2023	Veränderung	2022
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	391	16,6%	336
Personalstand (Stichtag, FTE)	402	16,1%	346
Durchschnittsalter in Jahren ¹	38,7	-1,0%	39,1
Betriebszugehörigkeit in Jahren ¹	8,2	-8,9%	9,0
Anteil Frauen in % ¹	35	n.a.	37
Aufwendungen für Weiterbildung in T€ ¹	269,9	22,0%	221,2
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹	5	-28,6%	7

1) vorläufige Werte

Achtung der Menschenrechte

Das Unternehmen bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die FWAG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis, sondern ausschließlich innerhalb der Europäischen Union. Als Infrastruktur- und Dienstleistungsanbieter bezieht die FWAG auch lediglich fertige Endprodukte von ihren Lieferanten. Der neben den Unternehmenswerten herrschende Code of Conduct enthält wesentliche Grundsätze über die Interaktion aller Mitarbeiter mit internen und externen Partnern. Da das Vertrauen von Kunden, Aktionären, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Leistung der Flughafen-Wien-Gruppe hat, ist Integrität ein wesentlicher Eckpfeiler innerhalb des Unternehmens.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen sowie der respektvolle Umgang untereinander ist dabei von größter Wichtigkeit. Richtschnur dafür ist der Verhaltenskodex der FWAG. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv. Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Der Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance Officer. Die Mitarbeiter

werden über eine E-Learning Plattform regelmäßig über die Inhalte des Verhaltenskodex geschult. Die FWAG unterliegt als Sektorenauftraggeber bei Beschaffungen teilweise den Regeln des Bundesvergabegesetzes. Dabei wurden auch Vorkehrungen implementiert, die Korruption im Ansatz vermeiden sollen.

Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen, die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und den darauf beruhenden Regelungen des Börsegesetzes ergeben, wurden vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden interne Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der FWAG, aber auch externe Leistungserbringer, die potenziellen Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. So hat jeder Mitarbeiter, der in einem Compliance-relevanten Bereich arbeitet, eine Schulung zu absolvieren, wie er mit vertraulichen Informationen umzugehen hat. Um die Sensibilität für die „Emittenten Compliance“ auch im restlichen Unternehmen zu erhöhen, werden alle Mitarbeiter im Intranet und in Artikeln in der hauseigenen Mitarbeiterzeitung über dieses Thema informiert. Am Flughafen Malta werden ebenfalls die lokalen börsegesetzlichen Regelungen sowie europäische Verordnungen umgesetzt und überwacht. Dazu dienen interne Richtlinien, die neben den gesetzlichen Bestimmungen auch allgemeine Verhaltensregeln umfassen.

Offenlegung gemäß § 243a UGB

(1) Grundkapital und Aktienstückelung

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG (FWAG) beträgt € 152.670.000 und ist in 84.000.000 auf Inhaber lautende Stückaktien geteilt, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“).

Weitere Details zur Satzung bzw. Aktie sind auf der Website der FWAG unter www.viennaairport.com abrufbar.

(2) Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

Im Zuge des freiwilligen öffentlichen Teilangebots mit Ablauf Februar 2023 konnte die Airports Group Europe S.a. r.l den Anteil am Flughafen Wien um weitere 3,37% erhöhen. Damit hält der Investor Airports Group Europe S.a. r.l nunmehr über 43% der Aktien der Flughafen Wien AG. Der Streubesitz ist in Folge der Transaktion auf unter 7% gesunken. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20,0%, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10,0% am Grundkapital der FWAG. Der Gesellschaft sind keine weiteren Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10,0% bekannt.

(3) Syndikatsvereinbarung

40% der Aktien werden von den zwei Aktionären, die NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH und die Wien Holding GmbH, in einem Syndikat gehalten. Der Syndikatsvertrag sieht die einheitliche Ausübung der Stimmrechte in der Hauptversammlung sowie wechselseitige Übernahmerechte im Falle einer entgeltlichen Übertragung der syndizierten Beteiligungen an Dritte vor. Änderungen des Syndikatsvertrags, die Auflösung des Syndikats und Beschlüsse auf Aufnahme neuer Syndikatspartner bedürfen der Einstimmigkeit.

(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

Im Rahmen eines Aktienrückkaufprogrammes hat die FWAG im Zeitraum von 4.11.2019 bis 30.6.2020 insgesamt 125.319 Aktien im Betrag von T€ 4.532,6 erworben und hielt diese Aktien auch im Berichtsjahr 2023. Das Rückkaufprogramm wurde am 29.5.2020 vorzeitig beendet.

(8) Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (aushaftender Betrag am 1. Jänner 2023 € 225,0 Mio.) wurde unter einer sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Da das EIB-Darlehen im Geschäftsjahr 2023 zur Gänze zurückgezahlt wurde, ist die Change of Control Klausel obsolet geworden.

(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.

Nachtragsbericht

Verkehrsentwicklung Jänner und Februar 2024

Inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete die Flughafen-Wien-Gruppe im Jänner und Februar 2024 einen Anstieg der Passagiere von 15,1% auf 4.705.868 Passagiere.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner und Februar 2024 um 13,1% auf 3.703.632 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien in den ersten beiden Monaten 2024 ein Plus von 14,6% auf 736.930 Passagiere gegenüber 2023. Die Anzahl der Lokalpassagiere legte im selben Zeitraum um 12,7% auf 2.952.799 zu. Das Frachtaufkommen hielt die positive Dynamik der letzten Monate bei und stieg um 17,9% auf 42.032 umgeschlagene Tonnen. Die Flugbewegungen verzeichneten einen Anstieg auf 29.726 Starts und Landungen (2023: 27.357), das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) auf 1.292.762 Tonnen (2023: 1.148.971).

Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta und Flughafen Košice

Im Jänner und Februar 2024 konnte der Flughafen Malta mit 939.886 Passagieren im Jahresvergleich um 23,9% mehr Fluggäste begrüßen (2023: 758.408). Auch am Flughafen Košice wurden mit 62.350 Reisenden (2023: 55.843) mehr Passagiere als im Vorjahr abgefertigt.

Entgelte 2024 am Flughafen Wien

Die Flughafenentgelte auf dem Flughafen Wien werden ab 1.1.2024 gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet vom 1.8. bis 31.7.) angepasst. Diese Regelung endet mit dem Ablauf des 31. Dezember 2026. Das bedeutet, dass die Flughäfen im Entgeltantrag 2026 wieder zur bestehenden Formel zurückkehren und mit 1.1.2027 wieder die bestehende Formel anwenden.

Sollte sich die Branche jedoch rascher erholen, ist eine schnellere Rückkehr zur bestehenden Formel vorgesehen. Das ist dann der Fall, wenn ein dreijähriger Durchschnitt der Verkehrsmenge (MTOW, Treibstoffmenge, Passagierzahl) den dreijährigen Durchschnitt von 1.8.2016 bis 31.7.2019 übersteigt.

Per 1. Jänner 2024 wurden die Entgelte gemäß § 17a FEG wie folgt geändert:

- Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: +9,71%
- Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: +9,71%
- Infrastrukturentgelt Betankung: +9,71%

Weiterhin hat die Flughafen Wien AG zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2024 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 9,43/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 13,82/abfliegender Transferpassagier gesenkt.

Das Sicherheitsentgelt inklusive Maßnahmen zur Implementierung des Exit-Entry-Systems (EES) am Flughafen Wien beträgt € 10,28/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt beträgt € 0,77/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,11/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,22/abfliegender Passagier.

Ab 1.1.2024 werden auch alle Luftfahrzeuge in der General & Business Aviation unter 45 Tonnen MTOW in das Lärmentgeltregime einbezogen.

Weiters wurden die Volumen-, Transfer-Security-, Destinations- und Frachtincentives um +9,71% valorisiert.

Prognosebericht

Passagierentwicklung: Rund 39 Mio. Passagiere in der Flughafen-Wien-Gruppe und rund 30 Mio. Passagiere am Standort Wien erwartet

Für das Gesamtjahr 2024 rechnet der Flughafen Wien mit rund 30,0 Mio. Passagieren am Standort Wien und mit rund 39 Mio. für die Flughafen-Wien-Gruppe.

Finanzausblick

Der Flughafen Wien geht für die Gruppe davon aus, bis Jahresende einen Umsatz von rund € 970 Mio., ein EBITDA von über € 390 Mio. und ein Periodenergebnis vor Minderheiten von zumindest € 210 Mio. zu erreichen. Die Investitionen 2024 werden bei über € 200 Mio. erwartet.

Die aktuelle Passagier- und Finanz-Guidance erfolgt unter der Annahme, dass zu keinen weiteren geopolitischen Auswirkungen oder massiven Verkehrsbeschränkungen kommt.

Schwechat, am 12. März 2024

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernabschluss 2023 der Flughafen Wien AG



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Jänner. bis 31. Dezember 2023

in T€	Anhang	2023	2022
Umsatzerlöse	(1) (2)	931.548,2	692.724,0
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	10.126,0	18.795,3
Betriebsleistung		941.674,2	711.519,3
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(4)	-54.086,7	-44.542,0
Personalaufwand	(5)	-349.369,3	-272.304,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	-142.637,7	-95.725,8
Wertminderungen/Wertaufholung auf Forderungen	(7) (37)	-2.866,2	-4.543,8
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(8)	841,2	1.527,5
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		393.555,4	295.931,2
Planmäßige Abschreibungen	(9)	-131.750,4	-131.070,4
Wertaufholungen	(9)	0,0	2.302,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		261.805,0	167.163,0
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	(10)	409,8	417,6
Zinsertrag	(11)	15.853,3	4.406,6
Zinsaufwand	(11)	-12.025,2	-13.487,7
Sonstiges Finanzergebnis	(12)	-8.347,0	-619,4
Finanzergebnis		-4.109,2	-9.283,0
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		257.695,8	157.880,0
Ertragsteuern	(13)	-69.126,8	-29.763,9
Periodenergebnis		188.569,0	128.116,1
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		168.437,9	107.875,6
Nicht beherrschende Anteile		20.131,1	20.240,6
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(14)	83.874.681	83.874.681
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		2,01	1,29

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

vom 1. Jänner. bis 31. Dezember 2023

in T€	Anhang	2023	2022
Periodenergebnis		188.569,0	128.116,1
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(26)	-6.737,3	7.994,4
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(26)	370,0	660,0
Darauf entfallende latente Steuern	(32)	1.468,9	-2.775,4
Sonstiges Ergebnis		-4.898,4	5.879,0
Gesamtergebnis		183.670,6	133.995,2
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		163.551,8	113.634,2
Nicht beherrschende Anteile		20.118,8	20.360,9

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2023

in T€	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
AKTIVA			
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(15)	156.244,9	159.163,6
Sachanlagen	(16)	1.324.261,5	1.339.212,4
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(17)	131.032,5	138.573,6
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(18)	42.854,2	42.684,3
Sonstige Vermögenswerte	(19)	8.283,2	8.229,4
		1.662.676,4	1.687.863,3
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(20)	7.653,5	7.313,8
Wertpapiere	(21)	42.083,0	25.494,8
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(22)	450.040,3	399.035,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(23)	31.903,8	105.218,6
		531.680,7	537.062,1
Summe Aktiva		2.194.357,1	2.224.925,4

PASSIVA			
Eigenkapital			
Grundkapital	(24)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(25)	117.885,1	117.885,1
Sonstige Rücklagen	(26)	-8.570,9	-3.328,8
Einbehaltene Ergebnisse	(27)	1.160.577,0	1.056.366,6
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		1.422.561,2	1.323.592,9
Nicht beherrschende Anteile	(28)	133.860,2	124.868,4
		1.556.421,4	1.448.461,3
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(29)	190.411,0	173.921,6
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(30)	55.252,2	254.822,1
Übrige Verbindlichkeiten	(31)	26.343,1	27.110,8
Latente Steuern	(32)	20.549,5	27.150,8
		292.555,8	483.005,3
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(33)	71.537,4	32.155,6
Übrige Rückstellungen	(33)	100.555,1	69.253,3
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(30)	93,0	25.034,1
Lieferantenverbindlichkeiten	(34)	39.019,5	35.292,4
Übrige Verbindlichkeiten	(35)	134.174,8	131.723,3
		345.379,9	293.458,8
Summe Passiva		2.194.357,1	2.224.925,4

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1. Jänner. bis 31. Dezember 2023

in T€	Anhang	2023	2022
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		257.695,8	157.880,0
+/- Abschreibungen / Zuschreibungen	(9)	131.750,4	131.070,4
- Wertaufholungen	(9)	0,0	-2.302,3
+/- Bewertung beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente	(12)	-1.571,0	619,4
+/- Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(8)	-841,2	-1.527,5
+ Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	(18)	671,2	0,0
+/- Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Vermögenswerten	(3) (6)	-79,6	-9.416,6
+/- Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Wertpapieren	(12)	-17,3	0,0
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	(3)	-303,9	-273,5
+ Zins- und Dividendenergebnis	(10) (11)	-4.237,9	8.663,6
+ Erhaltene Dividenden	(36)	409,8	417,6
+ Erhaltene Zinsen	(36)	9.012,0	3.962,5
- Bezahlte Zinsen	(36)	-11.932,1	-13.346,7
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	(20)	-339,7	-937,1
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	(22) (19)	622,6	12.237,8
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	(29) (33)	41.053,9	20.327,5
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	(31) (34) (35)	-2.042,3	38.556,7
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		419.850,8	345.931,9
- Zahlungen für Ertragsteuern	(13) (33)	-35.074,7	-8.329,5
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		384.776,1	337.602,4
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	(3)	716,4	22.858,1
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang	(15) (16) (17) (36)	27,1	39,1
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	(17) (36)	-97.809,0	-60.532,2
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang		-15,0	-36,7
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen		200,0	1,9
+ Einzahlungen aus Abgang von kurzfristigen Wertpapieren	(21)	5.000,0	21.000,0
+ Einzahlungen aus Abgang von kurz- und langfristigen Veranlagungen	(19) (22)	298.289,4	30.500,0
- Auszahlungen für kurzfristige Wertpapiere	(21)	-20.000,0	-20.000,0
- Auszahlungen für kurz- und langfristige Veranlagungen	(19) (22)	-342.999,5	-298.289,4
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		-156.590,6	-304.459,3
- Dividendenausschüttung an Flughafen Wien AG Anteilseigner	(36)	-64.583,5	0,0
- Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner	(36)	-11.127,0	0,0
- Auszahlung für andere finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	-737,6	-346,1
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	(30)	0,5	0,0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(30)	-225.000,0	-51.000,4
- Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	(30)	-52,7	-219,7
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		-301.500,3	-51.566,2
Veränderung des Finanzmittelbestandes		-73.314,8	-18.423,0
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	(23)	105.218,6	123.641,6
Finanzmittelbestand am Ende der Periode		31.903,8	105.218,6

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1. Jänner. bis 31. Dezember 2023

in T€	den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar											Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
	Anhang	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklage aus Zeitwertänderungen Eigenkapitalinstrumente	Neubewertung immaterielles Vermögen	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Währungsumrechnungsrücklage	Eigene Anteile	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse				
Stand zum 1.1.2022		152.670,0	117.885,1	2.811,1	16.390,3	-31.026,8	7.632,9	-4.532,6	-8.725,2	948.128,8	1.209.958,7	104.507,5	1.314.466,2	
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(26)		0,0	583,2	0,0	0,0	0,0	0,0	583,2	0,0	583,2	0,0	583,2	
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(26)	0,0	0,0	0,0	0,0	5.175,5	0,0	0,0	5.175,5	0,0	5.175,5	120,4	5.295,9	
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	583,2	0,0	5.175,5	0,0	0,0	5.758,7	0,0	5.758,7	120,4	5.879,0	
Periodenergebnis		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	107.875,6	107.875,6	20.240,6	128.116,1	
Gesamtergebnis		0,0	0,0	583,2	0,0	5.175,5	0,0	0,0	5.758,7	107.875,6	113.634,2	20.360,9	133.995,2	
Auflösung Neubewertungsrücklage	(26)	0,0	0,0	0,0	-362,2	0,0	0,0	0,0	-362,2	362,2	0,0	0,0	0,0	
Stand zum 31.12.2022		152.670,0	117.885,1	3.394,3	16.028,1	-25.851,3	7.632,9	-4.532,6	-3.328,8	1.056.366,6	1.323.592,9	124.868,4	1.448.461,3	
Stand zum 1.1.2023		152.670,0	117.885,1	3.394,3	16.028,1	-25.851,3	7.632,9	-4.532,6	-3.328,8	1.056.366,6	1.323.592,9	124.868,4	1.448.461,3	
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(26)	0,0	0,0	284,9	0,0	0,0	0,0	0,0	284,9	0,0	284,9	0,0	284,9	
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(26)	0,0	0,0	0,0	0,0	-5.171,0	0,0	0,0	-5.171,0	0,0	-5.171,0	-12,3	-5.183,3	
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	284,9	0,0	-5.171,0	0,0	0,0	-4.886,1	0,0	-4.886,1	-12,3	-4.898,4	
Periodenergebnis		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	168.437,9	168.437,9	20.131,1	188.569,0	
Gesamtergebnis		0,0	0,0	284,9	0,0	-5.171,0	0,0	0,0	-4.886,1	168.437,9	163.551,8	20.118,8	183.670,6	
Auflösung Neubewertungsrücklage	(26)	0,0	0,0	0,0	-271,7	0,0	0,0	0,0	-271,7	271,7	0,0	0,0	0,0	
Auflösung Währungsrücklage	(26)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-84,3	0,0	-84,3	84,3	0,0	0,0	0,0	
Dividendenausschüttung	(24)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-64.583,5	-64.583,5	-11.127,0	-75.710,5	
Stand zum 31.12.2023		152.670,0	117.885,1	3.679,2	15.756,4	-31.022,3	7.548,5	-4.532,6	-8.570,9	1.160.577,0	1.422.561,2	133.860,2	1.556.421,4	

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2023



I Unternehmen

Angaben zum berichtenden Unternehmen

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

Betriebsgenehmigungen

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der FWAG betreffen folgende: Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat am 27.03.1955 gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 21.08.1936 der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH. die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafen Wien-Schwechat sowie für die Piste 11/29 erteilt. Am 15.09.1977 wurde vom Bundesministerium für Verkehr gemäß § 78 Abs. 2 LFG, Bibl. Nr. 253/1957 die Benützungsbewilligung für die Instrumentenpiste 16/34 samt Rollbahnen und Befeuerungsanlagen erteilt. Im Jahr 2017 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß den Anforderungen der EU (VO) 139/2014 zertifiziert. Am 14.12.2017 wurde die bis auf Widerruf gültige Zertifizierungsurkunde dafür ausgestellt. Die EU-Zertifizierung von europäischen Verkehrsflughäfen dient zur Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der Sicherheit der Zivilluftfahrt in Europa. Das Tochterunternehmen Malta International Airport p.l.c. (MIA) ist für den Betrieb und die Entwicklung des Flughafen Malta verantwortlich. MIA erhielt beginnend ab 07/2002 eine 65-jährige Konzession für den Betrieb des Flughafens.

II Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der FWAG zum 31.12.2023 erfolgte in Übereinstimmung mit IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und § 245a UGB.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Beim Bilanzausweis wird zwischen lang- und kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden unterschieden, die im Anhang detailliert nach ihrer Fristigkeit ausgewiesen werden. Die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren. Einzelheiten zu den Rechnungslegungsmethoden finden sich in den Anhangangaben (45) – (48). Der Konzernabschluss wurde unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (going concern) aufgestellt.

Auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung, ausreichend vorhandener Liquidität, getroffener Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns als gesichert an.

III Funktionale Darstellungswährung

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.

IV 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 Schätzungen und Annahmen sowie die mit den gewählten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verbundenen Unsicherheiten sind bedeutend für das Verständnis diesbezüglicher Risiken der Finanzberichterstattung sowie der möglichen Auswirkungen auf künftige Konzernabschlüsse.

Werthaltigkeit von Vermögenswerten

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von Konzessionen und Rechten (Buchwert von T€ 127.783,1, VJ: T€ 130.701,8), Firmenwerten (Buchwert von T€ 28.461,8 VJ: T€ 28.461,8), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert von T€ 1.324.261,5, VJ: T€ 1.339.212,4), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert von T€ 131.032,5, VJ: T€ 138.573,6) sowie langfristigen anderen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 51.137,4, VJ: T€ 50.913,7) inklusive Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 42.854,2, VJ: T€ 42.684,3) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung/Wertaufholung vorgenommen. Eine Wertminderung/Wertaufholung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, Änderung 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, Klima oder Umwelt betreffende Änderungen, die auf eine Wertminderung/ Wertaufholung hindeuten, berücksichtigt. Die Einschätzung, ob eine Wertminderung/Wertaufholung eingetreten ist, ist folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruht in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Nutzungsdauern und Periodenabgrenzung

Bei Überprüfung der Nutzungsdauern von Vermögenswerten des immateriellen Vermögens, des Sachanlagevermögens und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden jährlich Schätzungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) vorgenommen, daraus können Verkürzungen oder Verlängerungen der Nutzungsdauern resultieren. Zuzufolge laufender Bauvorhaben und diesbezüglicher Prüfungserfordernisse sind bei der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien hinsichtlich der Periodenabgrenzung Einschätzungen zu treffen.

Forderungswertberichtigungen

FWAG-Konzern bildete Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf sonstige Forderungen in Bezug auf erwartete Verluste aus Forderungsausfällen und bildete Wertberichtigungen der Stufe 2 („Life Time Expected Credit Loss“) von T€ 854,7 (VJ: T€ 469,7) sowie Wertberichtigungen der Stufe 3 („Credit Impairment“) von T€ 13.236,0 (VJ: T€ 11.105,2). Den Wertberichtigungen aufgrund erwarteter Kreditverluste bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie bei Vertragsvermögenswerten liegen Schlüsselannahmen bei der Ermittlung der gewichteten durchschnittlichen Verlustrate vor. Diese sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beschrieben und betreffen u.a. die Anhangangaben (22) und (37).

Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen COVID-19

Zuschüsse, die an keine Gegenleistung geknüpft sind und die mit hinreichender Sicherheit gewährt werden bzw. auf welche ein Rechtsanspruch besteht, wurden als sonstige Forderung aktiviert. Aktuelle Entwicklungen, Erfahrungen und Unsicherheiten wird im Rahmen der zuvor genannten Wertberichtigungen der Stufe 3 („Credit Impairment“) Rechnung getragen.

Sozialkapitalrückstellungen

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert von T€ 134.103,6 (VJ: T€ 124.765,0) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 22.570,7 (VJ: T€ 22.949,9) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung, Fluktuationswahrscheinlichkeiten sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen und Invalidisierungswahrscheinlichkeiten zugrunde.

Sonstige Rückstellungen

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen aus anhängigen Rechtsstreitigkeiten und Prozessen oder anderen ausstehenden Verpflichtungen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren von T€ 264,5 (VJ: T€ 133,4) sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management im Einzelfall verbunden, vor allem bezüglich der Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eines Erfolges bzw. Misserfolges, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung. Deshalb können die tatsächlichen Verluste von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Andere Personalrückstellungen (Unterauslastung)

Zur Bewertung der Rückstellung für Unterauslastung (lang- und kurzfristiger Teil) in Höhe von T€ 22.101,9 (VJ: T€ 18.878,3) werden Annahmen zum Rechnungszinssatz, zu Gehaltssteigerungen, zum Unterauslastungsgrad und zum Fluktuationsabschlag getroffen. Diese sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beschrieben und betreffen die Anhangangaben (29) und (33).

Latente Steuern

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 von T€ 26.186,2 (VJ: T€ 23.166,2) 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, dafür 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, diesfalls sind die angesetzten aktiven latenten Steuern erfolgswirksam auszubuchen.

Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Die Flughafen-Malta-Gruppe (Teilkonzern des FWAG-Konzerns) betreibt ihre kommerziellen und betrieblichen Tätigkeiten im Rahmen einer 2002 gewährten Konzession, sie fällt aufgrund des hohen Grads an nicht regulierten Aktivitäten nicht unter den Anwendungsbereich von IFRIC 12.

Bestimmung von beizulegenden Zeitwerten

Eine Reihe von Rechnungslegungsvorschriften verlangen die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte für finanzielle und nicht finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Bei der Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte verwendet der Konzern soweit wie möglich am Markt beobachtbare Daten. Die Bemessung der beizulegenden Zeitwerte sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ersichtlich und betreffen u.a. Anhangangabe (37).

Umwelt- und klimabezogene Risiken

Nutzungsdauern

Bei Überprüfung der Nutzungsdauern von Vermögenswerten des immateriellen Vermögens, des Sachanlagevermögens und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sowie bei der Ermittlung, ob eine Wertminderung/Wertaufholung eingetreten ist, werden auch laufend umwelt- und klimabezogene Risiken berücksichtigt. Die klimabezogenen Risiken können die Nutzungsdauern von Vermögenswerten auf unterschiedliche Weise beeinflussen. Physische Veränderungen des Klimas wie längere Sommer sowie langfristige Trends wie ein Temperaturanstieg wirken sich auf die Vermögenswerte und deren Nutzungsdauern aus. Im laufenden Geschäftsjahr kam es zu Anpassungen der Nutzungsdauern der Deckschicht der Lande- und Startpisten, hierzu wurden Annahmen und Schätzungen aufgrund der aktuellen Abnutzungserscheinungen durch die wärmeren und längeren Sommer getroffen. Der Einfluss von anderen klimabezogenen Risiken auf die Gebäude oder Vorfelder und anderen technischen Einrichtungen wird derzeit als gering eingeschätzt.

Werthaltigkeitstest

Das Geschäftsmodell des FWAG-Konzerns ist abhängig vom Luftverkehr und dieser ist beeinflusst von umwelt- und klimabezogenen Risiken. Der FWAG-Konzern beobachtet und bewertet daher diese Risiken laufend. Auch bei der Durchführung des Impairment-Tests wird den umwelt- und klimabezogenen Risiken Rechnung getragen. Der Impairment-Test geht in seinen Berechnungen vom Erwartungswert der Zahlungsströme aus. Chancen und Risiken werden dabei evaluiert und ein Wert definiert, der unter Berücksichtigung aller Eintrittswahrscheinlichkeiten dem gewichteten Mittelwert entspricht. Es werden somit auch umwelt- und klimabezogene Risiken mit deren erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeiten in den Impairment-Tests berücksichtigt. Auch können sich durch den Klimawandel neue Chancen ergeben beispielsweise die Verlängerung der touristischen Saison in Sommerdestinationen. Neben der Berücksichtigung über die Erwartungswerte werden in den Impairment-Tests auch direkte Aufwendungen zur Einhaltung der Klimaziele erfasst.

Zu den Risiken wird auf die Anhangangabe (38) verwiesen.

V Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Segmentberichterstattung zu den 5 Segmenten

Nach IFRS 8 orientiert sich die Segmentberichterstattung an der internen Berichterstattung des Konzerns. Beim FWAG-Konzern stellen die Geschäftsbereiche der FWAG sowie die einzelnen Tochtergesellschaften und Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen die Geschäftssegmente dar, die zu den Berichtssegmenten Airport, Handling & Sicherheitsdienstleistungen, Retail & Properties, Malta und Sonstige Segmente zusammengefasst werden. Die Steuerung der Unternehmensgruppe erfolgt anhand der Berichterstattungen zur Erfolgsrechnung, zu Investitionen und Personalangaben der jeweiligen Bereiche der FWAG sowie der Umsätze, EBITDAs, EBITs, der vorgesehenen Investitionen und Personalzahlen der einzelnen Tochtergesellschaften. Pro Segment werden die Umsatzströme weiter unterteilt.

Airport

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

Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen werden der GB Abfertigungsdienste der FWAG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst. Es 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 der Sicherheitskontrolle von Personen und Handgepäck.

Retail & Properties

Im Segment Retail & Properties werden die GBe Immobilien- und Centermanagement der FWAG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst. Der GB stellt Dienstleistungen rund um den Flughafenbetrieb wie Center Management & Hospitality (Shopping, Gastronomie), Passagierservices (VIP, Loungen) und Parken bereit, wie auch die Entwicklung und Vermarktung von Immobilien.

Malta

Das Segment Malta umfasst neben dem Flughafen Malta (Malta International Airport p.l.c, MIA) auch die direkt von diesem gehaltenen Beteiligungen (im Folgenden: MIA-Gruppe). Der Flughafen Malta und seine Beteiligungen sind für den Betrieb des Flughafen Malta verantwortlich. Neben den klassischen Aviation-Dienstleistungen generieren die Unternehmen der MIA-Gruppe auch Erlöse aus Parken sowie der Vermietung von Retail- und Office-Flächen. Das Handling ist outgesourced.

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. Das betrifft die verschiedensten Dienstleistungen einzelner Geschäftsbereiche der FWAG sowie einzelner Tochtergesellschaften, also die Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung, im Bereich der Telekommunikation und Informatik, der Elektromechanik und Haustechnik, der Errichtung und Wartung von Infrastruktur sowie Baumanagement- und Beratungsleistungen. Weiters werden diesem Segment die nicht berichtspflichtigen, nach der at-Equity-Methode bilanzierten Anteile sowie Beteiligungsholdinggesellschaften, die keine operative Tätigkeit ausüben, zugeordnet.

Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

Die Bewertungsansätze für die Konzern-Segmentberichterstattung entsprechen den im IFRSKonzernabschluss verwendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Der FWAG-Konzern beurteilt die Leistung der Segmente u. a. anhand des EBITDA bzw. EBIT (nach Berücksichtigung von Overheadkosten). Die Abschreibungen werden getrennt nach planmäßigen Abschreibungen und Wertminderungen (bzw. Wertaufholungen) ausgewiesen und resultieren aus den dem jeweiligen Unternehmensbereich zugeordneten Vermögenswerten. Die Umsätze und Vorleistungen zwischen den Segmenten werden zu marktorientierten Standardverrechnungssätzen bzw. Preisen, welche sich an den Selbstkosten orientieren, verrechnet. Andere Positionen wie Finanzergebnis oder Steueraufwand je operatives Segment werden bei den Segmentinformationen nicht angegeben, da die interne Berichterstattung nur die Positionen bis einschließlich das EBIT umfasst und diese anderen Positionen zentral überwacht werden. Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind, dazu zählen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen sowie Vorräte. Der FWAG-Konzern 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, dieses besteht im Wesentlichen aus den sonstigen finanziellen Vermögenswerten, den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens, den Forderungen gegenüber dem Finanzamt, den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, den Abgrenzungsposten sowie den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe. Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien unter Berücksichtigung von Rechnerkorrekturen. Die Informationen über geografische Bereiche enthalten überdies Informationen über die von externen Kunden erzielten Erträge sowie die Beträge der langfristigen Vermögenswerte. Bei der Zuordnung der Vermögenswerte und Erträge zu geografischen Bereichen wird auf den Standort der Einheit abgestellt (Tochterunternehmen), die diese Erträge erzielt bzw. diese Vermögenswerte besitzt. Die Anzahl der Mitarbeiter auf Segmentebene wird auf Basis der durchschnittlichen Zahl der Arbeitnehmer im Geschäftsjahr gewichtet nach Beschäftigungsgrad ermittelt.

Änderungen im GJ 2023

Im Geschäftsjahr 2023 kam es zu keinen Änderungen der Segmentberichterstattung.

Änderungen im GJ 2022

Im Geschäftsjahr 2022 kam es zu keinen Änderungen der Segmentberichterstattung. Die neu gegründete Tochter VIE Build GmbH ist dem Segment Sonstige Segmente zugeordnet.

→ Segmentangaben 2023

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	440.067,2	165.692,7	182.546,0	120.247,9	22.994,3		931.548,2
davon Erlöse aus Kundenverträgen	416.532,8	160.766,9	82.199,9	94.063,6	22.989,4		
Interne Segmentumsätze	38.326,8	92.932,2	17.541,3	0,0	150.959,5	-299.759,7	0,0
Segmentumsätze	478.394,0	258.625,0	200.087,3	120.247,9	173.953,8	-299.759,7	931.548,2
Externe sonstige betriebliche Erträge	379,0	86,7	2.099,3	0,0	1.626,4		4.191,4
Interne sonstige betriebliche Erträge ¹	4.214,8	132,4	519,9	0,0	1.067,4		5.934,6
Betriebsleistung	482.987,8	258.844,1	202.706,5	120.247,9	176.647,5	-299.759,7	941.674,2
Material und sonstige bezogene Leistungen	6.959,9	9.802,3	3.440,3	2.648,2	31.235,9		54.086,7
Personalaufwand	53.244,3	183.101,3	18.702,2	14.104,0	80.217,5		349.369,3
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	53.478,6	13.702,7	23.371,7	27.937,7	27.013,2		145.503,9
davon Wertberichtigung auf Forderungen ²	390,2	1.511,3	488,0	80,3	396,5		2.866,2
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen					841,2		841,2
Interner Aufwand	192.652,1	37.670,2	56.625,7	190,7	12.620,9	-299.759,7	-0,0
Segment EBITDA	176.652,9	14.567,7	100.566,4	75.367,3	26.401,2	0,0	393.555,4
Planmäßige Abschreibungen	76.239,0	8.515,8	19.442,3	14.818,4	12.735,0		131.750,4
Segmentabschreibungen	76.239,0	8.515,8	19.442,3	14.818,4	12.735,0	0,0	131.750,4
Segment EBIT	100.413,9	6.051,9	81.124,2	60.548,9	13.666,2	0,0	261.805,0
Segmentinvestitionen ³	36.817,2	3.401,8	5.643,9	44.262,8	16.850,8		106.976,6
Segmentvermögen	896.710,3	50.265,1	266.141,5	479.194,1	116.436,7		1.808.747,8
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					42.854,2		
Sonstiges (nicht zuordenbar)							385.609,3
Konzernvermögen							2.194.357,1
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	538	2.915	178	391	1.051		5.074

1) betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen

3) inklusive Rechnungs korrekturen, exklusive Finanzanlagen

→ Segmentangaben 2022

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	320.959,6	124.929,5	138.841,4	88.016,9	19.976,6		692.724,0
davon Erlöse aus Kundenverträgen	302.003,3	120.936,3	60.127,2	67.527,7	19.972,0		
Interne Segmentumsätze	34.331,4	67.534,6	15.938,6	0,0	122.072,1	-239.876,7	0,0
Segmentumsätze	355.291,0	192.464,1	154.780,0	88.016,9	142.048,7	-239.876,7	692.724,0
Externe sonstige betriebliche Erträge	621,1	211,0	10.996,9	24,7	725,4		12.579,1
Interne sonstige betriebliche Erträge ¹	4.296,5	230,3	352,4	0,0	1.337,1		6.216,2
Betriebsleistung	360.208,6	192.905,3	166.129,3	88.041,5	144.111,2	-239.876,7	711.519,3
Material und sonstige bezogene Leistungen	5.172,5	7.707,5	2.530,8	2.487,4	26.643,6		44.542,0
Personalaufwand	45.294,2	138.593,5	15.906,3	9.882,1	62.627,9		272.304,0
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	34.996,9	8.574,9	17.294,7	20.550,4	18.852,7		100.269,6
davon Wertberichtigung auf Forderungen ²	2.262,9	701,6	1.610,8	123,5	-155,0		4.543,8
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen					1.527,5		1.527,5
Interner Aufwand	147.539,9	33.018,9	49.025,1	0,0	10.292,7	-239.876,7	0,0
Segment EBITDA	127.205,2	5.010,3	81.372,4	55.121,6	27.221,7	0,0	295.931,2
Wertaufholungen			-2.302,3		0,0		-2.302,3
Planmäßige Abschreibungen	77.840,0	8.519,2	19.444,7	13.661,9	11.604,7		131.070,4
Segmentabschreibungen	77.840,0	8.519,2	17.142,4	13.661,9	11.604,7	0,0	128.768,2
Segment EBIT	49.365,1	-3.508,8	64.229,9	41.459,7	15.617,1	0,0	167.163,0
Segmentinvestitionen ³	21.062,2	543,2	2.374,0	12.426,7	17.243,8		53.649,9
Segmentvermögen	949.756,0	60.770,3	285.792,3	407.531,6	113.273,3		1.817.123,6
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					42.684,3		
Sonstiges (nicht zuordenbar)							407.801,8
Konzernvermögen							2.224.925,4
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	545	2.666	171	336	978		4.696

1) betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen

3) inklusive Rechnungs korrekturen, exklusive Finanzanlagen

→ Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Vermögenswerte je Segment		
Airport	896.710,3	949.756,0
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	50.265,1	60.770,3
Retail & Properties	266.141,5	285.792,3
Malta	479.194,1	407.531,6
Sonstige Segmente	116.436,7	113.273,3
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.808.747,8	1.817.123,6
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen ¹		
Sonstige langfristige Vermögenswerte	6.381,8	6.236,8
Wertpapiere	42.083,0	25.494,8
Forderungen an Finanzamt	874,4	331,3
Sonstige kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	30.749,2	36.135,5
Abgrenzungsposten und Termineinlagen	298.291,9	258.804,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.229,0	80.798,6
Summe nicht zuordenbar	385.609,3	407.801,8
Konzernvermögen	2.194.357,1	2.224.925,4

1) ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe

→ Angaben 2023 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	811.300,2	120.247,9	0,0	931.548,2
Langfristiges Vermögen	1.282.084,1	345.307,2	35.285,1	1.662.676,4

→ Angaben 2022 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	604.707,2	88.016,9	0,0	692.724,0
Langfristiges Vermögen	1.336.869,2	315.954,0	35.040,1	1.687.863,3

Im Vermögen der Region Slowakei ist die von der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Košice entfällt 2023 ein Beteiligungsergebnis aus at-Equity-Unternehmen von € 0,9 Mio. (VJ: € 1,3 Mio.).

Informationen über Hauptkunden

Der FWAG-Konzern hat mit dem Hauptkunden Lufthansa Group in allen Segmenten insgesamt Erlöse von € 306,1 Mio. (VJ: € 231,8 Mio.) erzielt.

(2) Umsatzerlöse und Erlöse aus Kundenverträgen

Der FWAG-Konzern erwirtschaftet im Wesentlichen Umsatzerlöse im Aviation-Bereich, aus der typischen Geschäftstätigkeit des Flughafens wie z.B. Verkehrsentgelten, Bodenabfertigung und Konzessionen, im Non-Aviation-Bereich aus der Vermietung von Flächen (inkl. Umsatzabgaben) und sonstige Umsatzerlöse. Die Umsatzerlöse werden ohne Umsatzsteuer und sonstige bei den Kunden erhobene und an die Steuerbehörden zu entrichtenden Steuern ausgewiesen. Eine detaillierte Beschreibung der Erlöse aus Kundenverträgen findet sich im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

→ Aufteilung der Umsatzerlöse nach Erlösen aus Kundenverträgen und andere Umsatzerlöse

Der FWAG-Konzern erzielt Erlöse aus Kundenverträgen (im Wesentlichen aus dem Aviation Bereich sowie die sonstigen Umsatzerlöse des Non-Aviation Bereiches) sowie andere Umsatzerlöse. Die anderen Umsatzerlöse betreffen Mieteinnahmen aus als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien (siehe dazu auch Anhangangabe (17)) sowie andere Erlöse aus der Vermietung von Flächen.

2023 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kundenverträgen	416.532,8	160.766,9	82.199,9	94.063,6	22.989,4	776.552,6
Andere Umsatzerlöse	23.534,4	4.925,9	100.346,1	26.184,3	4,9	154.995,6
Externe Segmentumsätze	440.067,2	165.692,7	182.546,0	120.247,9	22.994,3	931.548,2

2022 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kundenverträgen	302.003,3	120.936,3	60.127,2	67.527,7	19.972,0	570.566,6
Andere Umsatzerlöse	18.956,3	3.993,2	78.714,2	20.489,1	4,6	122.157,4
Externe Segmentumsätze	320.959,6	124.929,5	138.841,4	88.016,9	19.976,6	692.724,0

→ Aufteilung der Umsatzerlöse nach Aviation und Non-Aviation

2023 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	427.407,4	154.057,0	0,0	82.364,4	0,0	663.828,8
Non-Aviation	12.659,8	11.635,7	182.546,0	37.883,5	22.994,3	267.719,3
Externe Segmentumsätze	440.067,2	165.692,7	182.546,0	120.247,9	22.994,3	931.548,2

2022 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	309.039,8	116.064,4	0,0	58.327,6	0,0	483.431,7
Non-Aviation	11.919,8	8.865,2	138.841,4	29.689,3	19.976,6	209.292,3
Externe Segmentumsätze	320.959,6	124.929,5	138.841,4	88.016,9	19.976,6	692.724,0

→ Aufteilung der Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten

2023 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	440.067,2	165.692,7	182.546,0	0,0	22.994,3	811.300,2
Malta	0,0	0,0	0,0	120.247,9	0,0	120.247,9
Externe Segmentumsätze	440.067,2	165.692,7	182.546,0	120.247,9	22.994,3	931.548,2

2022 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	320.959,6	124.929,5	138.841,4	0,0	19.976,6	604.707,2
Malta	0,0	0,0	0,0	88.016,9	0,0	88.016,9
Externe Segmentumsätze	320.959,6	124.929,5	138.841,4	88.016,9	19.976,6	692.724,0

→ Umsatz im Segment Airport

in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Aircraftbezogene Entgelte	70,8	13,1%	62,6
Passagierbezogene Entgelte	314,9	47,0%	214,3
Infrastruktur Erlöse & Dienstleistungen	54,3	23,2%	44,1
Umsatz Segment Airport (extern)	440,1	37,1%	321,0
davon Aviation	427,4	38,3%	309,0
davon Non-Aviation	12,7	6,2%	11,9

→ Umsatz im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Ground Handling	113,0	40,4%	80,5
Frachtabfertigung (Cargo)	28,5	9,5%	26,0
Sicherheitsdienstleistungen	4,5	43,2%	3,1
Passenger Handling	10,3	46,4%	7,1
General Aviation, Sonstiges	9,4	13,8%	8,3
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen (extern)	165,7	32,6%	124,9
davon Aviation	154,1	32,7%	116,1
davon Non-Aviation	11,6	31,3%	8,9

→ Umsatz im Segment Retail & Properties

in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Parkerträge	56,3	32,7%	42,5
Vermietung	33,1	13,5%	29,2
Center Management & Hospitality	93,1	38,6%	67,2
Umsatz Segment Retail & Properties (extern)	182,5	31,5%	138,8
davon Aviation	0,0	n.a.	0,0
davon Non-Aviation	182,5	31,5%	138,8

→ Umsatz im Segment Malta

in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Airport	82,4	41,2%	58,3
Retail & Properties	37,6	27,7%	29,5
Sonstige	0,3	17,9%	0,2
Umsatz Segment Malta (extern)	120,2	36,6%	88,0
davon Aviation	82,4	41,2%	58,3
davon Non-Aviation	37,9	27,6%	29,7

→ Umsatz im Segment Sonstige Segmente

in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Ver- und Entsorgung	13,8	14,5%	12,0
Telekommunikation und EDV	3,4	11,2%	3,0
Materialwirtschaft	1,3	19,7%	1,1
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten (VAT)	0,6	26,1%	0,5
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung u.a.	1,7	34,0%	1,3
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1,5	12,7%	1,3
Sonstiges inkl. Auslandsbeteiligungen	0,8	-0,5%	0,8
Umsatz Sonstige Segmente (extern)	23,0	15,1%	20,0
davon Aviation	0,0	n.a.	0,0
davon Non-Aviation	23,0	15,1%	20,0

Vertragssalden

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über Forderungen aus Kundenverträgen:

in T€	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Kundenverträgen, die in Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen enthalten sind	(22)	54.754,9	43.640,9

Leistungsverpflichtungen

Der Umsatz wird auf Grundlage der in einem Vertrag mit einem Kunden festgelegten Gegenleistung gemessen. Der Konzern erfasst Erlöse, wenn er die Verfügungsgewalt über ein Gut oder eine Dienstleistung an einen Kunden überträgt. Die folgende Tabelle gibt Auskunft über Art und Zeitpunkt der Erfüllung von Leistungsverpflichtungen aus Kundenverträgen, einschließlich wesentlicher Zahlungsbedingungen. Die Grundsätze zur Erlösrealisierung sowie die Rechnungslegungsmethoden sind in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ersichtlich.

Art des Produktes / der Dienstleistung	Art und Zeitpunkt der Erfüllung der Leistungsverpflichtung, einschließlich wesentlicher Zahlungsbedingungen	Erlösrealisierung nach IFRS 15 ¹
Verkehrsentgelte (genehmigungspflichtige Entgelte)	Rechnungen über Leistungen aus Verkehrsentgelten werden zweiwöchentlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 8 bis 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Bodenverkehrsdienste (nicht genehmigungspflichtige Entgelte)	Rechnungen über Leistungen der Bodenverkehrsdienste werden zweiwöchentlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 8 bis 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Erlöse aus Konzessionen	Rechnungen über Konzessionserlöse werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Sonstige Erlöse aus:		
Loungen	Rechnungen über Loungeleistungen werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 14 Tagen zahlbar bzw. sind sofort bei Eintritt bar zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Sicherheit & Bewachung Ver- und Entsorgung EDV Elektrotechnik Werkstätten Materialwirtschaft Facility-Management bauliche Instandhaltung	Rechnungen über diese anderen sonstigen Leistungen und Produkte werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 14 Tagen zahlbar. Betreffend Verkauf von Produkten (z.B. der Werkstätten) erhalten die Kunden sofort Verfügungsgewalt, wenn die Güter aus dem Lager entnommen werden.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt. Die Realisierung der Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gütern erfolgt mit Ausgabe an den Kunden.

1) die Aufteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen ist den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu entnehmen

(3) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2023	2022
Aktivierete Eigenleistungen	5.934,6	6.216,2
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	404,4	9.466,6
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln (inkl. COVID-19 Investitionszuschüsse)	303,9	273,5
Gewährung von Rechten	1.819,5	1.471,8
Erträge aus Versicherungsleistungen	56,9	274,9
Übrige	1.606,8	1.092,3
	10.126,0	18.795,3

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen im Vorjahr betreffen im Wesentlichen Erträge aus Grundstücksverkäufen.

(4) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2023	2022
Material	26.231,2	20.005,0
Energie	23.167,0	21.139,6
Bezogene Leistungen	4.688,6	3.397,4
	54.086,7	44.542,0

(5) Personalaufwand

in T€	2023	2022
Löhne	136.942,1	113.632,6
Löhne Kurzarbeitsbeihilfen (Standort Wien)	0,0	-5.024,7
Gehälter	128.905,7	103.084,4
Gehälter Kurzarbeitsbeihilfen (Standort Wien)	0,0	-4.516,6
Aufwendungen für Abfertigungen	10.210,7	307,7
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	3.017,1	2.383,4
Aufwendungen für Altersversorgung	3.024,7	2.322,7
davon Beiträge an Pensionskassen	2.564,9	2.393,9
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	67.778,5	59.681,5
Andere Personalaufwendungen	2.507,6	2.816,3
	349.369,3	272.304,0

Im Personalaufwand wurden am Standort Wien im Vorjahr € 9,5 Mio. an ergebniswirksamen Erstattungsansprüchen im Wesentlichen aus Kurzarbeitsgeld erfasst. Die Kurzarbeit am Standort Wien endete mit März 2022.

Am Standort Malta wurden im Vorjahr € 1,1 Mio. an staatlichen Lohnzuschüssen im Personalaufwand erfasst. Malta International Airport (MIA) war berechtigt, die COVID-Lohnzuschüsse gemäß „COVID Wage Supplement“ zu beantragen und erhielt ab dem 9.3.2020 bis Mai 2022 monatlich € 800 pro Vollzeitbeschäftigten.

(6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2023	2022
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	643,5	559,8
Instandhaltungen	50.698,0	34.221,3
Fremdleistungen Dritte	30.531,7	22.776,5
Fremdleistungen Konzernunternehmen	6,8	6,2
Beratungsaufwand	4.148,8	3.100,0
Marketing und Marktkommunikation	25.254,8	15.112,4
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.260,2	1.263,2
Miet- und Pachtaufwendungen ¹	4.113,6	2.833,6
Versicherungsaufwendungen	3.268,8	2.620,2
Reisen und Ausbildung	3.334,9	2.135,3
Schadensfälle	1.739,4	463,5
Forderungsausfälle ²	11,6	8,6
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	324,8	50,0
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	898,3	802,3
Andere betriebliche Aufwendungen	16.402,7	9.772,8
	142.637,7	95.725,8

1) Siehe Anhangangabe (39)

2) Vollständige Ausbuchung von Forderungen

Instandhaltungen beinhalten die Instandhaltungsaufwendungen für Gebäude, Anlagen und Geräte sowie die Wartung der EDV-Anlagen, Pisten, Vorfelder, Rollwege und Parkhäuser. Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus der Abgeltung von Leistungen im Rahmen des „Baggage Reconciliation System“, aus Gepäckdiensten, aus den Kosten der Abwasser- und Müllentsorgung, aus Reinigungsleistungen und Reinigungsleistungen für Luftfahrzeuge, IT-Leistungen sowie aus zugekauften Personalkapazitäten für die Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH sowie den Malta International Airport p.l.c zusammen. „Beratungsaufwand“ umfasst neben Anwalts-, Rechts- und Notariatshonoraren sowie Honoraren für Steuerberater und Abschlussprüfer überwiegend Aufwendungen für sonstige Beratungsleistungen. Der Aufwand Marketing und Marktkommunikation resultiert aus Marketingmaßnahmen, Kooperationen mit Airlines sowie klassischer Öffentlichkeitsarbeit. Miet- und Pachtaufwendungen betreffen Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert (< EUR 5.000) sowie Aufwendungen, die nicht unter IFRS 16 fallen. Diese Aufwendungen sind in Anhangangabe (39) detailliert aufgeschlüsselt. In den anderen betrieblichen Aufwendungen sind u.a. zugekaufte Leistungen betreffend Loungen, Fachliteratur, Sonstige Gebühren, Abgaben, und Beiträge enthalten.

→ Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

in T€	2023	2022
Abschlussprüfung	255,3	232,6
Andere Bestätigungsleistungen	8,9	12,3
Sonstige Leistungen	60,6	69,7
	324,9	314,6

(7) Wertminderungen / Wertaufholungen auf Forderungen

→ Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen

in T€	2023	2022
Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen	2.866,2	4.543,8
	2.866,2	4.543,8

Nähere Erläuterungen sind in der Anhangangabe (37) ersichtlich.

(8) Ergebnis der at-Equity-bilanzierten Unternehmen

Die at-Equity-Ergebnisse werden aufgrund des operativen Charakters der in den Konzernabschluss des FWAG-Konzernes at-Equity einbezogenen Gesellschaften innerhalb des operativen Ergebnisses (EBIT) ausgewiesen.

in T€	2023	2022
Anteilige Periodenergebnisse	841,2	1.527,5
	841,2	1.527,5

Der kumulierte Gesamtbetrag, der nicht erfassten Verluste beträgt wie im Vorjahr T€ 0,0. Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind der Anlage 2 „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen.

(9) Abschreibungen und Wertaufholungen

in T€	2023	2022
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	8.241,7	7.250,3
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	115.286,1	115.858,7
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßige Abschreibungen	8.222,7	7.961,5
Summe planmäßige Abschreibungen	131.750,4	131.070,4
Wertaufholungen von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und Sachanlagen		
Wertaufholung CGU „Real Estate Office“	0,0	-2.302,3
Summe Wertaufholungen	0,0	-2.302,3

Die planmäßigen Abschreibungen enthalten im **Geschäftsjahr 2023** Abschreibungen aus Nutzungsrechten (IFRS 16) in Höhe von T€ 2.535,6 (VJ: T€ 2.589,5).

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat zum 31.12.2023 kein triggering event identifiziert, das zu einer zusätzlichen Werthaltigkeitsprüfung zu sämtlichen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Unternehmens geführt hat.

Die im **Geschäftsjahr 2022** durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten zur Erfassung einer Wertaufholung („Reversal of Impairment Loss“) in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Office“ im Gesamtausmaß von T€ 2.302,3. Der erzielbare Betrag für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit wurde anhand des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Verkaufskosten ermittelt. Diese Aufholung ergibt sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten aktuellen Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung und der damit zusammenhängenden steigenden

Vermietungsquote der Gebäude. Diese positive Einschätzung wurde durch externe Gutachten bestätigt. Die Wertaufholung ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Bewertungstechniken und Inputfaktoren zum Stichtag 31.12.2022

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

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren für die CGU „Real Estate Office“ zum Stichtag 31.12.2022:

Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 1,2% bis 1,9% (2021: 1,0% bis 1,1%), Belegungs-raten für 2022 von 60% bis 97%, gewichteter Durchschnitt: 74% (2021: 50% bis 97%, gewichteter Durchschnitt: 70%), Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0% (2021: 0,0%), Steuersatz in Höhe von 23% bis 24% (2021: 25,0%), WACC nach Steuern in Höhe von 6,5% (2021: 4,4%).

Folgende Veränderungen der nicht beobachtbaren Inputfaktoren würden zu einer wesentlichen Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen: Steigende (sinkende) Vermietungserlöse pro m² höhere (niedrigere) Belegungsrate, Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC), höhere (niedrigere) Wachstumsrate in der ewigen Rente.

(10) Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen

in T€	2023	2022
Dividenden aus Wertpapieren und Beteiligungen sonstiger Unternehmen (FVOCI ¹⁾)	409,8	417,6
	409,8	417,6

Erläuterung der Bewertungskategorie:

1) FVOCI = Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)

(11) Zinsergebnis

in T€	2023	2022
Zinsen und ähnliche Erträge	15.853,3	4.406,6
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-12.025,2	-13.487,7
	3.828,1	-9.081,2

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten von T€ 2.144,4 (VJ: T€ 2.177,0) enthalten.

(12) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2023	2022
Bewertung Schuldtitel (Wertpapier) (FVPL ¹)	1.571,0	-619,4
Erträge aus dem Abgang von Schuldtitel (Wertpapiere) (AC ²)	17,3	0,0
Vorfälligkeitsentschädigung	-9.935,3	0,0
	-8.347,0	-619,4

Erläuterung der Bewertungskategorie:

1) FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)

2) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

Die Vorfälligkeitsentschädigung betrifft den Aufwand aus der vorzeitigen Tilgung des EIB Darlehens.

(13) Ertragsteuern

in T€	2023	2022
Aufwand für (laufende) Ertragsteuern	74.259,2	32.220,8
Veränderung latente Steuern	-5.132,3	-2.457,0
	69.126,8	29.763,9

Der Steueraufwand 2023 von T€ 69.126,80 (VJ: T€ 29.763,9) ist um T€ 7.279,9 (VJ: T€ 9.706,1) höher (VJ: niedriger) als der rechnerische Steueraufwand von T€ 61.847,0 (VJ: T€ 39.470,0), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 24% (VJ: 25%) auf den Gewinn vor Ertragsteuern in Höhe von T€ 257.695,8 (VJ: T€ 157.880,0) ergeben würde. Hinsichtlich des Steuersatzes bei der Berechnung der latenten Steuern wird auf Anhangangabe (32) verwiesen, der Effekt aus der Umstellung ist saldiert in der Steuerüberleitungsrechnung ersichtlich.

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

Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2023	2022
Ergebnis vor Ertragsteuern	257.695,8	157.880,0
Rechnerische Ertragsteuer	61.847,0	39.470,0
Anpassung an ausländische Steuersätze	6.893,8	4.304,3
At-Equity-Bewertung	-201,9	-381,9
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-100,2	-104,4
Steuerzuschritt Malta	0,0	-12.000,0
Steuersatzänderung (saldierter Effekt)	199,1	-237,3
Schadenersatzansprüche	0,0	-1.234,3
Verwendung aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge	0,0	214,3
Sonstige und permanente Differenzen	26,3	-186,3
Steueraufwand der Periode	68.664,1	29.844,4
Aperiodischer Steueraufwand / Steuerertrag (-)	462,7	-80,6
Ausgewiesener Steueraufwand	69.126,9	29.763,8
Effektivsteuersatz	26,8%	18,9%

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 Anhangangabe (32).

Die FWAG ist seit 2005 Gruppenträger einer Steuergruppe gemäß § 9 KStG. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder, die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträgen mittels Steuerumlagen belastet bzw. (im Verlustfall) gutgeschrieben.

Hinsichtlich der globalen Mindestbesteuerung und der Anwendung der Änderungen an IAS 12 wird auf die Ausführung im Kapitel Anwendungen von neuen und geänderten Standards und Interpretation verwiesen – Anhangangabe (48).

Im Jahr 2022 genehmigten die Europäische Kommission und die maltesische Regierung eine Steuergutschrift in Höhe von € 12 Mio. zur Entschädigung des Malta International Airport p.l.c. für einen Teil der durch die Coronavirus-Pandemie erlittenen Verluste im Zeitraum von 21.3.-30.6.2020.

(14) Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem den Stammaktionären zurechenbaren Gewinn bzw. Verlust und einem gewichteten Durchschnitt der im Umlauf gewesenen Stammaktien, das verwässerte Ergebnis ergibt sich ebenso nach Bereinigung um alle Verwässerungseffekte potenzieller Stimmrechte. 2023 waren durchschnittlich gewichtet 83.874.681 (VJ: 83.874.681) Aktien im Umlauf. Daraus ergibt sich ein Ergebnis je Aktie (unverwässert = verwässert) von € 2,01 für 2023 sowie von € 1,29 für das VJ.

	2023	2022
Ausgegebene Aktien 1. Jänner	84.000.000	84.000.000
Auswirkung eigene Aktien	-125.319	-125.319
Gewichteter Durchschnitt 31.12.	83.874.681	83.874.681

VI Erläuterungen zur Konzernbilanz

Langfristiges Vermögen

(15) Immaterielle Vermögenswerte

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Parken“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	130.701,8	54,2	28.407,6	159.163,6
Zugänge	3.273,0	0,0	0,0	3.273,0
Umbuchungen	2.347,3	0,0	0,0	2.347,3
Abgänge	-297,3	0,0	0,0	-297,3
Abschreibungen	-8.241,7	0,0	0,0	-8.241,7
Nettobuchwert zum 31.12.	127.783,1	54,2	28.407,6	156.244,9
Stand zum 31.12.				
Anschaffungskosten	226.676,0	54,2	28.407,6	255.137,8
Kumulierte Abschreibungen	-98.892,9	0,0	0,0	-98.892,9
Nettobuchwert	127.783,1	54,2	28.407,6	156.244,9

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2022

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Parken“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	137.138,8	54,2	28.407,6	165.600,6
Zugänge	710,3	0,0	0,0	710,3
Umbuchungen	104,5	0,0	0,0	104,5
Abgänge	-1,5	0,0	0,0	-1,5
Abschreibungen	-7.250,3	0,0	0,0	-7.250,3
Nettobuchwert zum 31.12.	130.701,8	54,2	28.407,6	159.163,6
Stand zum 31.12.				
Anschaffungskosten	223.915,9	54,2	28.407,6	252.377,7
Kumulierte Abschreibungen	-93.214,1	0,0	0,0	-93.214,1
Nettobuchwert	130.701,8	54,2	28.407,6	159.163,6

Der Posten „Konzessionen und Rechte“ enthält zum 31.12.2023 eine Konzession zum Betrieb des Flughafen Malta mit einem Buchwert in Höhe von T€ 105.522,3 (VJ: T€ 107.962,1) und einer Restlaufzeit von rund 42 Jahren. Weiters sind zum 31.12.2023 Nutzungsrechte (IFRS 16) betreffend dieser Konzession mit einem Buchwert in Höhe von T€ 9.639,1 (VJ: T€ 9.860,6) enthalten. Die Entwicklung der Nutzungsrechte ist in der Anhangangabe (39) ersichtlich. Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des GJ betreffen Software.

2023 wurden Ausgaben von T€ 1.636,7 (VJ: T€ 1.006,7) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand und Investition erfasst.

Überprüfung von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem Geschäfts- oder Firmenwert

Im laufenden Geschäftsjahr wurde ein Werthaltigkeitstest für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit durchgeführt, welche einen Firmenwert enthält. Der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ ist ein Firmenwert in Höhe von T€ 28.407,6 (VJ: T€ 28.407,6) zugeordnet.

→ Bewertungstechnik und Inputfaktoren:

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ basiert auf dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Kosten der Veräußerung, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wurde basierend auf den Inputfaktoren der verwendeten Bewertungstechniken als ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 eingeordnet. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group des FWAG-Konzerns unter Berücksichtigung einer Länderrisikoprämie für Malta abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2024 (VJ: Budgetierung 2023) und die Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche Inputfaktoren der CGU „Malta“:

Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum (bis 2067) von 0,5% (VJ: 0,5%), Steuersatz von 35% (VJ: 35%), WACC nach Steuern von 7,8% (VJ: 8,2%). Die Berechnung des beizulegenden Zeitwerts beruht auf spezifischen Cashflow-Prognosen für fünf Jahre (Detailplanungszeitraum) und einer auf das letzte Jahr des Detailplanungszeitraums aufsetzenden weiterführenden Zahlungsreihe mit einer jährlichen Wachstumsrate von 0,5% (VJ: 0,5%) bis zum Ende der Konzession im Juli 2067 (Grobplanungszeitraum). Das geplante EBITDA wird auf Basis der allgemeinen Markterwartungen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Luftfahrt im Allgemeinen und der Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta im Besonderen geschätzt. Die Wachstumsprognose für die Umsatzerlöse erfolgt unter Berücksichtigung der Mengen- und Preisentwicklung der vergangenen Jahre sowie der erwartbaren markt- und preisseitigen Wachstumsdynamik in den nächsten fünf Jahren. Folgende Veränderungen der wesentlichen Inputfaktoren würden zu einer Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen: Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC), höhere (niedrigere) Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum. Der geschätzte erzielbare Ertrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ übersteigt deren Buchwert um etwa € 135 Mio. (VJ: € 59 Mio.). Eine vom Management für mögliche gehaltene Änderung des für die Berechnung des Fair Value less Costs of Disposal angesetzten Diskontierungszinssatzes (WACC) in einer Bandbreite zwischen 7,8% plus 1% und 7,8% minus 1% bzw. der Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum in einer Bandbreite zwischen 0,5% plus 1% und 0,5% minus 1% hätte folgende Auswirkungen auf die Überdeckung des Buchwertes.

→ Sensitivitäten des Fair Value less Costs of Disposal abzüglich Buchwert für unterschiedliche Ausprägungen der Planungsparameter WACC und Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum

2023		Wachstumsrate p.a.		
In € Mio.		-0,50%	0,50%	1,50%
WACC	6,80%	151	214	292
	7,80%	85	135	195
	8,80%	31	71	118

2022		Wachstumsrate p.a.		
In € Mio.		-0,50%	0,50%	1,50%
WACC	5,30%	72	119	178
	6,30%	21	59	104
	7,30%	-20	10	46

(16) Sachanlagen

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023

in T€	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Be- triebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	951.196,9	197.430,7	100.758,2	89.826,6	1.339.212,4
Zugänge ¹	8.919,0	8.508,7	50.526,4	34.397,5	102.351,5
Umbuchungen	4.526,6	7.844,4	1.844,2	-16.133,8	-1.918,6
Abgänge	-55,0	-1,6	-41,1	0,0	-97,8
Abschreibungen	-62.840,5	-26.562,1	-25.883,5	0,0	-115.286,1
Nettobuchwert zum 31.12.	901.747,0	187.220,0	127.204,2	108.090,3	1.324.261,5
Stand zum 31.12.					
Anschaffungskosten	1.943.548,9	950.951,5	438.605,6	115.013,1	3.448.119,1
Kumulierte Abschreibungen	-1.041.801,9	-763.731,5	-311.401,4	-6.922,8	-2.123.857,6
Nettobuchwert	901.747,0	187.220,0	127.204,2	108.090,3	1.324.261,5

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von € 2,6 Mio. als negative Zugänge enthalten.

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2022

in T€	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Be- triebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	1.000.193,2	208.816,8	106.463,2	88.410,6	1.403.883,8
Zugänge ¹	5.893,4	7.623,3	18.372,2	19.241,8	51.130,7
Umbuchungen	5.674,6	10.517,3	1.220,4	-17.825,8	-413,6
Wertaufholungen	987,3	0,0	0,0	0,0	987,3
Abgänge	-380,2	-6,7	-130,2	0,0	-517,1
Abschreibungen	-61.171,4	-29.520,0	-25.167,3	0,0	-115.858,7
Nettobuchwert zum 31.12.	951.196,9	197.430,7	100.758,2	89.826,6	1.339.212,4
Stand zum 31.12.					
Anschaffungskosten	1.936.112,2	938.294,9	397.812,5	96.749,4	3.368.969,0
Kumulierte Abschreibungen	-984.915,3	-740.864,2	-297.054,3	-6.922,8	-2.029.756,6
Nettobuchwert	951.196,9	197.430,7	100.758,2	89.826,6	1.339.212,4

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von € 1,0 Mio. als negative Zugänge enthalten.

Hinsichtlich der Angaben zu den 2022 erfassten Wertaufholungen siehe Anhang Erläuterung (9).

Im Sachanlagevermögen befinden sich Nutzungsrechte von T€ 71.688,6 (V): T€ 73.786,1) in Zusammenhang mit Leasingobjekten, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen. Die Entwicklung ist in Anhangangabe (39) ersichtlich.

2023 wurden Fremdkapitalzinsen aus Leasingverhältnissen von T€ 14,4 aktiviert (V): T€ 50,9).

Die größten Zugänge zu den Sachanlagen, den immateriellen Vermögenswerten und den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in den Geschäftsjahren 2023 und 2022 werden nachstehend angeführt:

→ 2023:

Im Segment Airport in T€	2023
Süderweiterung	18.705,30
Grundstücke	4.324,5
Adaptierungen Exit Entry System Pier Nord, Ost und Busgates	2.689,0
Rollbahnen Lima Pier Ost und West	2.430,7
Modernisierung Sorter Terminal 3	1.363,7
Leitrechner Gepäckförderanlage	832,9
Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen in T€	2023
Enteisungsfahrzeuge	1.360,0
VIP Terminal	527,0
Im Segment Retail & Properties in T€	2023
Office Park 2	1.802,5
Office Park 4	1.037,9
Im Segment Malta in T€	2023
Vorfeld X	11.900,0
Heiz-, Klima- und Ventilatorsystem im Terminal	2.600,0
Schengen Ankunft neu	1.900,0
IT Netzwerk und Server Upgrade	1.500,0
Vorfeld IX	1.400,0
Im Segment Sonstige Segmente in T€	2023
PV Anlagen	7.474,7
Datenverarbeitungsanlagen	2.790,8

→ 2022:

Im Segment Airport in T€	2022
Adaptierungen Exit Entry System Pier Nord, Ost und Busgates	9.441,0
Modernisierung Sorter Terminal 3	2.108,9
Süderweiterung	1.564,2
Leitrechner Gepäckförderanlage	1.079,6
Pier Ost Adaptierung	1.020,4
Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen in T€	2022
Frachtabfertigungssystem	355,3
Im Segment Retail & Properties in T€	2022
Grundstücke	1.228,7
Office Park 4	326,5
Ausstattung Coworking/Conferencing Office Park	125,2
Im Segment Malta in T€	2022
Vorfeld X	2.277,5
Food Court	1.591,1
Netzwerktechnik Re-design	1.589,6
Cargo Village	1.284,5
Sky Park 2	1.212,7
Im Segment Sonstige Segmente in T€	2022
PV Anlagen PH3, PH8, Freifläche	6.841,7
Datenverarbeitungsanlagen	3.752,1

(17) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	138.573,6	0,0	138.573,6
Zugänge	1.312,7	39,3	1.352,0
Umbuchungen ¹⁾	-428,7	0,0	-428,7
Abgänge	-241,7	0,0	-241,7
Abschreibungen	-8.222,7	0,0	-8.222,7
Nettobuchwert zum 31.12.	130.993,2	39,3	131.032,5
Stand zum 31.12.			
Anschaffungskosten	244.578,8	39,3	244.618,1
Kumulierte Abschreibungen	-113.585,6	0,0	-113.585,6
Nettobuchwert	130.993,2	39,3	131.032,5

1) betrifft Umgliederungen aus Sachanlagevermögen und Inbetriebnahmen

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2022

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	142.928,0	174,2	143.102,2
Zugänge	1.808,8	0,0	1.808,8
Umbuchungen ¹⁾	483,3	-174,2	309,1
Wertaufholungen	1.315,0	0,0	1.315,0
Abschreibungen	-7.961,5	0,0	-7.961,5
Nettobuchwert zum 31.12.	138.573,6	0,0	138.573,6
Stand zum 31.12.			
Anschaffungskosten	245.013,2	0,0	245.013,2
Kumulierte Abschreibungen	-106.439,6	0,0	-106.439,6
Nettobuchwert	138.573,6	0,0	138.573,6

1) betrifft Umgliederungen ins Sachanlagevermögen

Hinsichtlich der Angaben zu den 2022 erfassten Wertaufholungen siehe Anhangelerläuterung (9).

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

in T€	2023	2022
Mieteinnahmen	18.251,0	16.149,6
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	8.772,9	6.469,8
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	1.199,4	935,0

In den als Finanzinvestitionen gehalten Immobilien sind Nutzungsrechte (IFRS 16) mit einem Buchwert von T€ 306,6 (VJ: T€ 313,6) zum 31.12.2023 enthalten. Die Entwicklung ist in Anhangangabe (39) ersichtlich.

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien T€ 186.020,0 (VJ: T€ 188.372,0).

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der NettoCash-flows, die die Immobilien auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group des FWAG-Konzerns abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2024 (VJ: Budgetierung 2023) und die langfristigen Planungsrechnungen des Strategischen Controllings. Entsprechend der Empfehlung des IAS 40 werden für die großen Bewertungsobjekte externe Bewertungsgutachten eingeholt. Zusätzlich zu den bereits in den Vorjahren eingeholten Gutachten für die Office Parks 1-4 und für das Trainingscenter der Austrian Airlines, wurden in diesem Jahr weitere Gutachten für die Speditionsgebäude 262 und 263 eingeholt. Für die übrigen Bestandsgebäude werden zukünftig in regelmäßigen Abständen weitere Bewertungen von unabhängigen Gutachtern eingeholt werden. Wir erwarten jedoch nicht, dass diese Bewertungen wesentlich von den auf Basis des Bewertungsmodells ermittelten Werten abweichen werden.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren:

Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 1,0% bis 3,0% (VJ: 1,2% bis 2,9%), Belegungs-raten für 2023 von 45% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 86% (VJ: 60% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 79%), Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0% (VJ: 0,0%), Steuersatz in Höhe von 23% bis 35% (VJ: 23,0% bis 35,0%), WACC nach Steuern in Höhe von 5,0% bis 7,8% (VJ: 5,6% bis 8,1%).

Folgende Veränderungen der nicht beobachtbaren Inputfaktoren würden zu einer wesentlichen Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen: Steigende (sinkende) Vermietungserlöse pro m², höhere (niedrigere) Belegungsrate, Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC), höhere (niedrigere) Wachstumsrate in der ewigen Rente.

(18) Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.

in T€	2023	2022
Nettobuchwert zum 1.1.	42.684,3	41.156,8
Anteilige Periodenergebnisse	841,2	1.527,5
Dividendenausschüttung	-671,2	0,0
Nettobuchwert zum 31.12.	42.854,2	42.684,3

Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind der Anlage 2 „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen. Details siehe unter Anhang Erläuterung (8).

(19) Sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (AC ¹)	2.731,2	2.827,5
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	166,6	158,3
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	2.564,6	2.669,2
Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC ¹)	0,0	220,0
Eigenkapitaltitel (FVOCI ²)	5.552,0	5.181,9
davon Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	1,2	1,2
davon sonstige Beteiligungen	112,5	112,5
davon Wertpapiere	5.438,2	5.068,2
	8.283,2	8.229,4

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) FVOCI = Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)

Die ausgereichten Darlehen und Forderungen beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC von T€ 21,1 (VJ: T€ 41,6) und Mitarbeitern gewährte Darlehen von T€ 166,6 (VJ: T€ 158,3), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 43,3 (VJ: T€ 50,0), eine sonstige Ausleihung an den Betriebsrat der FWAG in Höhe von T€ 550,0 (VJ: T€ 550,0) und eine sonstige langfristige Forderung von T€ 1.900,1 (VJ: T€ 1.992,6).

Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen bestehen von T€ 0,0 (VJ: T€ 220,0). Der durchschnittliche Zinssatz für die Termineinlagen lag im Vorjahr bei 0,64%.

Die Eigenkapitaltitel betreffen längerfristig strategisch gehaltene Wertpapiere (u.a. an der Wiener Börse AG) in Höhe von T€ 5.438,2 (VJ: T€ 5.068,2) sowie Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen und sonstige Beteiligungen von T€ 113,7 (VJ: T€ 113,7), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Kurzfristige Vermögenswerte

(20) Vorräte

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Hilfs- und Betriebsstoffe	7.653,5	7.313,8
	7.653,5	7.313,8

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

(21) Wertpapiere

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Schuldtitel (Wertpapier) (AC ¹)	0,0	4.982,7
Schuldtitel (Wertpapier) (FVPL ²)	42.083,0	20.512,1
	42.083,0	25.494,8

Erläuterung der Bewertungskategorien:

- 1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)
- 2) FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)

Bei dem Schuldtitel (FVPL) handelt es sich um eine Ergänzungskapitalobligation sowie um einen Fonds.

(22) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (AC ¹)	61.328,1	56.316,0
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC ¹)	362,5	328,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (AC ¹)	33.802,5	36.748,9
Sonstige Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC ¹)	343.219,5	298.289,4
Forderungen an Finanzamt ²	874,4	331,3
Abgrenzungsposten ²	10.453,3	7.020,7
	450.040,3	399.035,0

Erläuterung der Bewertungskategorien:

- 1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)
- 2) Kein Finanzinstrument

Zahlungsziele der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen liegen in der Regel zwischen 8 und 30 Tagen und werden als kurzfristig eingestuft. Einzelheiten zu den Wertminderungsmethoden des Konzerns sind in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ersichtlich, die Entwicklung der Wertberichtigung in Anhangsangabe (37).

Forderungen gegenüber dem Finanzamt betreffen Forderungen aus Körperschaftsteuer sowie Vorsteuerguthaben, die mit Verbindlichkeiten für Lohn- und Gehaltsabgaben saldiert werden.

Die sonstigen Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen beinhalten kurzfristige Veranlagungen (Termineinlagen und Treasury Bills) mit einer Bindungsdauer von mehr als drei Monaten von T€ 343.219,5 (VJ: T€ 298.289,4). Der durchschnittliche Zinssatz für die Veranlagung liegt bei 3,88% (VJ: 1,69%). Die Termineinlagen oder Treasury Bills enthalten keine Veranlagungen in fremden Währungen.

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen noch nicht erstattete Ansprüche aus staatlichen Unterstützungen.

In den Abgrenzungsposten sind auch Urlaubsvorgriffe enthalten.

(23) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Kassenbestand	387,3	337,7
Schecks	8,2	4,0
Guthaben bei Kreditinstituten	31.508,4	104.876,9
	31.903,8	105.218,6

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei österreichischen Kreditinstituten lag zum 31.12.2023 bei 0,0% (VJ: 0,0%). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

Eigenkapital

(24) Grundkapital

Das voll eingezahlte Grundkapital der FWAG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 84.000.000 Stück (VJ: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stückaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“). Zum Bilanzstichtag 31.12.2023 befanden sich 83.874.681 (VJ: 83.874.681) Aktien in Umlauf. Am 31.12.2023 hielt die FWAG 125.319 (31.12.2022: 125.319) eigene Anteile des Unternehmens.

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. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

Der Bilanzgewinn 2023 nach UGB beläuft sich auf € 110.733.448,84. Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2023 vorgeschlagene Dividende beträgt € 1,32 (VJ: € 0,77) pro Aktie in Summe bei 83.874.681 ausschüttungsberechtigter Aktien sind das € 110.714.578,92 (VJ: € 64.582.504,37), der Rest soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

(25) Kapitalrücklagen

Das bei der 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und 1995 bei der Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 sowie einer Zuführung von T€ 140,6 im Jahr 2020 und T€ 87,1 im Jahr 2019 aufgrund des Ankaufes von eigenen Aktien stellen die Kapitalrücklagen des Konzerns dar und entsprechen jenen des Einzelabschlusses der FWAG.

(26) Sonstige Rücklagen

Die Entwicklung der sonstigen Rücklagen ist in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals dargestellt und gliedert sich in folgende Komponenten:

- a) **Rücklage aus Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten (FVOCI):** Der Konzern erfasst Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts bestimmter Investitionen in Eigenkapitalinstrumente im sonstigen Ergebnis, wie im Kapitel XI. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden erläutert. Diese Veränderungen werden in der FVOCI-Rücklage im Eigenkapital kumuliert. Der Konzern überträgt Beträge aus dieser Rücklage in die Gewinnrücklagen, wenn die entsprechenden Eigenkapitalinstrumente ausgebucht werden.
- b) **Neubewertung immaterielles Vermögen:** Neubewertungsrücklage aus der anteiligen Aufwertung um die stillen Reserven der im Erstkonsolidierungszeitpunkt (2006) gehaltenen Altanteile an MMLC und MIA-Gruppe gem. IFRS 3.59 (2004).
- c) **Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen:** Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis erfasst.
- d) **Währungsumrechnungsrücklage:** Die Währungsumrechnungsrücklage umfasst alle Umrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Jahresabschlusses von ausländischen Tochterunternehmen entstehen.
- e) **Rücklage für eigene Anteile:** Die Rücklage für die eigenen Anteile des Unternehmens umfasst die Anschaffungskosten der vom Konzern gehaltenen Anteile des Unternehmens. Am 31.12.2023 hielt der FWAG-Konzern 125.319 (VJ: 125.319) Anteile des Unternehmens.

(27) Einbehaltene Ergebnisse

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne und Verluste, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden, ausschüttbar an die Aktionäre ist jener Betrag, der im Einzelabschluss der FWAG als „Bilanzgewinn“ zum 31.12.2023 ausgewiesen ist.

(28) Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften. Die nicht beherrschenden Anteile an der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) betragen zum Bilanzstichtag 4,15% (VJ: 4,15%) sowie an Malta International Airport p.l.c. und seinen Tochterunternehmen (MIA-Gruppe) durchgerechnet 51,56% (VJ: durchgerechnet 51,56%). Die nicht beherrschenden Anteile an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. betreffen die Anteile des Mitgesellschafters Raiffeisen-InvestGesellschaft m.b.H. Die Entwicklung der Anteile anderer Gesellschafter ist in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals dargestellt. Zu den Angaben für wesentliche nicht beherrschende Anteile siehe Anlage 3 zum Anhang.

Langfristige Schulden

(29) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Abfertigungen	85.481,8	79.923,8
Pensionen	12.530,5	12.697,3
Jubiläumsgelder	36.091,3	32.143,9
Altersteilzeit	22.570,7	22.949,9
Sonstige übrige Rückstellungen und andere Personalarückstellungen	33.736,7	26.206,7
	190.411,0	173.921,6

Leistungsorientierte Abfertigungspläne österreichischer Konzerngesellschaften

Mitarbeiter, die vor dem 1.1.2003 eingetreten sind, erhalten aufgrund gesetzlicher und kollektivvertraglicher Verpflichtungen im Kündigungsfall bzw. zum Pensionsantritt eine Abfertigung, die sich nach der Anzahl der im Unternehmen geleisteten Dienstjahre und der Höhe des Bezugs zum Zeitpunkt des Ausscheidens bemisst. Für nach dem 31.12.2002 beginnende Dienstverhältnisse besteht kein Anspruch auf eine gesetzliche Abfertigung gegen den Arbeitgeber, sondern es wird die Abfertigungspflichtung durch die laufende Entrichtung von Beiträgen des Dienstgebers an eine Mitarbeitervorsorgekasse abgegolten. Darüber hinaus bestehen für diese Dienstnehmer (Arbeiter: Eintritte bis 30.6.2014; Angestellte: Eintritte bis 31.10.2014) kollektivvertragliche Abfertigungspflichtungen, für die Rückstellungen gebildet werden. Dieser leistungsorientierte Plan belastet den FWAG-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken wie beispielsweise dem Zinsrisiko. Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel „X. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden“ zu entnehmen.

→ Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2023	2022
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	79.923,8	88.443,9
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	6.637,8	4.705,0
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	6.104,7	-5.950,5
davon aus finanziellen Annahmen	5.022,0	-4.932,4
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	1.082,7	-1.018,1
Abfertigungszahlungen	-7.184,5	-7.274,7
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	85.481,8	79.923,8

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -29.515,2 (VJ: T€-24.814,6). Der Personalaufwand enthält:

in T€	2023	2022
Dienstzeitaufwand	3.717,2	4.183,8
Zinsaufwand	2.920,6	521,2
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand¹	6.637,8	4.705,0

1) ohne freiwillige Abfertigungen

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden GJ betragen T€ 6.930,3 (VJ: T€ 6.748,6). Fälligkeitsprofil der Zusagen: Am 31.12.2023 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 8,3 Jahren (VJ: 8,4 Jahre). Sensitivitätsanalysen: Die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet, Veränderung würden diese wie folgt beeinflussen:

Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Abfertigungen in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-6.468,0	7.411,2
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	6.836,0	-6.100,0

Leistungsorientierte Pensionspläne

Leistungsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften: Die FWAG gewährt einigen wenigen ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen leistungsorientierte Pensionszuschüsse. Für diese Zusagen besteht zum Stichtag (sowie zum Vorjahresstichtag) kein Planvermögen. Mitarbeiter, die vor dem 1.9.1986 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 zum 31.12.2000 abfinden zu lassen und in ein beitragsorientiertes Pensionskassenmodell ohne Nachschussverpflichtung zu wechseln. 588 Dienstnehmer nahmen dieses Angebot an. Einige Pensionisten nahmen die angebotene Abfindung nicht an und haben weiter Anspruch auf Pensionszahlungen.

Leistungsorientierte Pensionspläne maltesischer Konzerngesellschaften: Der Flughafen Malta gewährt aufgrund der Rentenverordnung „Pensions Ordinance (Cap 93)“ einzelnen aktiven Mitarbeitern, welche dem öffentlichen Sektor vor 15.1.1979 beigetreten sind und von der Gesellschaft übernommen worden sind, Pensionszuschüsse. Zum Bilanzstichtag besteht für diese Verpflichtung wie im Vorjahr kein Planvermögen. Mitarbeitern des Flughafen Malta werden weiters leistungsorientierte Altersversorgungszuschüsse aufgrund von kollektivvertraglichen Vereinbarungen gewährt. Diese leistungsorientierten Pläne belasten den FWAG-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken wie Langleblichkeitsrisiko oder

Zinsrisiko. Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel „XI. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden“ zu entnehmen.

Beitragsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften

Nur für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum zwischen dem 1.9.1986 und dem 1.11.2014 hat die FWAG eine Betriebsvereinbarung über eine beitragsorientierte Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung in einer Pensionskasse abgeschlossen und leistet für sämtliche in die Pensionskasse einbezogenen Mitarbeiter während aufrechten Dienstverhältnisses Beiträge von 2,5% des Monatsgrundbezugs. Zusätzlich kann der Dienstnehmer selbst Eigenbeiträge leisten. Aus Arbeitgeberbeiträgen erworbene Anwartschaften werden nach Ablauf von 5 Jahren ab Beginn des Beitragzeitraumes an die Pensionskasse übertragen. Nach weiteren fünf Jahren sind diese Beiträge für die Mitarbeiter unverfallbar.

→ Entwicklung der Rückstellung für Pensionen

in T€	2023	2022
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	12.697,3	16.177,8
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	459,8	154,3
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	632,6	-2.043,9
davon aus finanziellen Annahmen	1.108,3	-2.187,9
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	-475,7	144,0
Pensionszahlungen	-1.259,2	-1.590,9
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	12.530,5	12.697,3

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für Pensionsrückstellungen T€ -2.118,6 (VJ: T€ -1.636,0). Der Personalaufwand enthält:

in T€	2023	2022
Dienstzeitaufwand	109,9	81,7
Zinsaufwand	349,9	72,7
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand¹	459,8	154,3

1) Ohne Pensionskassenbeiträge und sonstige Aufwendungen für die Altersversorgung

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.049,1 (VJ: T€ 1.048,9). Fälligkeitsprofil der Zusagen: Am 31.12.2023 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 8,9 Jahren (VJ: 8,9 Jahre). Sensitivitätsanalysen: Folgende versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet, Veränderungen würden die Verpflichtung wie folgt beeinflussen:

Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Pensionen in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-671,6	741,5
Bezugssteigerung Pensionen	635,2	-575,9

Rückstellungen für Jubiläumsgelder österreichischer Konzerngesellschaften

Mitarbeitern am Standort Flughafen Wien gebühren bei langjähriger Betriebszugehörigkeit Jubiläumsgelder, wobei Anspruchsberechtigung und Höhe kollektivvertraglich geregelt sind.

→ Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2023	2022
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	32.143,9	35.087,2
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand/Ertrag	5.304,5	-1.804,3
Jubiläumsgeldzahlungen	-1.357,2	-1.139,0
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	36.091,3	32.143,9

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2023	2022
Dienstzeitaufwand	1.984,4	2.152,4
Zinsaufwand	1.158,0	206,6
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+)	2.162,2	-4.163,3
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	5.304,5	-1.804,3

Rückstellungen für Altersteilzeit österreichischer Konzerngesellschaften

Aufwendungen aus der Verpflichtung zu Lohnausgleichszahlungen an Dienstnehmer mit Altersteilzeitregelung sowie die Kosten für die von ihnen über die vereinbarte Teilzeit hinaus erbrachten Mehrleistungen wurden rückgestellt und werden als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmer („Other Long-Term Employee Benefit“) bilanziert sowie über die Aktivphase unter Berücksichtigung einer faktischen durchschnittlichen Mindestbetriebszugehörigkeit (Angestellte: 24 Jahre; Arbeiter: 15 Jahre) verteilt bzw. angesammelt.

→ Entwicklung der Rückstellung für Altersteilzeit

in T€	2023	2022
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	22.949,9	21.677,2
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	6.178,4	7.155,3
Altersteilzeitzahlungen	-6.557,7	-5.882,6
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	22.570,7	22.949,9

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2023	2022
Dienstzeitaufwand	3.535,1	3.723,6
Zinsaufwand	639,9	36,7
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+)	2.003,5	3.395,0
Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand	6.178,4	7.155,3

Sonstige übrige langfristige Rückstellungen und andere Personalrückstellungen

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Andere Personalrückstellungen (Unterauslastung)	19.503,5	17.121,6
Sonstige übrige Rückstellungen	14.233,2	9.085,1
	33.736,7	26.206,7

In den sonstigen übrigen Rückstellungen ist der langfristige Teil der in Anhangsangabe (33) dargestellten sonstigen Verpflichtungen und anderen langfristigen Rückstellungen dargestellt. Die Veränderung betrifft den neu zugeführten Teil.

Die Position andere Personalrückstellungen betrifft im Wesentlichen die Rückstellung für Unterauslastung. Darunter werden Vorsorgen für Mitarbeiter, die im Unternehmen nicht eingesetzt werden können und für die ein Kündigungsschutz besteht, gebildet. Für diese Gruppe von Mitarbeitern wurden Annahmen hinsichtlich der Unterauslastung im Unternehmen sowie andere Rechnungsparameter getroffen, die in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt sind. Diese Mitarbeiter unterliegen einer laufenden Evaluierung hinsichtlich ihrer Einsatzmöglichkeiten im Konzern. Im laufenden Geschäftsjahr wurden von der Rückstellung T€ 1.779,9 verwendet und T€ 4.161,8 neu zugeführt.

Sensitivitätsanalysen: Die folgenden Annahmen zur Berechnung der Verpflichtung für Unterauslastung werden als erheblich erachtet, Veränderung würden diese wie folgt beeinflussen (bei gleichbleibenden anderen Parametern):

Veränderung der Verpflichtung aus Unterauslastung in T€	Erhöhung (+1%)/(+10%)	Minderung (-1%)/(-10%)
Abzinsungssatz (+1 %)/(-1%)	-1.367,6	1.521,6
Unterauslastungsgrad (+10 %)/(-10%)	3.936,1	-4.812,6

(30) Lang- und kurzfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten (AC ¹)	92,6	34,2
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (AC ¹)	0,5	25.000,0
Kurzfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	93,0	25.034,2
Langfristige Leasingverbindlichkeiten (AC ¹)	55.252,2	54.822,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten (AC ¹)	0,0	200.000,0
Langfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	55.252,2	254.822,1
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	55.345,3	279.856,3

Erläuterung der Bewertungskategorie:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

Die Finanzverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Bis zu einem Jahr	0,5	25.000,0
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	0,0	100.000,0
Mehr als fünf Jahre	0,0	100.000,0
	0,5	225.000,0

Die Finanzverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2023	200.000,0	25.000,0	225.000,0
Aufnahme ¹		0,5	0,5
Rückzahlungen	-200.000,0	-25.000,0	-225.000,0
Stand 31.12.2023	0,0	0,5	0,5

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2022	225.000,0	51.000,4	276.000,4
Rückzahlungen		-51.000,4	-51.000,4
Umgliederung	-25.000,0	25.000,0	0,0
Stand 31.12.2022	200.000,0	25.000,0	225.000,0

1) betrifft im Wesentlichen kurzfristige Kontokorrentkredite

Die Finanzverbindlichkeiten lauten auf Euro, ihre durchschnittliche Verzinsung betrug im Vorjahr 4,64%. Der noch aushaftenden Teil des EIB Darlehen wurde im laufenden Geschäftsjahr vollständig getilgt.

Die Leasingverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Leasingverbindlichkeiten	Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2023	54.822,2	34,1	54.856,3
Bewertungseffekte	331,7		331,7
Zugänge	191,0	18,5	209,5
Rückzahlungen		-52,7	-52,7
Umgliederung	-92,6	92,6	0,0
Stand 31.12.2023	55.252,3	92,5	55.344,8

in T€	Langfristige Leasingverbindlichkeiten	Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2022	55.649,8	273,3	55.923,1
Bewertungseffekte	398,4	0,0	398,4
Abgänge	-1.191,9	-53,6	-1.245,5
Rückzahlungen		-219,7	-219,7
Umgliederung	-34,1	34,1	0,0
Stand 31.12.2022	54.822,2	34,1	54.856,3

Die durchschnittliche Verzinsung der Leasingverbindlichkeiten beträgt 4,06% (VJ: 4,01%).

(31) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Andere finanzielle Verbindlichkeiten (AC ¹)	1.957,9	1.184,0
Abgrenzungsposten ²	21.943,6	23.135,3
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	2.441,6	2.791,5
	26.343,1	27.110,8

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) Kein Finanzinstrument

Die Abgrenzungsposten beinhalten von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den 2005 fertiggestellten Flugsicherungsturm sowie andere erhaltene Vorauszahlungen für Bestandsobjekte. Die Mietvertragsdauer für den Flugsicherungsturm beträgt 33 Jahre und endet im April 2038. In den Jahren 1977 bis 1985 wurden der FWAG nicht rückzahlungspflichtige Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt. In den Jahren 1997, 1998 und 1999 erhielt die FWAG Investitionszuschüsse seitens der EU. Die 2002 bis 2004 ausbezahlten Investitionszuwachsprämien sowie die beantragten COVID-19-Investitionsprämien werden wie die Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlagen erfolgswirksam erfasst.

(32) Latente Steuern

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	5.101,8	3.396,8
Rückstellungen für Abfertigungen	7.873,0	7.681,3
Rückstellungen für Pensionen	1.698,8	1.718,2
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	3.514,3	3.096,7
Sonstige Verbindlichkeiten	6.560,0	6.280,7
Sonstige Rückstellungen	884,8	355,5
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	553,7	637,1
	26.186,2	23.166,3
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	44.851,3	48.772,3
Schuldtitel und Eigenkapitaltitel	1.584,3	1.133,9
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	300,1	410,8
	46.735,7	50.317,0
Steuerabgrenzung (saldiert)	-20.549,5	-27.150,7

Die aktive latente Steuerabgrenzung der sonstigen Verbindlichkeit von T€ 6.560,0 (VJ: T€ 6.280,7) enthält den saldierten Effekt von aktiven und passiven Steuerabgrenzungen (T€ 3.864,2 VJ: T€ 3.486,6) am Standort Malta hinsichtlich einer Leasingverbindlichkeit (aktive Steuerabgrenzung: T€ 19.031,0 VJ: T€ 18.914,9) und eines Right-of-Use assets (passive Steuerabgrenzung: T€ 15.166,8 VJ: T€ 15.428,3).

Entwicklung und Aufteilung der Veränderung der latenten Steuerabgrenzung in ergebniswirksame und ergebnisneutrale Komponenten sind in den folgenden Tabellen dargestellt:

→ Entwicklung der aktiven Steuerabgrenzung

in T€	2023	2022
Stand zum 1.1.	23.166,2	30.797,3
Erfolgswirksame Veränderungen	1.466,0	-4.932,6
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	1.554,0	-2.698,5
Stand zum 31.12.	26.186,2	23.166,2

→ Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2023	2022
Stand zum 1.1.	50.316,9	57.629,7
Erfolgswirksame Veränderungen	-3.666,2	-7.389,6
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Bewertung von Eigenkapitaltitel (FVOCI)	85,1	76,8
Stand zum 31.12.	46.735,9	50.316,9

Bei der Berechnung der tatsächlichen und latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde ein Körperschaftsteuersatz von 24%/23% (VJ: 25%/23%) bzw. für Malta von 35% angewandt. Für das Geschäftsjahr 2023 wäre ein Steuersatz (bei der latenten Steuer) von 24% anzuwenden, aufgrund von Unwesentlichkeit wird diese stufenweise Reduktion vernachlässigt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen (für Malta 35,0% und für die Slowakei 21,0%) berechnet. Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste aus Finanzinstrumenten sowie auf die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen. Auf at-Equity-bilanzierte Beteiligungen und Anteile an Tochtergesellschaften bzw. Gemeinschaftsunternehmen wurden keine latenten Steuern gebildet. Insgesamt bestehen aus at-Equity-bilanzierten Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen temporäre Differenzen in Höhe von T€ 4.553,2 (VJ: T€ 4.383,2), welche zu passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 1.047,2 (VJ: T€ 1.016,9) führen würden. Zum 31.12.2023 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 12,8 (VJ: T€ 11,5) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge.

Kurzfristige Schulden

(33) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	2023	2022
Andere Personalansprüche	9.669,1	8.800,8
Ertragsteuern	71.537,4	32.155,6
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	55.641,3	38.901,2
Sonstige übrige Rückstellungen	35.244,8	21.551,3
	172.092,6	101.409,0

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023

in T€	1.1.2023	Verbrauch	Auflösung	Zuweisung ¹	31.12.2023
Andere Personalansprüche	8.800,8	-7.681,9	-934,8	9.484,9	9.669,1
Ertragsteuern	32.155,6	-32.152,2	-3,5	71.537,5	71.537,4
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	39.807,5	-30.531,6	-1.445,6	48.717,2	56.547,6
Sonstige übrige Rückstellungen	20.645,0	-6.277,0	-1.375,4	21.345,8	34.338,4
	101.409,0	-76.642,7	-3.759,2	151.085,5	172.092,6

1) inklusive Umbuchungen (langfristiger Teil)

Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten vorwiegend Vorsorgen für sonstige Vergütungen sowie für Leistungsprämien, die Ansprüche unterliegen Annahmen betreffend der Auszahlungshöhe. In den anderen Personalansprüchen ist auch der kurzfristige Anteil der Rückstellung für Unterauslastung in Höhe von T€ 2.598,4 (VJ: T€ 1.756,7) enthalten. Sonstige übrige kurzfristige Rückstellungen setzen sich vor allem aus Rückstellungen für sonstige Verpflichtungen im Wesentlichen am Standort Wien, sowie für Schadensfälle u.ä. Rückstellungen zusammen.

(34) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Gegenüber Dritten (AC ¹)	38.938,5	35.233,0
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC ¹)	81,0	59,3
	39.019,5	35.292,4

Erläuterung der Bewertungskategorie:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

(35) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	10.511,9	7.792,9
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	27.230,2	84.283,2
Abgerechnete Ermäßigungen	34.002,5	0,0
Kreditorische Debitoren	2.831,1	1.899,1
Erhaltene Anzahlungen (Vertragsverbindlichkeit)	17.282,7	0,0
Andere sonstige Verbindlichkeiten	9.092,1	11.624,7
Abgrenzungsposten Löhne	10.214,7	6.997,7
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (AC¹)	111.165,2	112.597,6
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern ²	6.657,2	5.732,3
Nicht konsumierte Urlaube ²	4.728,7	3.544,5
Andere Abgrenzungsposten ²	2.883,8	3.217,1
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit ²	8.406,9	6.317,5
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	332,9	314,4
	134.174,8	131.723,3

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) Kein Finanzinstrument

Die Verbindlichkeiten für nicht abgerechnete Ermäßigungen betreffen solche die Airlines bis zum Bilanzstichtag zu gewähren sind, abgerechnete Ermäßigungen wurden zum Stichtag bereits gewährt jedoch noch nicht ausbezahlt.

Die erhaltenen Anzahlungen betreffen Vorauszahlungen für Leistungen die durch die Flughafen-Wien-Gruppe erst zu erbringen sind und entsprechen daher einer Vertragsverbindlichkeit.

In den anderen sonstigen Verbindlichkeiten werden u.a. offene Zahlungsverpflichtungen aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren in Höhe von T€ 360,1 (VJ: T€ 1.845,5) ausgewiesen. Die anderen Abgrenzungen betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der von der Austro Control GmbH geleisteten Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm.

VII Konzern Geldflussrechnung

(36) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt, der Finanzmittelbestand wird in Anhang Erläuterung (23) dargestellt. Zins- sowie Dividendeneinzahlungen (und Zinsauszahlungen) werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet, die Dividendenauszahlung der FWAG wird unter Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Zur Berücksichtigung von Anschaffungen (Investitionen) von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen (inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien) und Finanzanlagen aus Vorperioden, die im Geschäftsjahr zahlungswirksam wurden, wurden T€ 9.167,6 (VJ: T€ 6.882,4) zu den Auszahlungen für Anlagenzugänge abgerechnet (VJ: hinzugerechnet). Im Geschäftsjahr 2023 wurde eine Vorfälligkeitsentschädigung von T€ 9.935,3 hinsichtlich der frühzeitigen Tilgung des EIB Darlehens fällig, die Zahlung wurde der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet.

VIII Finanzinstrumente und Risikomanagement

(37) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Forderungen

Der FWAG-Konzern wendet den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen, sonstige Forderung sowie Vertragsvermögenswerte, die über die Laufzeit erwarteten, Kreditverluste (Stufe 2) herangezogen. Die Methodik ist im Kapitel X. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ erläutert und berücksichtigt auch aktuelle und zukünftige makroökonomische Parameter. Auf dieser Grundlage wurde die Wertberichtigung im Hinblick auf Forderungen sowie Vertragsvermögenswerte zum 31.12.2023 wie folgt ermittelt:

31.12.2023 in T€	gewichteter Verlust	Bruttoforderung ¹	Wertberichtigung	Credit Impaired ²
ohne Verzug	1,00%	71.524,3	716,2	Ja & Nein
bis 1 Monat	3,09%	11.479,1	354,7	Ja & Nein
bis 3 Monate	5,41%	4.029,4	218,2	Ja & Nein
bis 6 Monate	35,44%	856,7	303,6	Ja & Nein
bis 12 Monate	68,42%	577,1	394,9	Ja & Nein
über 12 Monate	52,58%	23.017,3	12.103,1	Ja
Summe		111.484,0	14.090,7	

1) Bruttoforderung aus Lieferungen und Leistungen (AC), Bruttoforderungen gegenüber assoziierten Unternehmen (AC) und sonstige Forderungen (AC) ohne Termineinlagen

2) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität (bei Ja/Nein wurde in diesem Zeitband eine Wertberichtigung der Stufe 3 für einzelne Forderungen erfasst)

31.12.2022 in T€	gewichteter Verlust	Bruttoforderung ¹	Wertberichtigung	Credit Impaired ²
ohne Verzug	1,68%	67.043,8	1.127,4	Ja & Nein
bis 1 Monat	5,93%	7.823,2	464,0	Ja & Nein
bis 3 Monate	13,29%	2.688,5	357,2	Ja & Nein
bis 6 Monate	10,96%	9.437,2	1.034,0	Ja & Nein
bis 12 Monate	44,78%	429,9	192,5	Ja & Nein
über 12 Monate	42,99%	19.538,3	8.399,7	Ja
Summe		106.960,9	11.574,8	

1) Bruttoforderung aus Lieferungen und Leistungen (AC), Bruttoforderungen gegenüber assoziierten Unternehmen (AC) und sonstige Forderungen (AC) ohne Termineinlagen

2) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität (bei Ja/Nein wurde in diesem Zeitband eine Wertberichtigung der Stufe 3 für einzelne Forderungen erfasst)

Forderungen werden als „credit impaired“ wertberichtigt, wenn nach angemessener Einschätzung keine Realisierbarkeit mehr gegeben ist. Zu den Indikatoren dafür zählen unter anderem das Versäumnis eines Schuldners, sich zu einem Rückzahlungsplan gegenüber dem Konzern zu verpflichten und das Versäumnis für eine Periode von mehr als 90 Tagen, vertragliche Zahlungen zu leisten.

Hinsichtlich der überfälligen Forderungen in den Zeitbändern bis 6 Monaten und über 12 Monaten ist anzumerken, dass es sich u.a. um sonstige Forderungen aus COVID-19 Unterstützungsmaßnahmen und Kurzarbeit handelt.

in T€	2023			Summe
	12 Monats ECL	Life Time ECL ¹	Credit Impairment ²	
	Stage 1	Stage 2	Stage 3	
Stand 1.1.	0,0	469,7	11.105,1	11.574,8
Dotierung		619,5	2.651,9	3.271,4
Verwendung			-350,4	-350,4
Auflösung		0,0	-405,1	-405,1
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired ³		-234,5	234,5	0,0
Stand 31.12.	0,0	854,7	13.235,9	14.090,7

1) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 2

2) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität

3) Umbuchung in über die Laufzeit erwartete Kreditverlust – beeinträchtigte Bonität

in T€	2022			Summe
	12 Monats ECL	Life Time ECL ¹	Credit Impairment ²	
	Stage 1	Stage 2	Stage 3	
Stand 1.1.	0,0	619,7	6.411,3	7.031,0
Dotierung		138,1	9.202,6	9.340,7
Verwendung				0,0
Auflösung		-150,0	-4.646,9	-4.796,9
Transfer to lifetime ECL				0,0
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired ³		-138,1	138,1	0,0
Stand 31.12.	0,0	469,7	11.105,1	11.574,8

1) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 2

2) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität

3) Umbuchung in über die Laufzeit erwartete Kreditverlust – beeinträchtigte Bonität

Die im Geschäftsjahr 2023 wertberichtigten („Credit impaired“) Forderungen unterliegen weiterhin Eintreibungsmaßnahmen.

Von den vorstehenden Wertminderungsaufwendungen von T€ 14.090,7 (VJ: T€ 11.574,8) betreffen T€ 1.854,9 (VJ: T€ 1.802,1) Forderungen aus Kundenverträgen und T€ 12.235,8 (VJ: T€ 9.772,8) Forderungen, die nicht aus Verträgen mit Kunden stammen.

Schuldinstrumente, die nicht Forderungen betreffen

Alle Schuldinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, gelten als „mit geringem Ausfallrisiko behaftet“, daher ist die zu bildende Wertberichtigung auf die erwarteten 12-Monats Kreditverluste begrenzt. Das Management sieht den Tatbestand des geringen Ausfallrisiko z.B. bei notierten Schuldverschreibungen und Termineinlagen als erfüllt an, wenn ein Investment Grade Rating von mindestens einer der großen Ratingagenturen vorliegt. Andere Instrumente gelten als mit geringem Ausfallrisiko behaftet, wenn das Risiko der Nichterfüllung gering ist und der Emittent jederzeit in der Lage ist, seine vertraglichen Zahlungsverpflichtungen kurzfristig zu erfüllen. Die Methodik ist im Kapitel X. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ ersichtlich. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, umfassen Termineinlagen, kurzfristige Wertpapiere, Treasury Bills sowie ausgereichte Darlehen. Die Berechnung des 12-Monats Kreditverlustes (derzeit sind alle Schuldinstrumente in Stufe 1) ergab für diese Schuldinstrumente einen Betrag, der aufgrund von Unwesentlichkeit nicht im Gewinn und Verlust erfasst wurde. Die FWAG-Gruppe hält derzeit keine Schuldtitel, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

Der FWAG-Konzern unterhält nur Bankguthaben bei Kreditinstituten mit gutem Investment Grade. Die Berechnung des 12-Monats Kreditverlustes ergab für Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einen Betrag, der aufgrund von Unwesentlichkeit nicht im Gewinn und Verlust erfasst wurde.

Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

Die Tabellen zeigen die vereinbarten Konditionen und (diskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten des FWAG-Konzerns:

2023 in T€	Buchwert	Brutto-Cashflows				Zinssatz ¹
	31.12.2023	gesamt zum 31.12.2023	< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
Variabel verzinste Finanzverbindlichkeiten	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0	0,00%
Leasingverbindlichkeiten	55.344,8	131.903,5	1.928,3	7.711,1	122.264,1	4,06%
Lieferantenverbindlichkeiten	39.019,5	39.019,5	39.019,5			
Sonstige Verbindlichkeiten	113.123,1	113.123,1	111.165,2	1.957,9		
Summe	207.487,9	284.046,6	152.113,5	9.669,0	122.264,1	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag

2022 in T€	Buchwert	Brutto-Cashflows				Zinssatz ¹
	31.12.2022	gesamt zum 31.12.2022	< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinste Finanzverbindlichkeiten	225.000,0	271.529,3	34.765,7	127.574,1	109.189,5	4,64%
Leasingverbindlichkeiten	54.856,3	133.534,3	1.866,6	7.550,0	124.117,7	4,01%
Lieferantenverbindlichkeiten	35.292,4	35.292,4	35.292,4			
Sonstige Verbindlichkeiten	113.781,6	113.781,6	112.597,6	1.184,0		
Summe	428.930,3	554.137,6	184.522,3	136.308,1	233.307,2	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte. VJ angepasst bei sonstigen Verbindlichkeiten (Zeitbänder).

Im Geschäftsjahr 2023 wurde der EIB-Kreditvertrag (aushaftend: T€ 225.000,0) vollständig getilgt.

Einbezogen wurden alle 31.12.2023 bestehenden Instrumente, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31.12.2023 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

Das Management geht davon aus, dass – abgesehen von den unten dargestellten Ausnahmen – die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt werden, im Wesentlichen den beizulegenden Zeitwerten entsprechen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten und entsprechen daher im Wesentlichen den Zeitwerten. Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben ebenso vorwiegend kurze Restlaufzeiten, sodass die bilanzierten Werte annähernd die beizulegenden Zeitwerte darstellen. Der beizulegende Zeitwert des Fonds der Kategorie FVP bezieht sich auf börsennotierte Fonds (Stufe 1). Die Schuldtitel der Kategorie FVPL betrifft eine Ergänzungskapitalobligation (Stufe 2). Die Eigenkapitaltitel betreffen Beteiligungen und Wertpapiere, die mangels aktiven Markts bzw. fehlender Kursnotiz der Stufe 3 zugeordnet werden. Diese werden vom FWAG-Konzern aus strategischen Gründen längerfristig gehalten. Die Bewertung dieser Eigenkapitaltitel erfolgt im sonstigen Ergebnis (OCI). Hinsichtlich der beizulegenden Zeitwerte der Kategorie FVPL und FVOCI wurden keine Designierungen vorgenommen. Die beizulegenden Zeitwerte von Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Bankdarlehen) und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden grundsätzlich als Barwerte der mit Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinsstrukturkurve unter Berücksichtigung der Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten und eines angemessenen Credit Spread ermittelt (Stufe 2). In der Berichtsperiode wurden keine Umgliederungen zwischen den Stufen vorgenommen.

Bewertungsverfahren und Inputfaktoren:

Nachstehende Tabelle zeigt die Bewertungstechniken, die bei der Bestimmung der Zeitwerte verwendet werden, sowie die wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren.

Finanzinstrument	Stufe	Bewertungsverfahren	Inputfaktoren
Fonds	1	Marktwertorientiert	Börsenpreis
Schuldtitel (Wertpapiere)	2	Marktwertorientiert	Von Börsenpreis abgeleiteter Preis
Eigenkapitaltitel (Wertpapiere)	3	Kapitalwertorientiert	Eigenkapitalkosten, zukünftige Gewinnausschüttung
Eigenkapitaltitel (Beteiligungen)	3	Kapitalwertorientiert	Anschaffungskosten als beste Schätzung (wegen Unwesentlichkeit)

Für die Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) der Stufe 3 wird ein kapitalwertorientiertes Bewertungsmodell angewandt. Das Bewertungsmodell berücksichtigt den Barwert der erwarteten Dividendenausschüttungen, abgezinst mit einem risikoadjustierten Abzinsungssatz. Die wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren der Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) der Stufe 3 sind: Erwartete zukünftige Zahlungsströme aus Dividenden 31.12.2023; rund T€ 440,0 p.a. (VJ: T€ 410,0 p.a.) und riskoadjustierter Abzinsungssatz 31.12.2023: 8,29% (VJ: 8,29%). Die aus diesen Eigenkapitalinstrumenten erhaltenen Dividenden im laufenden Geschäftsjahr betragen T€ 409,8 (VJ: T€ 417,6).

Der geschätzte beizulegende Zeitwert der Stufe 3 würde wie folgt steigen (sinken), wenn der Diskontierungssatz um +/- 0,5% angepasst werden würde:

in T€	Sensitivitäten	
	Buchwert bei	
	Verringerung des Diskontierungssatzes	Anstieg des Diskontierungssatzes
Diskontierungssatzes +/- 0,5%	5.891,9	5.251,9

Stufe 3-Bewertung von Finanzinstrumenten:

in T€	
Buchwert 1.1.2023	5.181,9
Zugänge	0,0
Bewertungsergebnis (im sonstigen Ergebnis in den sonstigen Rücklagen erfasst)	370,0
Buchwert 31.12.2023	5.552,0

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und Wertansätze der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, gegliedert nach Bewertungskategorien. Die Angaben zum beizulegenden Zeitwert für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zum Zeitwert erfasst sind, dienen Informationszwecken. Da die Bilanzpositionen „Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ sowie „Übrige Verbindlichkeiten“ sowohl Finanzinstrumente als auch nicht finanzielle Vermögenswerte bzw. nicht finanzielle Verbindlichkeiten enthalten, wurde die Zeile „Kein Finanzinstrument“ eingeführt, um eine Überleitung der Buchwerte zur entsprechenden Bilanzposition zu gewährleisten.

Erläuterung der Bewertungskategorien

FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)

FVOCI = Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)

AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

AKTIVA	Bewertungs- kategorie	Buchwerte					Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen			Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
Beträge in T€		Sonstige finanzielle Ver- mögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögens- werte	Zahlungs- mittel und Zahlungsmit- teläquivalente						
31. Dezember 2023											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Schuldtitel (Wertpapiere)	FVPL		20.515,0			20.515,0		20.512,1		20.512,1	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Fonds (Wertpapiere)	FVPL		21.568,0			21.568,0	21.568,0			21.568,0	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Eigenkapitaltitel (Beteili- gungen, Wertpapiere)	FVOCI	5.552,0				5.552,0			5.552,0	5.552,0	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			61.328,1		61.328,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Forderungen ggb. Assoziierten Unternehmen ¹	AC			362,5		362,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen ¹	AC	1.900,1		33.802,5		35.702,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Veranlagungen (Termingel- der und Trasury Bills) ¹	AC			343.219,5		343.219,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	831,1				831,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC				31.903,8	31.903,8					Nominalwert = Zeitwert
Kein Finanzinstrument											
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.			11.327,7		11.327,7					
		8.283,2	42.083,0	450.040,3	31.903,8	532.310,4					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

AKTIVA	Bewertungs- kategorie	Buchwerte					Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen			Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
Beträge in T€		Sonstige finanzielle Ver- mögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögens- werte	Zahlungs- mittel und Zahlungsmi- teläquivalente						
31. Dezember 2022											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Schuldtitel (Wertpapiere)	FVPL		20.512,1			20.512,1		20.512,1		20.512,1	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Eigenkapitaltitel (Beteili- gungen, Wertpapiere)	FVOCI	5.181,9				5.181,9			5.181,9	5.181,9	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			56.316,0		56.316,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
Forderungen ggb. Assoziierten Unternehmen ¹	AC			328,5		328,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen ¹	AC	1.992,6		36.748,9		38.741,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
Veranlagungen (Termingel- der und Trasury Bills) ¹	AC	220,0		298.289,4		298.509,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	834,9				834,9					Fortgeführte Anschaffungskosten
Schuldtitel (Wertpapiere) ¹	AC		4.982,7			4.982,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC				105.218,6	105.218,6					Nominalwert = Zeitwert
Kein Finanzinstrument											
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.			7.352,0		7.352,0					
		8.229,4	25.494,8	399.034,8	105.218,6	537.977,6					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

PASSIVA	Bewertungskategorie	Buchwerte					Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
		Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden			Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	
Beträge in T€		Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	Übrige Verbindlichkeiten	Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	Lieferantenverbindlichkeiten	Übrige Verbindlichkeiten					
31. Dezember 2023											
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert											
n. a.											
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert											
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				39.019,5		39.019,5				Fortgeführte Anschaffungskosten
Finanzverbindlichkeiten	AC			0,5			0,5				Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	55.252,2		92,6			55.344,8				Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		1.957,9			111.165,2	113.123,1				Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden											
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		24.385,2			23.009,5	47.394,7				
		55.252,2	26.343,1	93,0	39.019,5	134.174,8	254.882,6				

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

2) die Angabe des beizulegenden Zeitwerts von Leasingverbindlichkeiten ist gemäß IFRS 7.29 (d) nicht erforderlich

PASSIVA	Bewertungskategorie	Buchwerte					Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9	
		Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden			Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3		Summe
Beträge in T€		Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	Übrige Verbindlichkeiten	Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	Lieferantenverbindlichkeiten	Übrige Verbindlichkeiten						
31. Dezember 2022												
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert												
n. a.												
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert												
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				35.292,4		35.292,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
Finanzverbindlichkeiten	AC	200.000,0		25.000,0			225.000,0	220.302,0			220.302,0	Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	54.822,1		34,1			54.856,2					Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		1.184,0			112.597,6	113.781,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden												
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		25.926,8			19.125,7	45.052,5					
		254.822,1	27.110,8	25.034,1	35.292,4	131.723,3	473.982,7					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

2) die Angabe des beizulegenden Zeitwerts von Leasingverbindlichkeiten ist gemäß IFRS 7.29 (d) nicht erforderlich

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2023 in T€	Aus der Folgebewertung							Nettoergebnis
	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungsum- rechnung	Wertberichti- gung	Aus Abgang	
Zahlungsmittel und Äquivalente	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizule- genden Zeitwert bewert- et werden (FVOCI und FVPL)	1.434,3	0,0	1.571,0	370,0	0,0	0,0	0,0	1.941,0
davon Schuldtitel (Wertpapiere)	1.024,5	0,0	1.571,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
davon Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wert- papiere)	409,8	0,0	0,0	370,0	0,0	0,0	0,0	
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	14.827,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-2.877,8	17,3	-2.860,5
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaf- fungskosten (AC)	0,0	-9.880,8	0,0	0,0	0,4	0,0	-9.935,3	-9.934,9
Leasingverbindlichkeiten		-2.144,4						
Summe	16.263,1	-12.025,2	1.571,0	370,0	0,4	-2.877,8	-9.918,0	-10.854,5

Erläuterung: In den Aufwendungen für Wertberichtigungen sind T€ 11,6 an Forderungsausfällen enthalten. Das Nettoergebnis (Summe) enthält nicht die Erträge und Aufwendungen aus Zinsen und Dividenden.

2022 in T€	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	Aus der Folgebewertung				Aus Abgang	Nettoergebnis
			zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungsum- rechnung	Wertberichti- gung		
Zahlungsmittel und Äquivalente	0,2	-3,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizule- genden Zeitwert bewert- et werden (FVOCI und FVPL)	1.721,9	0,0	-619,4	660,0	0,0	0,0	0,0	40,6
davon Schuldtitel (Wertpapiere)	1.304,4	0,0	-619,4	0,0	0,0	0,0	0,0	
davon Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wert- papiere)	417,6	0,0	0,0	660,0	0,0	0,0	0,0	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0							0,0
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	3.102,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-4.552,4	0,0	-4.552,4
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaf- fungskosten (AC)	0,0	-11.307,8	0,0	0,0	-5,8	0,0	0,0	-5,8
Leasingverbindlichkeiten		-2.177,0						
Summe	4.824,1	-13.487,8	-619,4	660,0	-5,7	-4.552,4	0,0	-4.517,5

Erläuterung: In den Aufwendungen für Wertberichtigungen sind T€ 8,6 an Forderungsausfällen enthalten. Vorjahr angepasst: Vorzeichen der Leasingverbindlichkeit und Summe aus Zinsaufwand. Das Nettoergebnis (Summe) enthält nicht die Erträge und Aufwendungen aus Zinsen und Dividenden.

Zinsen und Dividenden aus finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC) oder zum beizulegenden Zeitwert entweder erfolgsneutral (FVOCI) oder erfolgswirksam (FVPL) bewertet werden, werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der FWAG-Konzern im sonstigen Finanzergebnis, ausgenommen Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen sowie auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten (Schulden) der Bewertungskategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten“ (AC) sowie aus Leasingverbindlichkeiten beläuft sich auf netto T€ 12.025,2 (V): T€ 13.487,7) und beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen sowie Leasingverbindlichkeiten. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert. Die zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral (FVOCI) im sonstigen Ergebnis erfassten Wertänderungen betreffend Eigenkapitaltiteln betreffen u.a. die Wiener Börse AG. Es wurden im Geschäftsjahr Bewertungen in Höhe von T€ 370,0 (V): T€ 660,0) bzw. netto abzüglich latenter Steuern T€ 284,9 (V): T€ 583,2) erfasst. Nähere Angaben sind im Kapitel X. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ ersichtlich. Im Geschäftsjahr wurde das EIB Darlehen (AC) vollständig getilgt, die Vorfälligkeitsentschädigung von T€ 9.935,3 wurde im sonstigen Finanzergebnis ausgewiesen und ist im Nettoergebnis als Abgang dargestellt.

(38) Risikomanagement Finanzwirtschaftliche Risiken

Der FWAG-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Markt-, Zins-, Wechselkurs- und Börsenkursrisiken. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Marktrisiken durch laufende operative 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 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 dem Liquiditätsprofil angepasst wird. Durch diese aktive Steuerung von Zahlungsströmen wird der Zinssaldo optimiert. Zusätzlich werden Teile der Finanzinvestitionen in Wertrechten (Investmentfonds, Anleihen) und Termingelder gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidiert werden können. Der FWAG-Konzern sieht keine Umstände, die erheblichen Zweifel an seiner Fähigkeit zur Unternehmensfortführung aufwerfen könnten. Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangsläuterung (37) dargestellt.

Kreditrisiko

Der FWAG-Konzern 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 guten bzw. sehr guten Kreditrating (S&P, Moody's) abgeschlossen. Auch bei Vertragspartnern, die über kein Rating verfügen, muss einwandfreie Bonität gegeben sein. Anteile an Investmentfonds werden nur dann gezeichnet, wenn diese von international anerkannten Kapitalanlagegesellschaften geführt werden. Im operativen Geschäft werden die Außenstände zentral und fortlaufend überwacht. Dem Risiko, resultierend aus

Forderungsausfällen, wird durch kurze Zahlungsfristen, das Einfordern von Sicherheiten wie Kauttionen und Bankgarantien sowie die vermehrte Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Um die erwarteten Kreditverluste der Forderungen zu ermitteln, wendet der Konzern eine Wertberichtigungsmatrix an. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen beruhen. Angesichts der Folgen der Pandemie, steigender Energiepreise, einer hohen Finanzmarkvolatilität sowie einer andauernd hohen Inflation erhöhten sich Einzelwertberichtigungen der Stufe 3, eine Entwicklung ist in der Anhanglerläuterung (37) dargestellt. Die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte repräsentieren gleichzeitig das maximale Ausfall- und Bonitätsrisiko, da zum Abschlussstichtag keine wesentlichen, das maximale Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen (wie z. B. Aufrechnungsvereinbarungen) bestehen. Genauere Angaben zum Konzentrationsrisiko der Umsätze enthält Anhangsangabe (1). Die Lufthansa-Gruppe (Austrian Airlines) ist mit einem Anteil von 51,4% (VJ: 52,0%) am Passagieraufkommen größter Kunde am Standort Wien. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden laufend beobachtet und analysiert. Weitere Angaben sind unter den Anhanglerläuterungen (37) und bezüglich sonstiger finanzieller Verpflichtungen und Risiken unter der Anhanglerläuterung (40) dargestellt.

Zinsrisiko

Das Risiko schwankender Zeitwerte oder Zahlungsströme eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen des Marktzinssatzes 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 FWAG-Konzern unterliegt Zinsrisiken vorwiegend in der Eurozone. Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen. Neben Zinsänderungsrisiken unterliegt der FWAG-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. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde: Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7. Zinssatzänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. 2023 hatte der FWAG-Konzern wie im Vorjahr keine variabel verzinsten Finanzinstrumente im Bestand. Auf eine Darstellung der Sensitivitäten der Wertpapiere, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, wird aufgrund von Unwesentlichkeit der hypothetischen Auswirkung verzichtet.

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 Bilanzierung 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 FWAG-Konzerns resultieren aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zum Abschlussstichtag unterlag der Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Transaktionen im Investitionsbereich. Im operativen Bereich wickeln die einzelnen Konzernunternehmen ihre Aktivitäten nahezu ausschließlich in ihrer jeweiligen funktionalen Währung (Euro) ab, die der Berichtswährung des FWAG-Konzerns entspricht. Deshalb wird das Wechselkursrisiko des Konzerns aus der laufenden operativen Tätigkeit als gering eingeschätzt. Währungsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7

grundsätzlich mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Als relevante Risikovariablen gelten grundsätzlich alle nicht funktionalen Währungen, in denen der Konzern Finanzinstrumente einget. Den Währungssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde: Wesentliche originäre monetäre Finanzinstrumente wie Forderungen, verzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Fremdkapitalinstrumente, flüssige Mittel oder verzinsliche Schulden sind vorwiegend unmittelbar in funktionaler Währung denominated. Währungskursänderungen haben daher im Wesentlichen keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital. Zinserträge und -aufwendungen aus Finanzinstrumenten werden ebenfalls überwiegend direkt in funktionaler Währung erfasst. Daher können auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf die betrachteten Größen entstehen, das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den FWAG-Konzern ist 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. Die Auswirkungen solcher Änderungen sind unter der Anhangsangabe (37) ersichtlich.

Umwelt- und Klimarisiken

Die weltweiten Klimaveränderungen können auch in Europa ein Risiko für den Flughafenbetrieb darstellen. Zunehmende Wetterextreme wie Stürme, ungewöhnliche Niederschlagsmengen und länger anhaltende extreme Hitze- und Kältewellen können den Flugverkehr kurzfristig negativ beeinflussen. Der Flughafen Wien ist bestrebt, durch ständiges Monitoring, auf die Auswirkungen der operativen Risiken entsprechend vorbereitet zu sein. Mit zahlreichen Maßnahmen zur Reduktion der durch den Betrieb des Flughafens verursachten CO₂ Emissionen leistet der Flughafen seinen Teil zur Eindämmung von klimabedingten Risiken. Neben den direkten Auswirkungen durch die Klimaveränderungen ist die FWAG auch einer Reihe von regulatorischen Risiken durch neue Gesetze zur Eindämmung des Klimawandels ausgesetzt. Auch diese Auswirkungen werden in der Unternehmensstrategie, im Unternehmensplan und in den Impairment-Tests entsprechend berücksichtigt. Hinsichtlich Umwelt- und Klimarisiken sowie Chancen sind auch die Ausführungen im Kapitel Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen zu beachten.

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des FWAG-Konzerns zielt auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts und eine Kapitalstruktur mit ausgezeichneter Bonitätseinstufung ab.

Sie erfolgt anhand der Gearing-Kennzahl, die als Verhältnis der Nettoverschuldung (lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel, lang- und kurzfristigen Veranlagungen und der kurzfristigen Wertpapiere) und des Eigenkapitals definiert ist. Als Instrumente dienen in erster Linie die Aufnahme oder Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung bzw. Anpassung der Dividenden. Für das Gearing wird kein zahlenmäßig konkretes Ziel vorgegeben, es soll jedoch mittelfristig nicht mehr als 60% betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€		2023	2022
+	Liquide Mittel	31.903,8	105.218,6
+	Kurz- und langfristige Veranlagungen ¹	343.219,5	298.509,4
+	Kurzfristige Wertpapiere	42.083,0	25.494,8
-	Finanzschulden	-55.345,3	-279.856,3
=	Nettoliquidität	361.861,1	149.366,5
./.	Buchwert Eigenkapital	1.556.421,4	1.448.461,3
=	Gearing (in %)	-23,2	-10,3

1) Die kurz- und langfristigen Veranlagungen betreffen sonstige Veranlagungen, Termingelder und Treasury Bills

Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, die Relation Net-Debt/EBITDA auf höchstens dem 2,5-fachen zu begrenzen. Im Geschäftsjahr wie auch im Vorjahr betrug das Verhältnis null aufgrund der Nettoliquidität. Weder die FWAG noch ihre Tochterunternehmen unterliegen externen Mindestkapitalanforderungen.

IX Sonstige Angaben

(39) Leasing-Verhältnisse

(39 a) Flughafen Wien als Leasinggeber

Operating Leasing

In der folgenden Tabelle werden die künftigen Leasingzahlungen aus unkündbaren Miet- und Leasingverträgen dargestellt, bei denen der FWAG-Konzern Leasinggeber ist. Es handelt sich vorwiegend um die Vermietung von Betriebs- und Geschäftsgebäuden an den Standorten Flughafen Wien und Flughafen Malta (inkl. der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien).

in T€	2023	2022
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	154.995,6	122.157,4
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	63.289,2	45.688,6
Künftige Mindestleasingzahlungen:		
Weniger als ein Jahr	128.045,8	96.145,6
Ein bis zwei Jahre	122.181,9	90.567,3
Zwei bis drei Jahre	110.002,5	81.774,8
Drei bis vier Jahre	64.188,5	64.486,2
Vier bis fünf Jahre	53.807,0	60.587,1
Mehr als fünf Jahre	227.112,5	283.527,8

Die folgenden Vermögenswerte sind in den Sachanlagen enthalten und betreffen Operating Leasingverhältnisse als Leasinggeber. Diese Vermögenswerte leiten sich wie folgt über (IFRS 16.95):

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2023	103.035,4	395,2	103.430,6
Zugänge	158,6	0,0	158,6
Umbuchungen	1.981,8	0,0	1.981,8
Abschreibungen	-6.005,9	-97,4	-6.103,3
Nettobuchwert zum 31.12.2023	99.169,8	297,8	99.467,6
Stand zum 31.12.2023			
Anschaffungskosten	183.963,1	1.273,2	185.236,3
Kumulierte Abschreibungen	-84.793,3	-975,4	-85.768,7
Nettobuchwert zum 31.12.2023	99.169,8	297,8	99.467,6

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2022	104.400,4	502,7	104.903,1
Zugänge	4.711,8	-0,7	4.711,1
Umbuchungen	-6,3	0,1	-6,2
Abschreibungen	-6.070,5	-107,0	-6.177,5
Nettobuchwert zum 31.12.2022	103.035,4	395,1	103.430,5
Stand zum 31.12.2022			
Anschaffungskosten	181.755,4	1.273,2	183.028,6
Kumulierte Abschreibungen	-78.720,0	-878,0	-79.598,0
Nettobuchwert zum 31.12.2022	103.035,4	395,2	103.430,6

Finance Leasing

Im Konzernabschluss 2023 des Leasinggebers (FWAG-Konzern) wurden, wie auch schon im vergangenen Geschäftsjahr, Mietverträge betreffend für den Flugverkehrsbetrieb wesentliche Immobilien (Hangar-, Flugbetriebsgebäude und Werkstätten) als Finanzierungsleasing abgebildet.

Im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses wurde eine Mietvorauszahlung vereinnahmt und das wirtschaftliche Eigentum auf den Leasingnehmer übertragen (Finanzierungsleasing), die Mietvorauszahlung wurde mit der Leasingforderung zur Gänze aufgerechnet.

(39 b) Flughafen Wien als Leasingnehmer

Der FWAG-Konzern mietet verschiedene Grundstücke, Immobilien und Anlagen. Die Verträge sind mit unterschiedlichen Laufzeiten zwischen einem und 100 Jahren abgeschlossen und betreffen im Wesentlichen: Miete einer Cargo-Immobilie am Standort Wien, Miete von Grundstücken am Standort Wien, Miete von Grundstücken und flughafenspezifischen Immobilien am Standort Malta (inkl. Aerodrome Licence), Miete von Kombinations- und Kopiergeräten, Miete von Raucherkabinen, sowie Nutzungsrechte:

→ Nutzungsrechte, die als immaterielle Vermögenswerte dargestellt werden

in T€	Konzessionen und Rechte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023		
Nettobuchwert zum 1.1.2023	9.860,6	9.860,6
Abschreibungen	-221,6	-221,6
Nettobuchwert zum 31.12.2023	9.639,1	9.639,1

in T€	Konzessionen und Rechte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2022		
Nettobuchwert zum 1.1.2022	10.082,2	10.082,2
Abschreibungen	-221,6	-221,6
Nettobuchwert zum 31.12.2022	9.860,6	9.860,6

Zum 31.12.2023 sind in den immateriellen Vermögenswerte Nutzungsrechte in Höhe von T€ 9.639,1 (VJ: T€ 9.860,6) enthalten. Siehe dazu auch Anhangangabe (15).

→ Nutzungsrechte, die als Sachanlagen dargestellt werden

in T€	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023			
Nettobuchwert zum 1.1.2023	73.765,4	20,7	73.786,1
Zugänge	0,0	209,5	209,5
Abschreibungen	-2.272,8	-34,2	-2.307,0
Nettobuchwert zum 31.12.2023	71.492,7	195,9	71.688,6

in T€	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2022			
Nettobuchwert zum 1.1.2022	76.447,8	59,1	76.506,9
Abgänge	-359,8	0,0	-359,8
Abschreibungen	-2.322,6	-38,4	-2.361,0
Nettobuchwert zum 31.12.2022	73.765,4	20,7	73.786,1

In den Sachanlagen ist ein Nutzungsrecht („temporary emphyteusis“) betreffend der Grundmiete am Flughafen Malta enthalten. Die Zahlungen aus diesen Leasingverträgen sind an die Regierung von Malta zu leisten. Die Leasinglaufzeiten für diese Verträge liegen zwischen 57 bis 65 Jahre. Die Leasingzahlungen werden gemäß einer Indexierung periodisch angepasst. Das Nutzungsrecht wird linear über die Vertragslaufzeit abgeschrieben.

→ Nutzungsrechte, die als Finanzinvestition gehaltene Immobilien dargestellt werden

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023		
Nettobuchwert zum 1.1.2023	313,6	313,6
Abschreibungen	-7,0	-7,0
Nettobuchwert zum 31.12.2023	306,6	306,6

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2022		
Nettobuchwert zum 1.1.2022	320,6	320,6
Abschreibungen	-7,0	-7,0
Nettobuchwert zum 31.12.2022	313,6	313,6

→ In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge

in T€	2023	2022
Abschreibungen aus Leasingverhältnissen	2.535,6	2.589,5
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	2.144,4	2.177,0
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	336,2	153,2
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	345,1	373,6
Aufwendungen, die nicht unter IFRS 16 fallen und in Anhangsangabe (6) unter Miet- und Pacht Aufwand angeführt sind	3.463,9	2.306,8

→ In der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge

in T€	2023	2022
Gesamte Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse	1.892,5	1.997,8

(40) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

Die FWAG AG hat die Kosten der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung, im Wesentlichen die Abdeckung der Körperschaftsteuer sowie Verwaltungskosten, zu tragen.

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10.12.2003 haftet die FWAG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 291,1 (VJ: T€ 294,7). Zum Bilanzstichtag bestanden betreffend Malta International Airport p.l.c. Streitigkeiten mit der maltesischen Regierung (Streitwert: rund € 7,5 Mio., VJ: rund € 6,9 Mio.) sowie Forderungen einzelner Arbeitnehmer. Aus Sicht des FWAG-Konzerns sind sämtliche Ansprüche unbegründet. Sofern ein Baubeschluss zur Errichtung der 3. Piste gefasst wird, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds binnen acht Wochen ab Baubeginnanzeige eine Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst, die sich zum 31.12.2023 auf rund € 20,4 Mio. (VJ: rund € 20,4 Mio.) beläuft. Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Anhangelerläuterung (29). Es gibt für das Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. eine Finanzierungszusage für die Beschaffung neuer Zuggarnituren in Höhe von rund € 30,0 Mio. Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 0,9 Mio. (VJ: € 0,4 Mio.) für Sachanlagen in Höhe von € 436,5 Mio. (VJ: € 45,0 Mio.).

(41) Zusammensetzung des Konsolidierungskreises

In den Konzernabschluss werden mit Ausnahme von zwei Tochtergesellschaften (VJ: zwei) sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen einbezogen. Die zwei Tochterunternehmen wurden wie im VJ wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der konsolidierte Umsatz dieser Gesellschaften belief sich im Geschäftsjahr auf unter 1,0% (VJ: unter 1,0%) des Konzernumsatzes. Intern wurde die Wesentlichkeitsgrenze so festgelegt, dass nur einzeln unwesentliche Tochtergesellschaften nicht konsolidiert werden. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2023 nicht verändert:

	Inland	Ausland	Gesamt
Flughafen Wien AG	1	0	1
Tochterunternehmen			
31.12.2022 = 31.12.2023	27	10	37
At-Equity-bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2022 = 31.12.2023	1	1	2
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2022 = 31.12.2023	1	0	1
Konsolidierungskreis 31.12.2022	30	11	41
Konsolidierungskreis 31.12.2023	30	11	41

Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. werden nach der at-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, obwohl die FWAG 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 in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage 1 zum Anhang angeführt. Die Angaben zu Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen sowie nicht beherrschenden Anteilen sind in der Anlage 2 und 3 zum Anhang angegeben bzw. den entsprechenden Kapiteln des Anhangs zu entnehmen.

→ Änderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2023

Im Geschäftsjahr 2023 gab es keine Änderung des Konsolidierungskreises.

→ Änderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2022

Erstkonsolidierung	Gründung	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
VIE Build GmbH	01.04.2022	Vollkonsolidierung	100,0%	Neugründung

Die Gesellschaft VIE Build GmbH wurde im Geschäftsjahr 2022 gegründet und in den Vollkonsolidierungskreis der Flughafen-Wien-Gruppe aufgenommen. Die Tochtergesellschaft ist dem Segment Sonstige Segmente zugeordnet.

(42) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen beinhalten nicht vollkonsolidierte verbundene Unternehmen des FWAG-Konzerns, assoziierte Unternehmen, die Aktionäre der FWAG (Land Niederösterreich und Stadt Wien mit jeweils 20% der Aktien, Airports Group Europe S.à.r.l. mit 43,4%) sowie deren wesentliche Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen. Mit Gesellschaften, an denen das Land Niederösterreich und die Stadt Wien direkt oder indirekt Beteiligungen halten, die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des Flughafen-Wien-Konzerns und der betreffenden Gesellschaften zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis der Geschäftsbeziehung gewährter Rabatte getätigt. Die Geschäftsbeziehungen zwischen der FWAG und den nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung.

in T€	31.12.2023	31.12.2022
FWAG-Konzern zu		
assoziierte Unternehmen:		
SCA Schedule Coordination Austria GmbH		
Forderung	87,5	3,3
Verbindlichkeit	5,0	4,7
Umsatz	648,9	500,7
Sonstige Aufwendungen	77,5	106,1
Gemeinschaftsunternehmen (at Equity):		
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.		
Forderung	269,5	321,7
Verbindlichkeit	10.582,3	7.847,5
Umsatz	1.673,5	1.368,4
Sonstige Aufwendungen	153,8	95,0
Letisko Kosice - Airport Kosice, a.s.		
Forderung	7,4	3,5
Verbindlichkeit	0,0	0,0
Umsatz	3,5	7,4
Sonstige Aufwendungen	0,0	0,0

Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der FWAG und deren Töchter wie Gepäckhandling, Sicherheitsdienstleistungen,

Stationsbetrieb, EDV-Leistungen etc. Hinsichtlich der Finanzierungszusagen an das Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. wird auf Anhangelerläuterung (40) verwiesen. Die Umsätze mit dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der FWAG für Personalbeistellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen.

Nahestehende natürliche 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 Anhangelerläuterung (43) entnommen werden.

(43) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

→ Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände und Geschäftsführer):

	2023	2022
Arbeiter	3.088	2.862
Angestellte	1.986	1.834
	5.074	4.696

Die Mitglieder des Vorstands der FWAG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand 2023 und 2022 folgende Vergütungen (Auszahlungen):

→ Bezüge Vorstand 2023 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2023	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2023	Erfolgsabhängige langfristige Bezüge	Gesamtbezüge 2023
	863,8	523,7	13,5	755,7	2.156,5

→ Bezüge Vorstand 2022 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2022	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2022	Erfolgsabhängige langfristige Bezüge	Gesamtbezüge 2022
	747,3	343,4	14,4	0,0	1.105,1

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€ 533,3 (VJ: T€ 496,8).

Aufwendungen für Personen in Schlüsselpositionen

Als Personen in Schlüsselpositionen werden die Vorstandsmitglieder, die Prokuristen der FWAG, das Management der MIA sowie die Mitglieder des Aufsichtsrats angesehen. Für diese wurden die folgenden Vergütungen einschließlich der Veränderung von Rückstellungen gewährt:

→ Aufwendungen des Geschäftsjahres 2023

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Fixe und erfolgsabhängige Jahresbezüge	193,6	1.741,0	4.073,1
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	321,5	36,2
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	32,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	65,7
Summe	193,6	2.062,5	4.207,6

→ Aufwendungen des Geschäftsjahres 2022

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Fixe und erfolgsabhängige Jahresbezüge	205,4	1.542,0	3.409,8
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	163,6	30,1
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	22,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	49,2
Summe	205,4	1.705,6	3.511,8

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 193,6 (V): T€ 324,0) geleistet.

(44) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bekannt, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31.12.2023 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gebucht oder gemäß IAS 10 offengelegt werden müssten.

X Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden

(45) Bewertungsgrundlagen

Der Konzernabschluss ist prinzipiell zu fortgeführten historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden derivative Finanzinstrumente sowie finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert (FVPL oder FVOCI) bewertet werden oder auch latente Steuern. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethode. Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgt unter Verwendung von Ermessensentscheidungen sowie Einschätzungen des Managements, die Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, diese werden im Kapitel „Ermessensbeurteilung und Unsicherheiten bei Schätzungen“ gesondert dargestellt. Die Abschlüsse der FWAG 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.

(46) Konsolidierungsgrundsätze

Tochterunternehmen

Der Konzernabschluss beinhaltet den Abschluss des Mutterunternehmens und der von ihm beherrschten Unternehmen. Insbesondere beherrscht der Konzern ein Beteiligungsunternehmen dann und nur dann, wenn er alle nachfolgenden Eigenschaften hat: die Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen (d. h. der Konzern hat aufgrund aktuell bestehender Rechte die Möglichkeit, diejenigen Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens zu steuern, die einen wesentlichen Einfluss auf dessen Rendite haben) sowie eine Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen und die Fähigkeit, seine Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen dergestalt zu nutzen, dass dadurch die Rendite des Beteiligungsunternehmens beeinflusst wird. Besitzt der Konzern keine Mehrheit der Stimmrechte oder damit vergleichbarer Rechte an einem Beteiligungsunternehmen, berücksichtigt er bei der Beurteilung, ob er die Verfügungsgewalt an diesem Beteiligungsunternehmen hat, alle relevanten Sachverhalte und Umstände, hierzu zählen u. a.: Eine vertragliche Vereinbarung mit den anderen Stimmberechtigten, Rechte, die aus anderen vertraglichen Vereinbarungen resultieren, Stimmrechte und potenzielle Stimmrechte des Konzerns. Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der drei Beherrschungselemente verändert haben, muss der Konzern erneut prüfen, ob er ein Beteiligungsunternehmen beherrscht. Die Konsolidierung eines Tochterunternehmens beginnt an dem Tag, an dem der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt. Sie endet, wenn der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen verliert. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von Tochtergesellschaften wurden, sofern notwendig, gegenüber den lokalen Rechnungslegungsvorschriften angepasst, um eine konzern einheitliche Bilanzierung zu gewährleisten. Konzerninterne Salden, Geschäftsvorfälle, Erträge und Aufwendungen werden in voller Höhe eliminiert. Gewinne oder Verluste aus konzerninternen Geschäftsvorfällen, die im Buchwert von Vermögenswerten wie Vorräten und Anlagevermögen enthalten sind, werden in voller Höhe eliminiert. Änderungen der Beteiligungsquote, die zu keinem Verlust der Beherrschung über das Tochterunternehmen führen, werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils 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. Nach IFRS erfolgt die Bilanzierung erworbener Tochterunternehmen nach der Erwerbsmethode.

Die Anschaffungskosten des Erwerbs entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der hingeegebenen Vermögenswerte, der ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Erwerbsbezogene Kosten werden aufwandswirksam erfasst. Im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses identifizierbare Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden bei der Erstkonsolidierung mit ihren beizulegenden Zeitwerten im Erwerbszeitpunkt bewertet. Als Firmenwert wird grundsätzlich der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwerts der Gegenleistung, dem Wert der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen sowie dem beizulegenden Zeitwert jeglicher vorher gehaltener Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens bewertet. Im Falle des Erwerbs zu einem Preis unter dem Marktwert, d.h. die Anschaffungskosten sind geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, ist dieser passive Unterschiedsbetrag, nach nochmaliger Überprüfung, direkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Nicht beherrschende Anteile werden in der Konzernbilanz innerhalb des Eigenkapitals als besonderer Posten ausgewiesen.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinschaftliche Führung der Entscheidungsprozesse. Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte am Nettovermögen des Gemeinschaftsunternehmens besitzen. Gemeinschaftliche Führung ist die vertraglich vereinbarte Teilhabe an der Beherrschung über eine Vereinbarung, die nur dann besteht, wenn Entscheidungen über die relevanten Aktivitäten die einstimmige Zustimmung der an der gemeinschaftlichen Führung beteiligten Partnerunternehmen erfordern. Die Überlegungen, die zur Bestimmung des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Führung angestellt werden, sind mit denen vergleichbar, die zur Bestimmung der Beherrschung von Tochterunternehmen erforderlich sind. Die Anteile des Konzerns an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert. Nach der Equity-Methode werden die Anteile an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem FWAG-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 IFRS 9 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte.

(47) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Währungsumrechnung

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

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von 4 bis 20 Jahren linear abgeschrieben. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer der Flughafen-Konzession Malta beträgt 61 Jahre (analog der Konzessionslaufzeit). Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden bei Erfüllung der Ansatzkriterien mit ihren Herstellungskosten angesetzt und planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt acht Jahre. Fremdkapitalkosten und Ausgaben für Entwicklung werden gegebenenfalls aktiviert und über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts abgeschrieben. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten bewertet. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht und, sofern notwendig, auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis des erzielbaren Betrags derjenigen Cash Generating Unit (CGU bzw. zahlungsmittelgenerierende Einheit), der der Firmenwert zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach“).

Sachanlagen

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

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	Jahre
Betriebsgebäude	33,3-50
Nutzungsrecht („temporary emphyteusis“)	58-65
Komponenten Terminal 3:	
Rohbau	50
Fassade	25
Innenausbau	20
Technische Gebäudeausrüstung	25
Sonstige Gebäude	10-50
Start-/Landebahnen, Rollwege, Vorfelder	15-60
Technischer Lärmschutz	20
Sonstige Grundstückseinrichtungen	7-20
Technische Anlagen und Maschinen	5-20
Fahrzeuge	2-10
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2-15

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder im operativen Bereich 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. Abschreibungen werden nach der linearen Methode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 10 bis 40 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 Anhang Erläuterung (17).

Wertminderungen und Wertaufholungen von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Können den Vermögenswerten keine eigenen, von anderen Vermögenswerten unabhängig generierten erwarteten künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten Cash Generating Unit der Vermögenswerte zu prüfen. Liegt der erzielbare Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte entsprechend zugeschrieben. Der erzielbare Betrag der Cash Generating Unit (CGU) entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert bzw. beizulegendem Zeitwert abzüglich Abgangskosten. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts wird aufgrund der mangelnden

Verfügbarkeit von Marktpreisen bzw. anderen Inputfaktoren der Stufe 1 ebenso ein Discounted-Cash-flow-Verfahren angewendet, jedoch unter Berücksichtigung von Markterwartungen hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und des Abzinsungssatzes. Die Vermögenswerte des FWAG-Konzerns werden so lange mit anderen Vermögenswerten zusammengefasst, bis eine Gruppe entsteht, die Mittelzuflüsse erzeugt, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sind. Eine derartige Gruppe wird als Cash Generating Unit (CGU) bezeichnet. Bei der Interpretation der Unabhängigkeit der Mittelzuflüsse orientieren wir uns am Konzept der gegenseitigen (komplementären) produktions- oder dienstleistungstechnischen Leistungsbeziehungen bzw. rechtlichen Abhängigkeiten zwischen einzelnen Vermögenswerten, berücksichtigen aber auch die Art und Weise, in der Investitionsentscheidungen (z. B. zur Erweiterung eines Terminals) getroffen werden. Wenn die Erzeugnisse einer Gruppe von Vermögenswerten auf einem aktiven Markt verkauft werden können, bildet diese jedenfalls eine CGU, auch wenn die Erzeugnisse zur Gänze oder teilweise von anderen Einheiten des Unternehmens genutzt werden.

Leasing

Bei Vertragsbeginn wird beurteilt, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgeltes für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, wird die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde gelegt, sofern die Verträge am oder nach dem 1. Januar 2019 geschlossen wurden.

Der Konzern als Leasingnehmer: Am Bereitstellungsdatum oder bei Änderung eines Vertrages, der eine Leasingkomponente enthält, teilt der Konzern das vertraglich vereinbarte Entgelt auf Basis der relativen Einzelveräußerungspreise auf. Für Immobilien-Leasingverträge hat der Konzern jedoch beschlossen, von einer Trennung der Nichtleasingkomponenten abzusehen und stattdessen Leasing- und Nichtleasingkomponenten als eine einzige Leasingkomponente zu bilanzieren. Am Bereitstellungsdatum erfasst der Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen, zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes oder zur Wiederherstellung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standortes, an dem dieser sich befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize. Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht fortlaufend um Wertminderungen, sofern notwendig, berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst. Erstmals wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert, der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen, abgezinst mit dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des Konzerns. Normalerweise nutzt der Konzern seinen Grenzfremdkapitalzinssatz als Abzinsungssatz. Zur Ermittlung seines Grenzfremdkapitalzinssatzes erlangt der Konzern Zinssätze von verschiedenen externen Finanzquellen und macht bestimmte Anpassungen, um die Leasingbedingungen und die Art des Vermögenswertes zu berücksichtigen. Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen: feste Zahlungen, einschließlich de facto festen Zahlungen, variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-)Satzes, Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und den Ausübungspreis einer

Kaufoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, Leasingzahlungen für eine Verlängerungsoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen. Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund einer Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingzahlung ändert. Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf null verringert hat. In der Bilanz weist der Konzern Nutzungsrechte, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und in den immateriellen Vermögenswerten aus. Leasingverbindlichkeiten werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Der Konzern hat beschlossen, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse, nicht anzusetzen. Der Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

Der Konzern als Leasinggeber: Bei Vertragsbeginn oder bei Änderung eines Vertrags, der eine Leasingkomponente enthält, teilt der Konzern das vertraglich vereinbarte Entgelt auf Basis der relativen Einzelveräußerungspreise auf. Wenn der Konzern als Leasinggeber auftritt, stuft er bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder als Operating-Leasingverhältnis ein. Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst. Der Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechtes aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der Konzern die oben beschriebene Ausnahme anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein. Wenn eine Vereinbarung Leasing- und Nichtleasingkomponenten enthält, wendet der Konzern IFRS 15 zur Aufteilung des vertraglich vereinbarten Entgeltes an. Der Konzern wendet die Ausbuchungs- und Wertminderungsvorschriften von IFRS 9 auf die Nettoinvestition in das Leasingverhältnis an. Die bei der Berechnung der Bruttoinvestition in das Leasingverhältnis angesetzten geschätzten, nicht garantierten Restwerte werden vom Konzern regelmäßig überprüft. Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Vorräte

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

Rückerwerb von Eigenkapitalanteilen (eigene Anteile)

Wenn im Eigenkapital ausgewiesenes gezeichnetes Kapital zurückgekauft wird, wird der gezahlte Betrag einschließlich der direkt zurechenbaren Kosten vom Eigenkapital abgezogen. Die erworbenen Anteile werden als eigene Anteile klassifiziert und in den sonstigen Rücklagen für eigenen Anteile ausgewiesen. Werden die Anteile später veräußert oder erneut ausgegeben, wird der Erlös als Erhöhung des Eigenkapitals erfasst. Ein etwaiger Differenzbetrag ist innerhalb der Kapitalrücklagen zu berücksichtigen.

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“, DBO) angesetzt werden. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis („Other Comprehensive Income“) und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder und Altersteilzeit sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen sind Teil der Gewinnrücklagen und werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird als Personalaufwand erfasst, wenn die Planänderung eintritt. Sämtliche sonstige 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 für die österreichischen Konzerngesellschaften in Form von jährlichen Fluktuationswahrscheinlichkeiten, welche aus den Fluktuationsdaten des Konzerns (10 Jahresdurchschnitt) ermittelt wurden, berücksichtigt. Bei den Mitarbeitern, die sich in der Altersteilzeit befinden, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angesetzt.

→ Fluktuationswahrscheinlichkeiten Abfertigung (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten)

Österreichische Gesellschaft (VIE)		2023	2022
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,2%	bei 6,9%: 28,2%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,0%: 85,2%	bei 7,0%: 85,2%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,1%: 86,6%	bei 7,1%: 86,6%

Österreichische Gesellschaften (Tochterunternehmen)		2023	2022
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,0%	bei 6,9%: 28,0%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,1%: 0,0%	bei 1,1%: 0,0%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,0%: 0,0%	bei 1,0%: 0,0%

→ Fluktuationswahrscheinlichkeiten Jubiläum

Österreichische Gesellschaft (VIE)		2023	2022
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	6,9%	6,9%
	Bis zum 25. Jahr	1,1%	1,1%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	8,9%	8,9%
	Bis zum 25. Jahr	1,0%	1,0%

→ Parameter der Versorgungsverpflichtungen

Für die österreichischen Konzerngesellschaften wurde als rechnungsmäßiges Pensionsalter 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 für die österreichischen Gesellschaften die Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand (VJ: AVÖ 2018-P gemischter Bestand) zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte. Die Invalidisierungswahrscheinlichkeiten wurden auf den FWAG-Konzern individuell angepasst. Für die maltesischen Gesellschaften wurden Lebenserwartungen für Männer (79 Jahre) und Frauen (83 Jahre) hinterlegt. Die demografischen Parameter blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder wurde unter Anwendung nachfolgender Parameter vorgenommen:

	2023	2022
Österreichische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	3,17%	3,70%
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	2,94%	3,30%
Lohn- und Gehaltstrend ab 2028 (VJ: ab 2027) (Abfertigung, Jubiläum)	4,16%	4,16%
Lohn- und Gehaltstrend ab 2028 (VJ: ab 2027) (Altersteilzeit)	3,16%	3,16%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,60%	2,60%
Maltesische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen)	3,32%	3,70%
Gehaltssteigerungen	3,00%	3,00%

Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen. Hinsichtlich des Lohn- und Gehaltstrends der österreichischen Gesellschaften werden für die Jahre beginnend mit 2024 (VJ: ab 2023) folgende Staffeln angewandt:

Lohn- und Gehaltstrend 2023	ATZ	Abfertigung, Jubiläum
2024	7,91%	8,91%
2025	4,71%	5,71%
2026	3,66%	4,66%
2027	3,58%	4,58%
Lohn- und Gehaltstrend 2022	ATZ	Abfertigung, Jubiläum
2023	11,43%	12,43%
2024	7,08%	8,08%
2025	4,58%	5,58%
2026	3,83%	4,83%

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.

Andere Personalrückstellungen (Unterauslastung)

Unter der Rückstellung für Unterauslastung werden Vorsorgen, im Wesentlichen für Mitarbeiter, die im Unternehmen nicht eingesetzt werden können und für die trotz laufender Bemühungen keine geeignete Tätigkeit gefunden werden konnte, verstanden. Für diese kündigungsgeschützten Mitarbeiter besteht die gegenwärtige Verpflichtung diese weiter zu beschäftigen.

Der Barwert der Rückstellung wird unter Ansatz folgender Parameter ermittelt:

Für Bestände innerhalb dieser Gruppe von Mitarbeitern ist der Rechnungszinssatz individuell nach Laufzeiten gestaffelt. Der Zinssatz bewegt sich zwischen 3,01% (VJ: 3,4%) für Laufzeiten bis zu 7 Jahren und 3,5% (VJ: 4,2%) für Laufzeiten ab 17 Jahre.

Als Lohn- und Gehaltssteigerung wurden folgende gestaffelte Annahmen getroffen:

Lohn- und Gehaltstrend	2023	2022
2023	-	11,43%
2024	7,91%	7,08%
2025	4,71%	4,58%
2026	3,66%	3,83%
2027 (VJ: ab 2027)	3,58%	3,16%
ab 2028	3,16%	0

Hinsichtlich des Unterauslastungsgrades wurden Annahmen in der Bandbreite von 20-100% (VJ: 20-100%) individuell angenommen, es wurden keine Fluktuationsabschläge vorgenommen.

Sonstige Rückstellungen

Unter den sonstigen Rückstellungen werden rechtliche oder faktische Verpflichtungen gegenüber Dritten ausgewiesen, die auf zurückliegenden Geschäftsvorfällen oder Ereignissen beruhen und wahrscheinlich zu Vermögensabflüssen führen, die zuverlässig ermittelbar sind. Diese Rückstellungen werden unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet und auf Basis einer bestmöglichen Schätzung berechnet. Ist eine vernünftige Schätzung des Betrags nicht möglich, unterbleibt die Bildung einer Rückstellung. Rückstellungen werden abgezinst, wenn der Effekt hieraus wesentlich ist. Aufwendungen aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen werden im jeweils von der Rückstellung betroffenen Aufwand erfasst. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen werden in der jeweils von der Rückstellung betroffenen Position 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 saldiert in der jeweiligen Aufwandsposition 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 sowie COVID-19 Investitionsförderungen werden wie Investitionszuschüsse behandelt.

Bemessung der beizulegenden Zeitwerte

Der Konzern bewertet Finanzinstrumente und nicht finanzielle Vermögenswerte zu jedem Abschlussstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert. Die beizulegenden Zeitwerte von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sind in Anhang 36 angeführt. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts wird davon ausgegangen, dass der Geschäftsvorfall, in dessen Rahmen der Verkauf des Vermögenswerts oder die Übertragung der Schuld erfolgt, entweder auf dem Hauptmarkt für den Vermögenswert oder die Schuld, oder sofern kein Hauptmarkt vorhanden ist, auf dem vorteilhaftesten Markt für den Vermögenswert bzw. die Schuld beruht. Der beizulegende Zeitwert eines Vermögenswerts oder einer Schuld bemisst sich anhand der Annahmen, die Marktteilnehmer bei der Preisbildung für den Vermögenswert bzw. die Schuld zugrunde legen würden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Marktteilnehmer in ihrem besten wirtschaftlichen Interesse handeln. Der FWAG-Konzern wendet Bewertungstechniken an, die unter den jeweiligen Umständen sachgerecht sind und für die ausreichend Daten zur Bemessung des beizulegenden Zeitwerts zur Verfügung stehen. Alle Vermögenswerte und Schulden, für die der beizulegende Zeitwert bestimmt oder im Abschluss ausgewiesen wird, werden in die nachfolgend beschriebene Fair-Value-Hierarchie eingeordnet, basierend auf dem Inputparameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt wesentlich ist.

Stufe 1: Der beizulegende Zeitwert von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden, die auf aktiven liquiden Märkten zu standardisierten Laufzeiten und Konditionen gehandelt werden, wird anhand des Marktpreises (Börsenkurses) bestimmt (beinhaltet notierte kündbare Obligationen, Schuldverschreibungen und unbefristete Anleihen).

Stufe 2: Der beizulegende Zeitwert für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Schulden dieser Kategorie, die nicht auf aktiven Märkten gehandelt werden, wird entweder direkt (d. h. wie Kurse) oder indirekt (d. h. als Ableitung von Preisen, Kursen) aus Marktwerten abgeleitet.

Stufe 3: In diese Kategorie fallen finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Schulden (außer Derivate), deren beizulegender Zeitwert unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und Bewertungsparameter, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, berechnet wird.

Finanzinstrumente und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Der Konzern ordnet seine finanziellen Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein: Solche, die in der Folge zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (entweder erfolgsneutral oder erfolgswirksam) und solche, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Die Klassifizierung ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens für die Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen. Bei zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten werden die Gewinne und Verluste entweder erfolgswirksam oder erfolgsneutral erfasst. Bei Investitionen in Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, ist dies abhängig davon, ob sich der Konzern beim erstmaligen Ansatz unwiderruflich dafür entschieden hat, die Eigenkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Der Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Beim erstmaligen Ansatz bewertet der Konzern einen finanziellen Vermögenswert zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich – im Falle eines in der Folge nicht erfolgswirksam zum Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerts – der direkt auf den Erwerb dieses Vermögenswertes

entfallenden Transaktionskosten. Transaktionskosten von erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten werden im Gewinn und Verlust als Aufwand erfasst. Finanzielle Vermögenswerte mit eingebetteten Derivaten werden in ihrer Gesamtheit betrachtet, wenn ermittelt wird, ob ihre Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen.

Schuldinstrumente: Die Folgebewertung von Schuldinstrumenten ist abhängig vom Geschäftsmodell des Konzerns zur Steuerung des Vermögenswertes und den Zahlungsstrommerkmalen des Vermögenswerts. Der Konzern stuft seine Schuldinstrumente wie folgt ein:

- Zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC): Vermögenswerte, die zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme gehalten werden, und bei denen diese Zahlungsströme ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen darstellen, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode in den Zinserträgen ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus der Ausbuchung werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.
- Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVPL): Vermögenswerte, welche die Kriterien der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ (AC) oder „zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral“ (FVOCI) nicht erfüllen, werden in die Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ (FVPL) eingestuft. Gewinne oder Verluste aus einem Schuldinstrument, das in der Folge zum FVPL bewertet wird, werden im Gewinn oder Verlust saldiert im sonstigen Finanzergebnis in der Periode ausgewiesen, in der sie entstehen.

Eigenkapitalinstrumente: Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente in der Folge zum beizulegenden Zeitwert. Hat das Management des Konzerns entschieden, Effekte aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Eigenkapitalinstrumenten im sonstigen Ergebnis darzustellen, erfolgt nach der Ausbuchung des Instruments keine spätere Umgliederung dieser Gewinne und Verluste in den Gewinn oder Verlust. Dividenden aus solchen Instrumenten werden weiterhin im Gewinn oder Verlust im Finanzergebnis erfasst, wenn der Anspruch des Konzerns auf den Erhalt von Zahlungen begründet wird. Die Eigenkapitaltitel beinhalten Anteile an der CEESEG AG und sonstige Beteiligungen. Der beizulegende Zeitwert des Anteils an der CEESEG AG ist aufgrund des Fehlens eines aktiven Marktes bzw. einer Kursnotiz auf Basis eines kapitalwertorientierten Verfahrens zu ermitteln (Stufe 3). Eine Überprüfung des beizulegenden Zeitwerts der sonstigen Beteiligungen ergab, dass die Anschaffungskosten die beste Schätzung des beizulegenden Zeitwerts darstellen.

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten

Der Konzern hat folgende Arten von finanziellen Vermögenswerten, die dem Modell der erwarteten Kreditverluste unterliegen: Forderungen, Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Schuldinstrumente, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unterliegen ebenfalls den Wertminderungsvorschriften von IFRS 9, der identifizierte Wertminderungsaufwand war jedoch unwesentlich.

Forderungen und Vertragsvermögenswerte: Die Forderungen beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen und sonstige Forderungen. Der Konzern wendet den vereinfachten Ansatz an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen; demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (Stufe 2) herangezogen. Zur Bemessung der erwarteten Kreditverluste wurden diese Forderungen auf Basis gemeinsamer Kreditrisikomerkmale und Überfälligkeitsstage zusammengefasst. Die erwarteten Verlustquoten beruhen auf den Zahlungsprofilen der Umsätze über eine Periode von 5 Jahren und den historischen Ausfällen in dieser Periode. Die historischen Verlustquoten werden angepasst, um aktuelle und zukunftsorientierte Informationen zu makroökonomischen Faktoren abzubilden, die sich auf die

Fähigkeit der Kunden, die Forderungen zu begleichen, auswirken. Der Konzern hat das Bruttoinlandsprodukt, Arbeitslosenquoten, Inflation und zukünftige Passagierwachstumsraten der Länder, in denen er Dienstleistungen verkauft, als relevante Faktoren identifiziert. Forderungen werden ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung keine Realisierbarkeit mehr gegeben ist. Wertminderungsaufwendungen auf Forderungen werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst. In Folgeperioden erzielte, früher bereits abgeschriebene Beträge werden im gleichen Posten erfasst.

Schuldinstrumente: Die Schuldinstrumente beinhalten Termineinlagen, ausgereichte Darlehen sowie kurzfristige Wertpapiere. Bei den Termineinlagen, ausgereichten Darlehen (ohne wesentliche Zinskomponente) sowie kurzfristigen Wertpapieren gelten die allgemeinen Wertminderungsbestimmungen, wonach zunächst ein erwarteter Ausfall über die nächsten zwölf Monate zu berechnen ist (Stufe 1). Erst bei erheblicher Verschlechterung der Kreditwürdigkeit des Schuldners ist ein erwarteter Ausfall über die gesamte Laufzeit des Finanzinstruments zu ermitteln. Der Konzern betrachtet einen finanziellen Vermögenswert als ausgefallen, wenn es unwahrscheinlich ist, dass der Schuldner seine Kreditverpflichtung vollständig an den Konzern zahlen kann, ohne dass der Konzern auf Maßnahmen wie die Verwertung von Sicherheiten (falls welche vorhanden sind) zurückgreifen muss, oder der finanzielle Vermögenswert mehr als 90 Tage überfällig ist. Eine Schuldverschreibung weist aus Sicht des Konzerns ein geringes Ausfallrisiko auf, wenn seine Kreditrisikoring der weltweiten Definition von „Investment Grade“ entspricht. Der Konzern sieht dies bei einem Rating von Baa3 oder höher bei Moody's oder einem dementsprechenden Rating einer anderen Agentur (z.B. Standard & Poor's) als gegeben an. Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Stufe 2) sind erwartete Kreditverluste, die aus allen möglichen Ausfallsereignissen während der erwarteten Laufzeit des Finanzinstruments resultieren. 12-Monats Kreditverluste (Stufe 1) sind der Anteil der erwarteten Kreditverluste, die aus allen möglichen Ausfallsereignissen resultieren, die innerhalb von zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag möglich sind. Der bei der Schätzung von erwarteten Kreditverlusten maximal zu berücksichtigende Zeitraum ist die maximale Vertragslaufzeit, in der der Konzern einem Kreditrisiko ausgesetzt ist.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zunächst zum beizulegenden Zeitwert oder – falls sie keine signifikante Finanzierungskomponenten enthalten – zum Transaktionspreis und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode, abzüglich Wertberichtigungen angesetzt.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Verbindlichkeiten

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

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten und andere finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten eingestuftener Verbindlichkeiten erfolgt mittels der Effektivzinsmethode. Zinsaufwendungen werden im Gewinn oder Verlust erfasst, ebenso Gewinne oder Verlust aus der Ausbuchung von finanziellen Verbindlichkeiten.

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 FWAG ist Gruppenträger im Sinne des § 9 Abs. 8 KStG 1988. Vom Gruppenträger werden die Gruppenmitglieder die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträge mittels Steuerumlagen belastet und im Verlustfall erst dann gutgeschrieben, wenn das Gruppenmitglied wieder einen steuerlichen Gewinn erzielt. Durch die Verrechnung von Steuerumlagen erfolgt eine Kürzung des Steueraufwands in der Gewinn- und Verlustrechnung des Gruppenträgers. Bei nachträglichen Abweichungen werden die Steuerverrechnungen gegenüber den Gruppenmitgliedern angepasst. Aktive und passive latente Steuern werden gemäß der bilanzorientierten Steuerabgrenzung („Liability Approach“) für temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Konzernbilanz und der Steuerbilanz sowie für steuerliche Verlustvorträge angesetzt. Aktive latente Steuern werden angesetzt, sofern es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähige temporäre Differenz verwendet werden kann. Latente Steuern bei temporären Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen werden nur bei bestehender Veräußerungsabsicht und Steuerpflicht des Veräußerungsgewinns gebildet. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen bzw. bereits verabschiedeten steuerlichen Vorschriften herangezogen. Hiermit kommen die bei der Umkehr der temporären Differenzen erwarteten künftigen Steuersätze zur Anwendung.

Erlöse aus Kundenverträgen und andere Erträge

Der FWAG-Konzern erwirtschaftet im Wesentlichen Erlöse im Aviation und Non-Aviation Bereich.

Verkehrsentgelte (genehmigungspflichtige Entgelte): Einige Entgelte unterliegen der Genehmigungspflicht durch die oberste Zivilluftfahrtbehörde, etwa betreffend die Benützung der Flughafen Infrastruktur und umfassen u.a. Lande-, Park-, Fluggast- sowie Infrastrukturentgelte. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und Infrastrukturentgelts Airside gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Infrastrukturentgelt Landside, Fluggastentgelt und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgeltes „Betankung“ gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Die Verrechnung dieser Entgelte ist für alle Kunden gleich und in der Entgeltordnung geregelt. Zudem besteht für Kunden ein genehmigtes Incentiveschema. Das gesamte Entgelt aus diesen Dienstleistungsverträgen mit Fluggesellschaften wird auf alle Dienstleistungen (Leistungsverpflichtung), basierend auf ihren Einzelverkaufspreisen (Transaktionspreis), aufgeteilt. Die Einzelverkaufspreise werden auf Grundlage der Entgeltordnung, zu denen der Konzern die Dienstleistungen in separaten Transaktionen anbietet, festgelegt. Bei der Ermittlung und Verteilung des Transaktionspreises werden variable, entgeltmindernde Skonti und Preisnachlässe basierend auf dem Incentiveschema berücksichtigt. Bei der Beurteilung dieser Verträge nimmt die Flughafen-Wien-Gruppe die Erleichterung des Portfolioansatzes in Anspruch.

Bodenverkehrsdienste (nicht genehmigungspflichtige Entgelte): Nicht genehmigungspflichtige Entgelte betreffen die Bodenverkehrsdienste, darunter Ramp-Handling (Vorfeld- und Verkehrsabfertigung), Cargo-Handling (Frachtabfertigung) sowie Passagier-Handling. Die Dienstleistungen und Einzelverkaufspreise der Frachtabfertigung sind in der Frachtumschlagsordnung geregelt. Die Verträge des Ramp-Handlings basieren auf einem standardisierten Vertragsmuster (Standard Ground Handling Agreement) der IATA („International Air Transport Association“). In diesen Verträgen werden die Leistungsverpflichtungen basierend auf den angebotenen Einzelleistungen definiert und ein Transaktionspreis pro Turnaround und Flugzeugtyp festgelegt. Werden über das vertraglich definierte Leistungspaket weitere einzelne Leistungsverpflichtungen (Einzelleistungen) benötigt, können diese zusätzlich auf Basis der

aktuell gültigen Preisliste in Anspruch genommen werden. Die Aufteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen erfolgt auf Basis der relativen Einzelveräußerungspreise bzw. auf Basis der aktuell gültigen Einzelveräußerungspreise bei Inanspruchnahme von zusätzlichen Leistungsverpflichtungen. Bei der Beurteilung dieser Verträge wird die Erleichterung des Portfolioansatzes in Anspruch genommen.

Erlöse aus Konzessionen: Konzessionserlöse (Ground-Handling Malta) umfassen Erlöse für das Recht, Ground-Handling-Dienstleistungen am Flughafen Malta zu erbringen, und werden entsprechend den jeweiligen vertraglichen Grundlagen periodengerecht über den Konzessionszeitraum verteilt. Der Transaktionspreis berechnet sich aufgrund einer Entgeltstruktur, die auf verschiedenen zugrundeliegenden Parametern basiert (abfliegende Passagiere, Flugbewegungen, MTOW, Frachtmenge, Betankungsmenge). Soweit von einem hinreichend sicheren Ressourcenzufluss ausgegangen werden kann und die Höhe verlässlich ermittelbar ist, erfolgt eine Erlösrealisierung.

Vermietung von Flächen inklusive Umsatzabgaben: Umsatzerlöse aus der Vermietung werden linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses verteilt. Gewährte Mietanreize werden als Bestandteil der Gesamtmieterlöse über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Umsätze aus Umsatzabgaben (variable Mieten) werden periodengerecht auf Basis der erzielten Umsätze erfasst.

Sonstige Umsatzerlöse: Neben den oben genannten Erlösen erzielt der Konzern weitere Erlöse u.a. in den Bereichen Lounges, Sicherheit & Bewachung, Ver- und Entsorgung, EDV, Elektrotechnik, Werkstätten, Materialwirtschaft, Facility-Management und bauliche Instandhaltung.

Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen: Die Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen des Konzerns umfassen:

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

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

Nettogewinne oder -verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zum FVPL bewertet sind: Hinsichtlich der Erfassung von Nettogewinnen aus Schuldtiteln, die zum FVPL bewertet sind, wird auf die Ausführungen unter dem Punkt „Finanzinstrumente und sonstige finanzielle Vermögenswerte“ verwiesen.

(48) 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 waren und bereits verpflichtend anzuwenden waren. Insbesondere wurden folgende Verlautbarungen des IASB im Geschäftsjahr erstmals angewendet:

IFRS 17 „Versicherungsverträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen;
Änderungen an IAS1 „Darstellung des Abschlusses“ – Anhangangaben zu den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen
Änderungen an IAS 8 „Rechnungslegungsmethoden“ – Definition von Bilanzierungsschätzungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen;
Änderungen an IFRS 17 „Versicherungsverträge“ Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS9 - Vergleichsinformationen	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen;
Änderungen an IAS 12 „Latente Steuern in Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden aus einer einzigen Transaktion“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen
Änderungen an IAS 12 „Internationale Steuerreform - Säule-2-Modellregeln“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen

Die Änderungen an IAS 12 Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen schränken den Anwendungsbereich der „initial recognition exemption“ ein, indem sie die Transaktionen ausschließen, die zu sich ausgleichenden, also gegenläufigen temporären Differenzen in gleicher Höhe führen, zum Beispiel bei bestimmten Leasingverhältnissen. Dies kann zu Beginn des Leasingverhältnisses der Fall sein, da das Nutzungsrecht und die Leasingverbindlichkeit die selbe Höhe haben. Die Flughafen-Wien-Gruppe gibt nun die latenten Steuern auf bestimmte Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte getrennt voneinander an - Anhangsangabe (32).

Der Konzern wendet die Änderungen an IAS 12 „ Internationale Steuerreform – Säule2-Modellregeln“ nach der Veröffentlichung am 23.05.2023 an. Die Änderungen enthalten eine vorübergehende, verpflichtende und sofort anzuwendende Ausnahme von der Bilanzierung latenter Steuern die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben. Zudem schreiben sie gezielte Anhangangaben über die Betroffenheit durch die Mindestbesteuerung vor. Da das neue Steuergesetz in Österreich mit 31.12.2023 noch nicht in Kraft getreten ist, ergeben sich keine Auswirkungen auf den tatsächlichen Steueraufwand des Geschäftsjahres 2023. Die Flughafen-Wien-Gruppe erwartet auch zukünftig keine Auswirkungen da sie in Bezug auf ihre Tätigkeiten in keinem Land ihren effektiven Steuersatz auf unter 15 Prozent senkt.

Alle weiteren erstmalig angewendeten neuen oder verbesserten Standards haben keine oder keine wesentliche Auswirkung auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage des Konzerns.

(49) Neue Standards, die noch nicht angewendet wurden

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

Änderungen an IFRS 16 „Leasing“: Leasingverbindlichkeiten bei „Sale and Leaseback“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2024 beginnen.
Änderungen an IAS1 „Darstellung des Abschlusses“ – Klassifikation von Verbindlichkeiten als kurz- und langfristig	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2024 beginnen.
Änderungen an IAS7 und IFRS7 "Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen" (Supplier Finance Arrangements)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2024 beginnen; zum Stichtag noch nicht in EU-Recht übernommen
Änderungen an IAS 21 "Fehlende Umtauschbarkeit einer Währung"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2025 beginnen; zum Stichtag noch nicht in EU-Recht übernommen
Änderungen zu IFRS 10 und IAS 28 „Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen“	Anwendung auf unbestimmte Zeit verschoben

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der vorherstehenden Standards und Interpretationen ist nicht geplant. Die geänderten Standards werden voraussichtlich keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss haben.

Schwechat, am 12. März 2024

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Ober- gesellschaft	Land	Konzern- anteil ¹⁾	Konsolidie- rungsart	Segment
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	Alle ohne Malta
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK	Airport
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG	LZW	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Airport
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK	Airport, Retail & Properties
Vienna Airport FBO GmbH (vormals Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.)	VAF	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna Passenger Handling Services GmbH	VPHS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE Airport Services GmbH	VAS	VIAS	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	OP3	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Immobilien Betriebs GmbH	IMB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH	VFI	BPIB	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH	BPL	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH	ALG	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH	OP4	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna AirportCity Event GmbH	VAC	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH	EGW	SHOP	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Health Center GmbH	VHC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK	Sonstige

Gesellschaft	Kurzzeichen	Ober-gesellschaft	Land	Konzern-anteil	Konsolidierungsart	Segment
Vienna Airport Technik GmbH	VAT	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Bauberatungsholding GmbH	VBH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Build GmbH	VBG	VBH	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	VK	Sonstige
BTS Holding, a.s. (in Liquidation)	BTSH	VIE	Slowakei	81,0%	VK	Sonstige
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Sonstige
Load Control International SK s.r.o	LCI	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Holding Limited (in Liquidation)	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
Malta Mediterranean Link Consortium Limited	MMLC	VIE Malta	Malta	95,9%	VK	Sonstige
Malta International Airport p.l.c.*	MIA	MMLC	Malta	48,4%	VK	Malta
Airport Parking Limited	APL	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Development Limited	SPD	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Business Centre Limited	SBC	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	Sonstige
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0%	EQ	Sonstige
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ	Sonstige
Flughafen Parken GmbH	FPG	VIE	Deutschland	20,0%	NK	Sonstige
Kirkop PV Farm Limited	KFL	MIA	Malta	48,4%	NK	Malta

* durchgerechnet

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung

EQ = Konsolidierung nach der Equity-Methode

NK = nicht konsolidiert wegen Unwesentlichkeit

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Wertangaben erfolgen – soweit keine IFRS-Daten vorliegen – nach nationalem Recht.

Tochterunternehmen, die im Konzernabschluss in die Vollkonsolidierung einbezogen sind:

Österreichische Tochterunternehmen

Vienna Airport FBO GmbH (VAF)

vormals 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 Erfüllungsgehilfentätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inklusive Betankung und Hangarierung).

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	14.292,7	11.893,8
Periodenergebnis	910,0	500,3
Sonstiges Ergebnis	-9,4	66,6
Gesamtergebnis	900,7	566,9
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	13.297,0	12.424,2
Kurz- und Langfristige Schulden	3.986,2	3.137,3
Nettovermögen	9.310,8	9.286,9

Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

Sitz: Kottlingbrunn

Kapitalanteil: 100% VAF

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb und die Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie Planung, Errichtung und Betreibung von Gebäuden und Anlagen.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	2.107,5	1.844,5
Periodenergebnis	474,5	340,8
Sonstiges Ergebnis	-3,8	4,3
Gesamtergebnis	470,7	345,1
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	5.523,1	5.763,3
Kurz- und Langfristige Schulden	539,6	1.250,5
Nettovermögen	4.983,5	4.512,8

Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIEL**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	5.507,3	2.363,8
Periodenergebnis	2.911,4	879,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.911,4	879,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	8.618,0	9.310,6
Kurz- und Langfristige Schulden	1.116,8	720,7
Nettovermögen	7.501,3	8.589,9

Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafenprivatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-0,3	5,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-0,3	5,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	119.181,3	119.181,6
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	119.181,3	119.181,6

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.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	621,6	838,9
Periodenergebnis	1.136,0	124,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.136,0	124,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	121.698,6	120.585,5
Kurz- und Langfristige Schulden	73,7	96,5
Nettovermögen	121.625,0	120.489,0

Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H. (IVW)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien, sowie Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden auf dem Gelände der Flughafen Wien AG.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	10.309,3	9.282,1
Periodenergebnis	4.481,2	3.275,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	4.481,2	3.275,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	41.805,9	40.424,7
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	41.805,9	40.424,7

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, LZW, IMB, ALG, OP4, BPL, VHC und OP3, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf sowie in der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	26.459,7	3.798,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	26.459,7	3.798,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	78.604,1	57.144,4
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,1
Nettovermögen	78.604,1	57.144,4

VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. (VOPE)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIEL**Gegenstand des Unternehmens:** Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	3.273,3	2.676,3
Periodenergebnis	-309,1	291,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-309,1	291,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	28.397,8	26.417,8
Kurz- und Langfristige Schulden	5.970,2	3.681,0
Nettovermögen	22.427,7	22.736,8

Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. (BPIB)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 99% VIEL
1% IVW**Gegenstand des Unternehmens:** Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	5.289,9	4.636,6
Periodenergebnis	2.872,5	3.663,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.872,5	3.663,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	100.367,0	112.218,6
Kurz- und Langfristige Schulden	82.985,9	81.330,1
Nettvermögen	17.381,0	30.888,5

VIE Office Park 3 BetriebsgmbH (OP3)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 99% VIEL
1% BPIB**Gegenstand des Unternehmens:** Vermietung und Entwicklung der Liegenschaft, insbesondere des Office Park 3.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	4.234,8	4.024,9
Periodenergebnis	434,1	2.283,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	434,1	2.283,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	20.552,2	20.092,7
Kurz- und Langfristige Schulden	679,2	653,8
Nettvermögen	19.873,0	19.438,9

VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 99,7% VIEL
0,3% IVW**Gegenstand des Unternehmens:** Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung von Liegenschaften, die Vermietung der im Eigentum der Gesellschaft stehenden Superädifikatsgebäude (Winterdienst- und Maintenance Halle) sowie die Verwaltung eigenen Vermögens.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	2.207,2	2.024,1
Periodenergebnis	884,5	744,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	884,5	744,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	11.030,1	10.863,6
Kurz- und Langfristige Schulden	111,3	84,9
Nettvermögen	10.918,8	10.778,7

VIE Immobilien Betriebs GmbH (IMB)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIEL**Gegenstand des Unternehmens:** Der Betrieb von Immobilien sowie die Funktion als Komplementärin in Tochter- und Enkeltochtergesellschaften der Flughafen Wien Aktiengesellschaft.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	27,0	24,3
Periodenergebnis	6,8	100,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	6,8	100,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	699,5	729,7
Kurz- und Langfristige Schulden	73,0	109,9
Nettovermögen	626,6	619,7

VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 94% BPIB

6% IMB

Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Verwaltung von Flugbetriebsgebäuden.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	3.086,7	1.476,2
Periodenergebnis	768,5	-78,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	768,5	-78,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	84.726,7	82.449,0
Kurz- und Langfristige Schulden	75.318,7	73.809,4
Nettovermögen	9.408,1	8.639,6

Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH (ALG)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIEL**Gegenstand des Unternehmens:** Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-1,6	6.163,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-1,6	6.163,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1.619,1	7.120,8
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	1.619,1	7.120,8

Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH (OP4)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	3.727,1	1.787,9
Periodenergebnis	-1.484,0	-2.174,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-1.484,0	-2.174,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	58.976,6	59.346,9
Kurz- und Langfristige Schulden	65.723,6	64.609,9
Nettovermögen	-6.747,0	-5.262,9

Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH (BPL)**Sitz:** Fischamend

Kapitalanteil: 94% BPIB
6% IMB

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-1,3	-3,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-1,3	-3,8
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	31,2	32,6
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,1
Nettovermögen	31,2	32,5

Vienna Airport Technik GmbH (VAT)**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.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	49.676,9	37.271,2
Periodenergebnis	367,7	441,7
Sonstiges Ergebnis	-15,4	21,9
Gesamtergebnis	352,3	463,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	11.002,7	9.158,5
Kurz- und Langfristige Schulden	8.001,9	5.510,1
Nettovermögen	3.000,8	3.648,5

Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckskontrollen) im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres zuständig. Darüber hinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, Dokumentenkontrolle etc.).

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	63.288,5	44.145,3
Periodenergebnis	1.702,2	1.660,0
Sonstiges Ergebnis	-555,1	360,3
Gesamtergebnis	1.147,1	2.020,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	27.869,7	26.723,8
Kurz- und Langfristige Schulden	14.375,4	10.376,6
Nettovermögen	13.494,3	16.347,2

Vienna AirportCity Event GmbH (VAC)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Im Zuge des Coworking Space Konzepts ist der Unternehmenszweck der Gesellschaft die Vermietung der Lounge, gemeinsamen Arbeitsplätzen und flexiblen Meetingräumen.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	4.997,8	1.632,2
Periodenergebnis	153,2	-27,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	153,2	-27,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	2.230,0	2.470,4
Kurz- und Langfristige Schulden	2.355,0	2.748,6
Nettovermögen	-125,0	-278,2

Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	10.703,5	8.426,8
Periodenergebnis	232,1	8,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	232,1	8,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1.640,8	1.313,3
Kurz- und Langfristige Schulden	884,9	789,5
Nettovermögen	755,9	523,8

VIE Airport Services GmbH (VAS)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIAS**Gegenstand des Unternehmens:** Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	6.753,6	4.359,3
Periodenergebnis	295,0	86,0
Sonstiges Ergebnis	43,0	-44,6
Gesamtergebnis	338,0	41,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1.841,7	1.305,1
Kurz- und Langfristige Schulden	1.005,7	807,1
Nettovermögen	835,9	498,0

VIE Airport Health Center GmbH (VHC)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIEL**Gegenstand des Unternehmens:** Die VHC bietet Dienstleistungen im Bereich der Gesundheit an.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	629,0	1.015,1
Periodenergebnis	-163,0	-141,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-163,0	-141,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	3.943,4	4.140,8
Kurz- und Langfristige Schulden	80,4	114,8
Nettovermögen	3.863,0	4.026,0

VIE Bauberatungsholding GmbH (VBH)**Sitz:** Kottlingbrunn**Kapitalanteil:** 100 % VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Build GmbH

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-52,0	36,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-52,0	36,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	285,4	337,4
Kurz- und Langfristige Schulden	240,7	240,8
Nettovermögen	44,7	96,7

VIE Build GmbH (VBG)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VBH**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der FWAG bzw. anderer Auftraggeber sowie auf die Erbringung von Beratungsleistungen im Zusammenhang von Bauvorhaben.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	1.086,3	394,9
Periodenergebnis	156,4	11,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	n.a.
Gesamtergebnis	156,4	11,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	371,2	244,0
Kurz- und Langfristige Schulden	168,2	197,5
Nettovermögen	202,9	46,6

„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.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	16.441,0	14.271,6
Periodenergebnis	776,4	611,8
Sonstiges Ergebnis	-4,0	-36,6
Gesamtergebnis	772,5	575,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	3.638,2	3.338,1
Kurz- und Langfristige Schulden	2.566,1	2.151,0
Nettovermögen	1.072,0	1.187,2

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 sowie Erwerb und Verwaltung anderer Unternehmen.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-1,0	-2,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-1,0	-2,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	5.210,3	5.210,3
Kurz- und Langfristige Schulden	31,4	30,3
Nettovermögen	5.179,0	5.180,0

FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH (EGW)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% SHOP**Gegenstand des Unternehmens:** Erwerb und Entwicklung von Liegenschaften aller Art sowie Betrieb und Vermietung von Immobilien.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	5,3	3,3
Periodenergebnis	-82,7	-114,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-82,7	-114,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	5.451,6	5.441,7
Kurz- und Langfristige Schulden	442,9	350,2
Nettovermögen	5.008,7	5.091,5

Slowakische Tochterunternehmen**BTS Holding a.s. – in Liquidation (BTSH)****Sitz:** Bratislava, Slowakei**Kapitalanteil:** 47,7% VIE

33,3% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-35,4	4.937,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-35,4	4.937,1
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	183,1	5.089,2
Kurz- und Langfristige Schulden	9,6	16,1
Nettovermögen	173,5	5.073,1

KSC Holding a.s. (KSCH)**Sitz:** Bratislava, Slowakei**Kapitalanteil:** 47,7% VIE

52,3% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	877,3	1.278,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	877,3	1.278,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	39.720,3	38.839,0
Kurz- und Langfristige Schulden	12,3	8,2
Nettovermögen	39.708,0	38.830,7

Load Control International SK s.r.o (LCI)**Sitz:** Košice, Slowakei**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Unternehmenszweck der Gesellschaft ist die Erstellung von Load Sheets.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	1.747,3	1.121,0
Periodenergebnis	63,3	34,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	63,3	34,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	373,9	245,4
Kurz- und Langfristige Schulden	294,5	229,3
Nettovermögen	79,3	16,1

Maltesische Tochterunternehmen**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. Halten der Beteiligung an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. sowie Malta International Airport plc.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	2.615,1	-58,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.615,1	-58,9
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	73.380,7	73.325,7
Kurz- und Langfristige Schulden	5.629,8	8.189,9
Nettovermögen	67.750,9	65.135,8

VIE Operations Holding Limited - in Liquidation (VIE OPH)**Sitz:** Luqa, Malta**Kapitalanteil:** 99,95% VINT
0,05% VIAB**Gegenstand des Unternehmens:** Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited (Liquidiert und Endkonsolidiert im Geschäftsjahr 2022).

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	0,0	-25,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	-25,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	12,6	147,5
Kurz- und Langfristige Schulden	2,4	137,3
Nettovermögen	10,2	10,2

Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC)**Sitz:** La Valetta, Malta**Kapitalanteil:** 95,9% VIE Malta**Gegenstand des Unternehmens:** Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport p.l.c. (MIA).

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	8.204,7	-51,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	8.204,7	-51,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	57.861,6	50.220,8
Kurz- und Langfristige Schulden	100,3	14,3
Nettovermögen	57.761,3	50.206,5

Malta International Airport plc. (MIA)**Sitz:** Luqa, Malta**Kapitalanteil:** 10,1% VIE Malta
40,0% MMLC**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des Flughafen Malta International Airport.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	115.378,8	83.644,2
Periodenergebnis	40.103,1	38.200,5
Sonstiges Ergebnis	-23,9	233,4
Gesamtergebnis	40.079,2	38.433,9
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	326.176,6	281.788,5
Kurz- und Langfristige Schulden	137.553,8	112.949,9
Nettovermögen	188.622,9	168.838,7

Airport Parking Limited (APL)**Sitz:** Luqa, Malta**Kapitalanteil:** 100% MIA**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des Parkplatzes und der Garagierung am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	3.428,3	3.106,1
Periodenergebnis	-166,4	27,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-166,4	27,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	16.599,9	18.979,1
Kurz- und Langfristige Schulden	15.149,9	17.362,7
Nettovermögen	1.450,0	1.616,4

Sky Parks Development Limited (SPD)**Sitz:** Luqa, Malta**Kapitalanteil:** 100% MIA**Gegenstand des Unternehmens:** Entwicklung und Management von Officegebäuden am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	2.145,8	2.107,5
Periodenergebnis	334,7	517,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	334,7	517,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	16.951,9	16.633,0
Kurz- und Langfristige Schulden	15.809,6	15.825,3
Nettovermögen	1.142,3	807,7

Sky Parks Business Center Limited (SBC)**Sitz:** Luqa, Malta**Kapitalanteil:** 100% MIA**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb von Officegebäuden (Skypark) am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	3.696,0	3.385,2
Periodenergebnis	32,5	120,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	32,5	120,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	3.718,6	4.002,0
Kurz- und Langfristige Schulden	2.035,1	2.351,1
Nettovermögen	1.683,4	1.650,9

Gemeinschaftsunternehmen, 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 und Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	14.688,3	10.027,1
Periodenergebnis	54,7	423,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	54,7	423,9

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2023	2022
Planmäßige Abschreibungen	1.864,8	1.917,5
Zinserträge	0,1	0,1
Zinsaufwendungen	79,9	90,2
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	16,0	20,6
Beträge in T€	31.12.2023	31.12.2022
Kurzfristige Vermögenswerte	13.539,5	11.015,9
Langfristige Vermögenswerte	8.760,6	10.610,7
Kurzfristige Schulden	4.687,7	3.642,1
Langfristige Schulden	3.097,5	3.524,2
Nettovermögen	14.515,0	14.460,3

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2023	31.12.2022
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10,8	15,2
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	0,0	0,0

* ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2023	2022
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	7.244,6	7.032,2
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	27,4	212,4
Buchwert zum 31.12.	7.272,0	7.244,6

Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (KSC)**Beteiligungsverhältnis:** Gemeinschaftsunternehmen**Sitz:** Košice, Slowakei**Kapitalanteil:** 66% KSCH**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des Flughafens Košice.

Beträge in T€	2023*	2022
Umsatzerlöse	17.370,1	20.103,2
Periodenergebnis	1.504,6	2.026,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.504,6	2.026,4

* vorläufige Werte

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2023*	2022
Planmäßige Abschreibungen	1.125,4	1.058,1
Zinserträge	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	0,0	0,0
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	282,2	393,6

* vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2023*	31.12.2022
Kurzfristige Vermögenswerte	19.281,9	19.330,5
Langfristige Vermögenswerte	39.848,2	39.067,8
Kurzfristige Schulden	2.018,8	2.152,0
Langfristige Schulden	1.612,0	1.355,9
Nettovermögen	55.499,3	54.890,5

* vorläufige Werte

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2023*	31.12.2022
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.816,6	16.625,3
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten**	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten**	0,0	0,0

* vorläufige Werte

** ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	31.12.2023*	31.12.2022
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	35.040,1	33.730,9
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	916,2	1.309,3
Ausbezahlte Dividende	-671,2	0,0
Buchwert zum 31.12.	35.285,1	35.040,1

* vorläufige Werte

Assoziierte Unternehmen, die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:

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.

Beträge in T€	2023	2022
Umsatzerlöse	860,0	697,0
Periodenergebnis	-209,0	-75,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-209,0	-75,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	n.a.	n.a.
Kurz- und Langfristige Schulden	n.a.	n.a.
Nettovermögen	417,4	626,4

Beträge in T€	31.12.2023	31.12.2022
Buchwerte der Anteile an nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen		
Buchwert der Anteile an SCA	297,1	399,5

Wesentliche nicht beherrschende Anteile

Es folgen zusammengefasste Finanzinformationen für den Teilkonzern Malta International Airport plc – der wesentliche nicht beherrschende Anteile enthält. Diese werden entsprechend den Rechnungslegungsmethoden des Konzerns erstellt und um die fortgeführten Anpassungen des beizulegenden Zeitwertes zum Erwerbzeitpunkt verändert. Der Teilkonzern Malta International Airport p.l.c ist dem Segment Malta zugeordnet. Unter Sonstige sind Tochterunternehmen mit unwesentlichen nicht beherrschenden Anteilen in Summe zusammengefasst. Diese betreffen die Gesellschaften MMLC und BTSH.

Geschäftsjahr 2023

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige unwesentliche nicht beherrschende Anteile	Gesamt
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56%	51,56%	51,56%		
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90%	49,90%	49,90%		
Firmenwert	28.407,6	0,0	28.407,6		
Übrige Langfristige Vermögenswerte	316.899,6	0,0	316.899,6		
Kurzfristige Vermögenswerte	106.535,7	0,0	106.535,7		
Langfristige Schulden	90.267,6	0,0	90.267,6		
Kurzfristige Schulden	75.011,6	-208,8	74.802,9		
Nettovermögen	286.563,7	208,8	286.772,4		
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	133.105,3		133.105,3	755,0	133.860,2
Umsatzerlöse	120.247,9	0,0	120.247,9		
Periodenergebnis	38.994,2	0,0	38.994,2		
Sonstiges Ergebnis	-23,9	0,0	-23,9		
Gesamtergebnis	38.970,3	0,0	38.970,3		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	20.105,4	0,0	20.105,4		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	-12,3	0,0	-12,3		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	20.093,1	0,0	20.093,1	25,7	20.118,8
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	65.599,0		65.599,0		
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-45.049,2		-45.049,2		
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-20.295,0		-20.295,0		
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-10.127,2		-10.127,2	-999,8	-11.127,0
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	254,8		254,8		

Geschäftsjahr 2022

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige unwesentliche nicht beherrschende Anteile	Gesamt
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56%	51,56%	51,56%		
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90%	49,90%	49,90%		
Firmenwert	28.407,6	0,0	28.407,6		
Übrige Langfristige Vermögenswerte	287.547,6	0,0	287.547,6		
Kurzfristige Vermögenswerte	92.256,2	0,0	92.256,2		
Langfristige Schulden	90.036,9	0,0	90.036,9		
Kurzfristige Schulden	49.521,3	-74,3	49.447,0		
Nettovermögen	268.653,2	74,3	268.727,5		
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	123.870,6		123.870,6	997,8	124.868,4
Umsatzerlöse	88.016,9	0,0	88.016,9		
Periodenergebnis	37.435,1	0,0	37.435,1		
Sonstiges Ergebnis	233,4	0,0	233,4		
Gesamtergebnis	37.668,5	0,0	37.668,5		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	19.301,5	0,0	19.301,5		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	120,4	0,0	120,4		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	19.421,9	0,0	19.421,9	939,0	20.360,9
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	49.387,8		49.387,8		
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-47.581,2		-47.581,2		
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	0,0		0,0		
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	0,0		0,0		
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.806,6		1.806,6		

Erklärung des Vorstands

gemäß § 124 Abs. 1 Z 3 BörseG 2018

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, 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, am 12. März 2024

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der
Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat,

und ihrer Tochtergesellschaften ("der Konzern"), bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Geldflussrechnung und der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise bis zum Datum dieses Bestätigungsvermerkes ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Werthaltigkeit von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Siehe Konzernanhang Abschnitt IV. sowie Note (16) und (17)

→ Das Risiko für den Abschluss

Der Werthaltigkeit von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien kommt besondere Bedeutung zu, weil im Konzernabschluss der Gesellschaft diese Posten mit EUR 1.455 Mio rund 66 % der Bilanzsumme repräsentieren.

Das Management der Gesellschaft prüft an jedem Abschlussstichtag, ob Anhaltspunkte (Triggering Events) für Wertminderungen vorliegen. Im Falle von Triggering Events untersucht das Management die Werthaltigkeit der betreffenden Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien durch Vergleich ihrer Buchwerte mit den beizulegenden Zeitwerten abzüglich der Verkaufskosten. Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte erfolgt als Barwert der zukünftig erzielbaren Zahlungsmittelströme mittels eines anerkannten Discounted Cash Flow-Verfahrens.

Der Analyse, ob Anhaltspunkte für voraussichtlich dauernde Wertminderungen vorliegen, liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Das Ergebnis der Analyse ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Managements hinsichtlich Art und Umfang der künftigen Nutzung und Ertragskraft der Vermögensgegenstände, von den Marktzinssätzen sowie von der Marktentwicklung und ist daher mit bedeutenden Schätzungsunsicherheiten behaftet.

Für den Abschluss besteht das Risiko einer Überbewertung der Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien.

→ Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit der Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien wie folgt beurteilt:

- Zur Beurteilung, ob Triggering Events vorliegen, haben wir in Gesprächen mit dem Management ein Verständnis über die Planungsannahmen sowie der relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und kritisch hinterfragt, ob diese Prozesse geeignet sind, Anhaltspunkte für eine dauernde Wertminderung zu identifizieren. Darüber hinaus haben die Konzeption und Einrichtung ausgewählter interner Kontrollen beurteilt.
- Wir haben die Vollständigkeit und Angemessenheit der Beurteilung durch das Management analysiert, indem wir die relevanten Prüfungsnachweise dahingehend beurteilten, ob die herangezogenen Informationen und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen mit unserem Verständnis der Geschäftstätigkeit des Unternehmens, dem Unternehmensumfeld, unserer Kenntnis der Branche und den aktuellen Marktbedingungen sowie mit sonstigen im Rahmen der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen im Einklang stehen.
- Wir haben beurteilt, ob das Management alle wesentlichen Ereignisse und Umstände untersucht hat, die für die Beurteilung des Vorliegens eines Triggering Events relevant sind.
- Die bei der Bestimmung der Marktzinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten unter Konsultation unserer Bewertungsspezialisten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.
- Weiters haben wir beurteilt, ob die qualitativen und quantitativen Angaben zur Werthaltigkeit der Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien im Konzernanhang angemessen sind.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Den konsolidierten Corporate Governance Bericht haben wir vor dem Datum des Bestätigungsvermerks erlangt, die übrigen Teile des Geschäftsberichts werden uns voraussichtlich nach diesem Datum zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir geben keine Art der Zusicherung darauf.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf der Grundlage der von uns zu den vor dem Datum des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers erlangten sonstigen Informationen durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.
- Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

- Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Konzernlagebericht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 5. Juni 2023 als Abschlussprüfer gewählt und am 11. Oktober 2023 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2023 endende Geschäftsjahr beauftragt.

Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2007 Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Konzernabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin

Die für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Frau Mag. Heidi Schachinger.

Wien, 12. März 2024

KPMG Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger
Wirtschaftsprüferin

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023



Die Flughafen Wien AG

Beschreibung des Geschäftsmodells

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft betreibt als Zivilflugplatzhalter den Flughafen Wien und bietet die gesamte damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungspalette an. Diese umfassen den operativen Flughafenbetrieb, Bodenabfertigungsdienste, Sicherheitsdienstleistungen und sonstige Dienstleistungen.

Die Geschäftstätigkeit der Flughafen Wien AG ist in mehrere Bereiche unterteilt.

Der Geschäftsbereich „Operations“ 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 am Flughafen Wien verantwortlich.

Die Erbringung von Ground- und Frachthandling sowie sonstige Dienstleistungen zur Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren sind im Bereich „Abfertigungsdienste“ angesiedelt.

Das „Center-Management“ sowie das „Immobilien- & Standortmanagement“ sind für die Bereiche Shopping und Gastronomie, Werbung, Parken und die Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen zuständig.

Diese Bereiche werden durch die Service- und Fachbereiche Informationssysteme, Finanz- und Rechnungswesen, Generalsekretariat, Revision, Kommunikation, Planung, Bau & Bestandsmanagement, Strategie, Controlling & Beteiligungsmanagement, Personal und dem Zentralen Einkauf unterstützt.

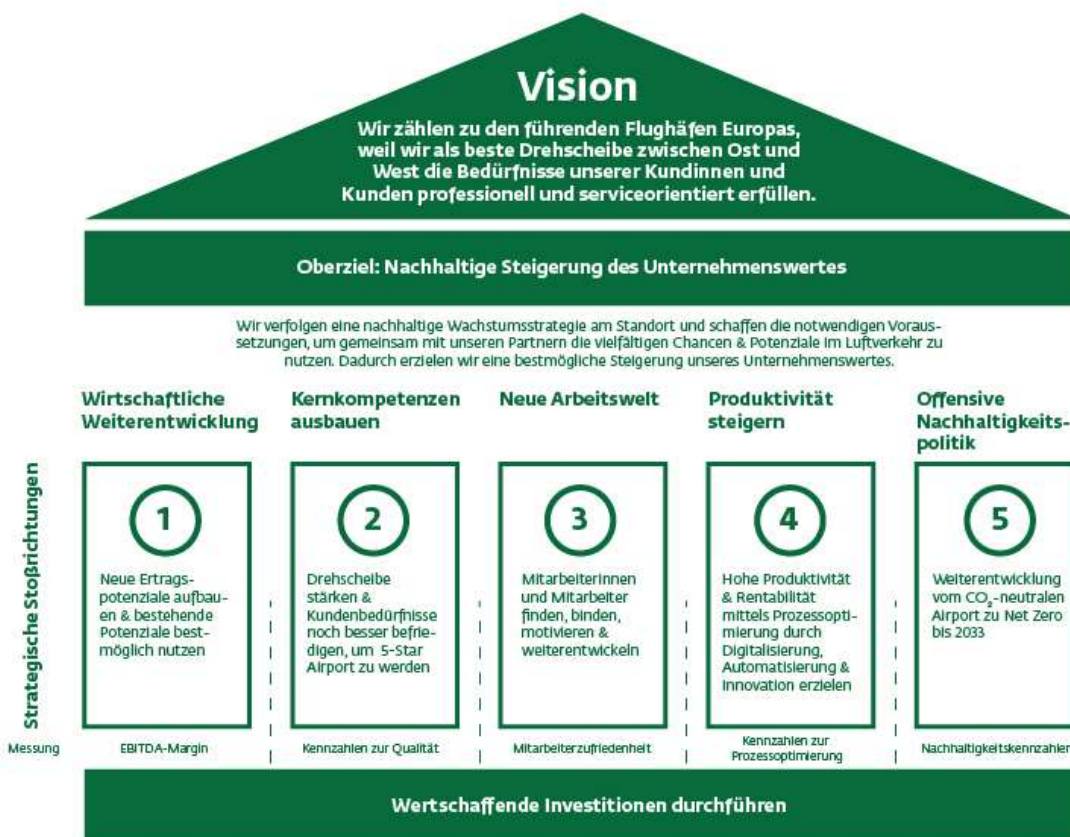
Hinweis: Bei der Summierung gerundeter Beträge und Prozentangaben können durch die Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.

Strategie 2030

Unsere Vision: „Als beste Drehscheibe zwischen Ost und West zählen wir zu den führenden Flughäfen Europas. Wir erfüllen die Bedürfnisse unserer Kunden professionell und serviceorientiert.“ Zur Umsetzung sind wir unseren fünf Werten verpflichtet:

- Wirtschaftlichkeit
- Kundenorientierung
- Respekt
- Professionalität
- Nachhaltigkeit

Dazu wurden fünf strategische Stoßrichtungen für das Oberziel „nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes“ abgeleitet, nämlich:



Strategieprozess

Dem Roll-out der neuen Strategie Ende 2023 ging ein ca. zweijähriger Strategieprozess voraus. Neben Aufsichtsrats- und Managementteamklausuren wurden insbesondere auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Flughafens Wien in den Prozess eingebunden. In rund 70 Strategieworkshops sind in allen Teilen des Unternehmens über 4.000 Ideen eingebracht worden: von strategischen Überlegungen zur Weiterentwicklung unserer Konzernstrategie bis zu konkreten Maßnahmenvorschlägen zur Optimierung unserer Arbeitsweise.

Wirtschaftliche Weiterentwicklung

Neue Ertragspotenziale aufbauen und bestehende Potenziale bestmöglich nutzen

Eine konsequente Kostendisziplin ermöglichte der FWAG eine vollständige Schuldentilgung sowie regelmäßige Dividendenzahlungen. Parallel dazu hat sich der Börsenwert des Unternehmens seit 2011 mehr als versechsfacht.

Die nachhaltige Sicherung, Diversifikation und Erweiterung von Einnahmequellen soll auch künftig den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens sicherstellen; hierzu zählen insbesondere:

- Nachhaltige Weiterentwicklung der Aviation-Entgelte sowie kundenspezifische Angebote
- Steigerung der Durchschnittserlöse im Ground Handling
- Erhöhung der Umsatz-Marge im Retail
- Wertsteigerung des Immobilienvermögens
- Optimierung der Parkeinnahmen
- Ausschöpfung der Werbepotentiale am Standort
- Konsequente Forcierung von Cross-Selling Maßnahmen

Kernkompetenzen ausbauen

Drehscheibe stärken und Kundenbedürfnisse noch besser befriedigen um 5-Star Airport zu werden

Die FWAG ist Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafens Wien und bietet somit die gesamte Dienstleistungspalette an: Operativer Flughafenbetrieb, Bodenabfertigungsdienste, Sicherheitsdienstleistungen, Infrastruktur sowie die damit zusammenhängenden kommerziellen Aktivitäten.

Bei kundenrelevanten Kriterien im Aviation-Bereich wie Pünktlichkeit, Umsteigezuverlässigkeit oder Service Quality sowie im „Safety & Security“-Bereich erzielt der Flughafen Wien eine überdurchschnittlich hohe Qualität bei gleichzeitig überaus effizientem Ressourceneinsatz. Diese international bekannte Kernkompetenz gilt es auch zukünftig zu halten bzw. auszubauen. Ein ausgezeichnetes Zusammenspiel von funktionierenden Services (Terminal, Sicherheitskontrolle, Gepäck, Airside-Management, Handling etc.) ist der Garant dafür, dass der Flughafen Wien die höchste Pünktlichkeit der Hubs der Lufthansa-Gruppe vorweisen kann und dadurch den am Standort operierenden Airlines einen Wettbewerbsvorteil bietet.

Darüber hinaus soll Passagieren ein erstklassiges Reiseerlebnis sowie ein vielfältiges Angebot an Destinationen und Fluglinien geboten werden. Ambiente und Aufenthaltsqualität am Flughafen sollen sich zielgerichtet weiterentwickeln und die ausgezeichneten Anbindungen mittels unterschiedlicher Verkehrsmittel laufend optimiert werden. Dadurch stärkt der Flughafen Wien seine Position als führender Airport in der Catchment-Area und verbessert zunehmend seine Position unter den Lufthansa-Hubs.

Neue Arbeitswelt

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter finden, binden, motivieren und weiterentwickeln

Unser Unternehmen ist ein attraktiver Arbeitgeber. Aktuelle Studien weisen den Flughafen Wien als einen der Top-Arbeitgeber des Landes aus. Diese Position gilt es durch gezielte Maßnahmen auch zukünftig zu halten und konsequent weiter auszubauen. Im aktuellen Umfeld mit einer erweiterten Werteskala braucht es vermehrt Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung. Die Wahrnehmung als verlässlicher und guter

Arbeitgeber in der Bevölkerung ist ein wichtiger Schlüssel, um in diesem kompetitiven Umfeld bestehen zu können.

Die Belegschaft des Flughafens Wien zeichnet sich durch hohe Diversität aus. Im Kampf um die besten Talente wird zukünftig dem Diversitätsmanagement sowie der Förderung von Frauen eine noch größere Bedeutung zukommen. Das Management der FWAG zeichnet sich durch eine enge, vertrauensvolle und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit den Belegschaftsvertretern aus.

Technologische Neuerungen im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung werden Prozesse verbessern und dadurch die Produktivität steigern. Der Anspruch an die technischen Fähigkeiten der bestehenden sowie der neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird steigen.

Produktivität steigern

Hohe Produktivität und Rentabilität mittels Prozessoptimierung durch Digitalisierung, Automatisierung und Innovation erzielen

Der Wettbewerb wird über alle Branchen hinweg immer intensiver. Um konkurrenzfähig zu bleiben, ist eine permanente Weiterentwicklung und selbstkritisches Hinterfragen der eigenen Prozesse erforderlich. Durch Digitalisierung, Automatisierung und Innovation können Wettbewerbsvorteile aufgebaut, Gewinnpotentiale gehoben und Kosten reduziert werden. Die FWAG versteht sich daher als innovationsfreundliches Unternehmen. Innovationsmanagement ist zentrale Führungsaufgabe und Teil der Unternehmenskultur.

Um die Digitalisierungs- und Innovationsbemühungen der FWAG proaktiv voranzutreiben, werden die strategischen und operativen Digitalisierungs- und Innovationsagenden zentral koordiniert. Die Identifizierung, Auswahl und Umsetzung von Innovationspotentialen erfolgt dezentral in den operativen Organisationseinheiten.

Zusätzlich entsteht durch das aufgebaute Startup-Ökosystem im Conference & Innovation Center – insbesondere auch durch die enge Zusammenarbeit mit „Plug and Play“, einem der größten Startup Accelerator weltweit – eine Symbiose aus Innovation, Conference und Co-Working. Mittlerweile befindet sich auch der Europahub von „Plug and Play“ für die Entwicklung im Bereich Travel & Hospitality am Flughafen Wien. Durch die Kooperation mit „Plug and Play“ konnten in den vergangenen Jahren zahlreiche POCs (Proof of Concepts) mit verschiedenen internationalen Partnern durchgeführt werden.

Offensive Nachhaltigkeitspolitik

Weiterentwicklung vom CO₂-neutralen Airport zu Net Zero bis 2033

Der Flughafen Wien bekennt sich zu einem nachhaltigen Umgang mit der Umwelt und übernimmt Verantwortung für sein Umland sowie die dort lebende Bevölkerung. Zusätzlich zu einem CO₂-neutralen Flughafenbetrieb werden im Flugverkehr Sustainable Aviation Fuels (SAF) eine zentrale Rolle zur Dekarbonisierung der Branche spielen.

Mittels einer offensiven Nachhaltigkeitspolitik – die sich auch ganz deutlich in den Investitionen der FWAG widerspiegelt – soll sich der Flughafen bis 2033 schrittweise von einem CO₂-neutralen Airport-Betrieb zu „Net Zero“ entwickeln. Nachhaltigkeitsaktivitäten der FWAG sind zum leitenden Führungsprinzip geworden. Daher sollen Investitionsentscheidungen der FWAG auch stets unter Berücksichtigung nachhaltiger Grundsätze getroffen werden:

- Nachhaltige Beschaffung im Sinne einer Kreislaufwirtschaft
- Weitere Erhöhung der Energieeffizienz bzw. der eigenen nachhaltigen Stromproduktion sowie Reduktion der laufenden Ressourcenverbräuche
- Maßnahmen zur Minimierung des induzierten CO₂-Ausstoßes: Optimierung öffentlicher Verkehrsanbindung, Umstellung Fuhrpark auf nachhaltige Antriebsformen etc.

Der Flughafen Wien ist Vorreiter im Bereich Nachhaltigkeit. Zudem ist ein kooperativer Dialog mit dem Umfeld des Flughafens von zentraler Bedeutung. Die vertrauensvolle Arbeit des Dialogforums und der intensive Austausch mit den Entscheidungsträgern sowie der Bevölkerung in der Region soll fortgeführt bzw. weiterentwickelt werden.

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Das makroökonomische Umfeld, Wirtschaftswachstum, Währungsrelationen sowie die Entwicklung der verfügbaren Einkommen und des internationalen Handels haben großen Einfluss auf den Flugverkehr. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone und der Region Zentral- und Osteuropa betroffen. Das gilt ebenso für die Flughäfen Malta und Košice, bei welchen zusätzlich auch noch ihr lokales Umfeld zu beachten ist. Wichtige Faktoren für die Entwicklung des FWAG-Konzerns sind die ökonomische und politische Lage in Nordamerika, Russland sowie im Fernen, Mittleren und Nahen Osten. In diesem Zusammenhang sind insbesondere der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und der militärisch geführte Gaza-Konflikt von Relevanz.

Während sich die Weltwirtschaft und auch die weltweiten Lieferketten im Jahr 2023 weiter von den erheblichen Rückschlägen durch die Covid-19 Pandemie erholen konnten, belastet der weiterhin andauernde russische Angriffskrieg auf die Ukraine und der Krieg zwischen Israel und der palästinensischen Hamas spürbar das geopolitische Geschehen und die wirtschaftliche Entwicklung. Die mit Sommer 2021 einsetzende massive Erhöhung der Inflation mit unterjährigen Teuerungsraten von bis zu 11,2% ist mittlerweile wieder am Abflachen und lag zu Jahresende bei etwas über 5% (Quelle: statista.com). Zur Eindämmung der Teuerung haben viele Zentralbanken die Leitzinssätze deutlich angehoben (Leitzinssatz EU: 4,50%; USA: 5,25-5,50%) und damit ein Abkühlen der jeweiligen Wirtschaften in Kauf genommen.

Inflation, hohe Zinsen und eine global schwache Industrie haben die wirtschaftliche Entwicklung in Österreich belastet und zu einem leichten Rückgang der Wirtschaftsleistung von 0,8% im Jahr 2023 geführt. Mit Jahresende dürfte die milde Rezessionsphase allerdings größtenteils überwunden sein. Für das Jahr 2024 wird wieder ein positives Wachstum von 0,9% und für das Jahr 2025 ein weiteres Wachstum von 2% des BIP prognostiziert (Quelle: WIFO – Konjunkturprognose, Dezember 2023). Die Inflation blieb im Gesamtjahr 2023 besonders in Österreich mit 7,8% weiterhin sehr hoch und lag nur geringfügig unter dem Wert von 2022 (8,6%). Wesentlichste Preistreiber waren die Gastronomie, Nahrungsmittel, Haushaltsenergie und Wohnungsinstandhaltung (Quelle: Statistik Austria).

Auch im Euroraum haben die starken Preissteigerungsraten zu einer Schwächung der Konsumnachfrage geführt. Zudem belastet die schwache Industriekonjunktur besonders die Industrieregionen Mitteleuropas. Durch die gesunkenen Haushaltsenergiepreise sank die Inflation im Euroraum allerdings im November 2023 markant auf 2,4% und lag im Dezember 2023 bei 2,9%. Es ist davon auszugehen, dass der aktuelle EZB-Leitzinssatz den Höchststand erreicht hat und es zu keiner weiteren Anhebung mehr kommen wird (Quelle: WIFO – Konjunkturprognose, Dezember 2023). Das BIP-Wachstum ist im Euroraum mit 0,5% im Jahr 2023 schwächer als in den meisten anderen großen Volkswirtschaften ausgefallen. Für 2024 wird ein um 0,8% steigendes BIP erwartet, für 2025 werden plus 1,5% prognostiziert (Quelle: OeNB – Wirtschaftsprognose für Österreich, Dezember 2023).

Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft und Reisetätigkeit

Nach der deutlichen Erholung im Jahr 2022 im Anschluss an die beiden stark von der Covid-19 Pandemie betroffenen Jahre 2020 und 2021 ist Österreichs Tourismus auch im Jahr 2023 wieder deutlich gewachsen. Die Anzahl der Nächtigungen lag mit mehr als 150 Millionen nur mehr rund ein Prozent hinter den Zahlen des Rekordjahres 2019. Besonders wichtig waren dabei wiederum die Urlauber aus dem Ausland mit einem Anteil von knapp 74%.

Die Erholung des Tourismus zeigt sich auch in der Reisetätigkeit der Österreicher. Während in Q1-3/2022 rund 22,1 Mio. Urlaubs- und Geschäftsreisen unternommen wurden, stieg diese Zahl im selben Zeitraum 2023 auf etwa 23,8 Mio. Reisen an, ein Plus von 7,6%. Fast 9 von 10 Trips entfielen dabei auf Urlaubsreisen. Während Inlandsreisen im Vergleich zum Vorjahr nahezu gleichgeblieben sind, sind die Reisen ins Ausland mit +15,5% besonders stark angestiegen (Quelle: Statistik Austria).

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien

Deutlicher Anstieg der Passagierzahlen (+24,7%) gegenüber dem Vorjahr

Verkehrskennzahlen	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019
Gesamtpassagiere (in Mio.)	29,5	24,7%	23,7	31,7
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	22,8	28,2%	17,8	24,3
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,6	14,3%	5,8	7,2
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,1	4,3%	0,1	0,2
Flugbewegungen	221.095	17,3%	188.412	266.802
MTOW (in Mio. Tonnen)	9,3	18,2%	7,9	10,9
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	245.009	-2,2%	250.637	283.806
Sitzladefaktor in %	80,5	n.a.	77,6	77,3
Anzahl der Destinationen	203	-3,8%	211	217
Anzahl der Airlines	65	-5,8%	69	77

Hinweis: In den Tabellen zur Verkehrsentwicklung wird neben dem Berichtsjahr 2023 und der Vorjahresperiode 2022 auch das Vorkrisenniveau (Jahr 2019) angegeben.

Im Jahr 2023 verzeichnete der Flughafen Wien erneut beeindruckende Erfolge, indem er insgesamt 29.533.186 Passagiere abfertigte. Dies bedeutet einen deutlichen Zuwachs von 24,7% im Vergleich zum Vorjahr und einen Anteil von 93,3% des vor-Covid-19 Niveaus des Jahres 2019. Damit schreibt der Flughafen Wien, gemessen an den Passagierzahlen, das zweitstärkste Jahr in seiner Firmengeschichte.

Weiterhin festigt der Flughafen Wien seine Position als bedeutender internationaler Verkehrsknotenpunkt und demonstriert eindrucksvoll seine Fähigkeit zur Erholung von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Die Reiselust ist trotz der hohen Inflation in Österreich weiterhin ungebrochen.

In den Monaten Juli und August wurden beinahe die Werte aus dem Rekordjahr 2019 erreicht, mit einem beeindruckenden Anteil von 99,5% sowie 98,5% des Vorkrisenniveaus. Der verkehrsstärkste Tag des Jahres war der 16. Juli, an dem 111.500 Reisende abgefertigt wurden. Im gesamten Jahr wurden an 50 Tagen mehr als 100.000 Passagiere gezählt.

Die Pünktlichkeitsrate im Rahmen des Lufthansa-Verbands mit den Flughäfen München, Zürich und Frankfurt lag auch im Berichtsjahr auf einem anhaltend hohem Niveau. Diese Konstanz betont die Effizienz und exzellente Servicequalität, die am Flughafen Wien zur Verfügung gestellt wird.

Im touristischen Bereich verzeichnete der Standort besonders im Sommer Erfolge mit stark frequentierten Zielen wie Antalya, Mallorca, Barcelona, Kreta und Venedig. Diese Destinationen zogen zahlreiche Passagiere an und trugen maßgeblich zur positiven Entwicklung der Passagierzahlen bei.

Im Jahr 2023 konnte der Flughafen Wien seine Position als bedeutende internationale Drehscheibe weiter stärken und dabei eindrucksvoll seine Widerstandsfähigkeit gegenüber den Herausforderungen der globalen Krisen unter Beweis stellen.

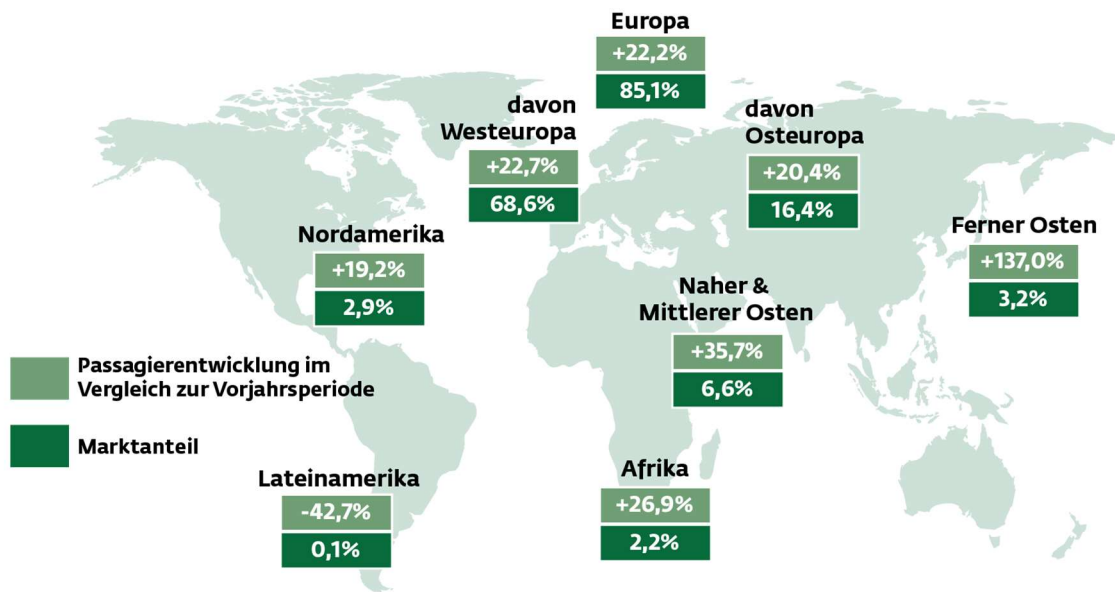
Die Passagieranzahl teilt sich überwiegend in 22.831.334 abgefertigte Lokalpassagiere (+28,2% ggü. 2022) und 6.620.862 Transferpassagiere (+14,3%). Ebenso nahmen die Flugbewegungen um 17,3% auf 221.095 zu. Verglichen mit 2019 entspricht dies allerdings einem Rückgang von 45.707 Bewegungen (-17,1%). Zurückzuführen ist dies auf die Steigerung der durchschnittlichen Passagiere pro Flug von 121 auf 137, dank dem Einsatz größerer Flugzeuge und des höheren Sitzladefaktors von 80,5%, verglichen mit 77,6% 2022 und 77,3% 2019. Das Frachtaufkommen reduzierte sich gegenüber 2022 hingegen um 2,2% auf 245.009 Tonnen.

2023 wurde der Flughafen Wien von 65 Fluglinien angeflogen, die 203 Destinationen in 65 Ländern im Linienverkehr bedienten.

Passagierentwicklung am Flughafen Wien

→ Aufkommen abfliegender Passagiere (Linie & Charter) 2023 nach Regionen

Region	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019	Anteil 2023	Anteil 2022	Anteil 2019
Westeuropa	10.098.820	22,7%	8.230.803	10.717.728	68,6%	69,8%	68,0%
Osteuropa	2.417.082	20,4%	2.008.215	2.755.423	16,4%	17,0%	17,5%
Ferner Osten	465.213	137,0%	196.254	698.436	3,2%	1,7%	4,4%
Naher und Mittlerer Osten	965.932	35,7%	711.710	797.495	6,6%	6,0%	5,1%
Nordamerika	434.019	19,2%	364.053	459.377	2,9%	3,1%	2,9%
Afrika	319.516	26,9%	251.778	333.305	2,2%	2,1%	2,1%
Lateinamerika	12.535	-42,7%	21.866	593	0,1%	0,2%	0,0%
Gesamt	14.713.117	24,8%	11.784.679	15.762.357	100,0%	100,0%	100,0%



Abgeflogene Passagiere, Entwicklung 2023 im Vergleich zu 2022 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2023

Abfliegende Passagierströme im Detail betrachtet: Die beliebteste Region ab Wien bleibt nach wie vor Westeuropa, mit einem Anteil von 68,6 %. Im Vergleich zu 2022 verzeichnete die Region einen Anstieg um +22,7% auf 10.098.820 Passagiere. Das größte absolute Wachstum fand nach Deutschland statt (348.832, +21,2%), gefolgt von Italien (281.844, +29,7%) und Spanien (165.166, +16,1%). Trotz des starken Wachstums nach Deutschland liegt dieses Marktsegment allerdings immer noch 28,5% unter dem Niveau von 2019.

Auch nach Osteuropa konnte der Flughafen Wien einen Zuwachs um 20,4% auf 2.417.082 abfliegende Reisende verzeichnen. Aufgrund des anhaltenden Ukraine-Konflikts und den damit einhergehenden

Einschränkungen des Flugbetriebs in die Ukraine, nach Russland und Weißrussland liegt der Osteuropaverkehr 12,3% unter dem Vergleichszeitraum von 2019.

Destinationen im Fernen Osten waren bis weit ins Jahr 2022 noch von pandemiebedingten Reisebeschränkungen belastet. Mit der Rückkehr der Reisefreiheit, besonders in Ländern wie China und Japan, stieg die Anzahl der Passagiere im Jahr 2023 um 137,0% im Vergleich zu 2022 auf 465.213. Trotzdem liegt der Ferne Osten relativ betrachtet mit einem Minus von 33,4% (-233.223 Passagiere) immer noch am weitesten hinter dem Niveau von 2019 zurück.

Im Gegensatz dazu, konnte der Verkehr in den Nahen und Mittleren Osten bisher am stärksten zulegen und befindet sich bereits - trotz der Eskalation in Palästina im vierten Quartal - deutlich über dem Vorkrisenniveau. Im Berichtsjahr wurden 965.932 Passagiere in diese Region abgefertigt, ein Plus von 35,7% gegenüber 2022 und eine Steigerung von 21,1% (+168.437) gegenüber 2019.

Nach Nordamerika sind im Jahr 2023 insgesamt 434.019 Passagiere abgeflogen (+19,2% gegenüber 2022), das entspricht einem Anteil von rund 95% des Gesamtjahres 2019 (-25.358). Im Vergleich zur gesamten Region ist der Anstieg der Passagiere in die USA gegenüber 2022 mit 13,4% etwas geringer (2019: +9,9%).

Nach Afrika wurden 319.516 abfliegende Passagiere gezählt (+26,9% gegenüber 2022), während nach Lateinamerika 12.535 Reisende abgefertigt wurden (-42,7 % gegenüber 2022).

→ Die 5 passagierstärksten Destinationen 2023 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019
1. London	628.753	22,1%	515.095	707.002
2. Frankfurt	474.572	31,3%	361.449	562.166
3. Paris	445.094	20,4%	369.560	514.760
4. Istanbul	427.842	16,2%	368.186	369.986
5. Amsterdam	386.504	24,6%	310.283	475.165

→ Entwicklung des Passagieraufkommens im zentral- und osteuropäischen Raum 2023 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019
1. Bukarest	241.413	11,4%	216.766	312.843
2. Warschau	235.237	39,2%	169.022	192.884
3. Sofia	175.176	29,5%	135.307	173.492
4. Belgrad	123.321	21,0%	101.936	101.230
5. Tirana	114.835	14,6%	100.242	90.402
6. Pristina	105.916	11,7%	94.804	57.605
7. Krakau	104.550	41,6%	73.849	63.698
8. Riga	98.283	30,8%	75.146	66.219
9. Podgorica	85.679	7,4%	79.764	42.004
10. Yerevan	84.364	39,2%	60.608	37.243
Sonstige	1.048.308	16,4%	900.771	1.617.803
Abfliegende Passagiere	2.417.082	20,4%	2.008.215	2.755.423

→ Entwicklung des Passagieraufkommens Langstrecke 2023 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019
1. Bangkok	157.504	39,9%	112.555	178.010
2. Taipei	116.724	>500	17.235	139.762
3. Newark	93.742	24,3%	75.419	67.295
4. Toronto	82.436	41,1%	58.429	76.248
5. Chicago	80.430	16,7%	68.937	80.342
6. Washington	56.436	13,3%	49.816	56.481
7. New York	51.549	11,3%	46.325	62.470
8. Seoul	47.011	161,1%	18.004	44.299
9. Addis Abeba	44.349	26,7%	34.994	39.813
10. Montreal	42.027	28,6%	32.669	39.664
Sonstige	210.506	67,1%	125.966	451.874
Abfliegende Passagiere	982.714	53,5%	640.349	1.236.258

→ Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen und Mittleren Osten 2023 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019
1. Tel Aviv	267.463	1,7%	262.875	299.119
2. Dubai	213.337	28,1%	166.561	211.893
3. Abu Dhabi	121.310	128,9%	53.006	0
4. Doha	115.645	43,9%	80.348	116.397
5. Amman	83.467	35,5%	61.602	50.129
Sonstige	164.710	88,6%	87.318	119.957
Abfliegende Passagiere	965.932	35,7%	711.710	797.495

→ Passagieraufkommen nach Airlines 2023

Fluglinie	2023	Veränderung zu 2022	2022	2019	Anteil 2023	Anteil 2022	Anteil 2019
Austrian	13.862.273	24,4%	11.144.003	13.673.856	46,9%	47,1%	43,2%
Ryanair/Lauda	5.954.732	20,4%	4.946.744	2.656.939	20,2%	20,9%	8,4%
Wizz Air	2.031.506	26,9%	1.600.351	2.080.809	6,9%	6,8%	6,6%
Eurowings	696.928	44,4%	482.731	2.277.788	2,4%	2,0%	7,2%
Turkish Airlines	695.578	21,0%	574.977	550.309	2,4%	2,4%	1,7%
Emirates	406.730	30,6%	311.360	415.533	1,4%	1,3%	1,3%
Pegasus Airlines	388.566	29,7%	299.579	291.831	1,3%	1,3%	0,9%
KLM Royal Dutch Airlines	365.088	19,7%	305.033	379.618	1,2%	1,3%	1,2%
SunExpress	341.883	23,3%	277.336	256.927	1,2%	1,2%	0,8%
Iberia	337.901	19,9%	281.753	304.067	1,1%	1,2%	1,0%
Sonstige	4.452.001	28,7%	3.458.266	8.774.512	15,1%	14,6%	27,7%
davon Lufthansa-Gruppe ¹	15.183.542	23,3%	12.311.095	17.318.078	51,4%	52,0%	54,7%
davon Low-Cost Carrier	8.821.767	20,5%	7.322.493	7.663.225	29,9%	30,9%	24,2%
Passagiere gesamt	29.533.186	24,7%	23.682.133	31.662.189	100,0%	100,0%	100,0%

1) Lufthansa Gruppe: Austrian, Brussels Airlines, Eurowings, Lufthansa und SWISS

Entwicklung der größten Airlines am Flughafen Wien

Austrian behauptet weiterhin ihre unangefochtene Position als größter Kunde am Flughafen Wien und bleibt damit führend im Markt. Im Jahr 2023 konnte die Airline einen Marktanteil von 46,9% am Gesamtpassagieraufkommen verzeichnen, im Vergleich zu 47,1% im Jahr 2022 und 43,2% im Jahr 2019. Im Verlauf des Berichtsjahres wurden insgesamt 13.862.273 Passagiere abgefertigt, was nicht nur einem deutlichen Anstieg von 24,4% (2.718.270) gegenüber 2022 entspricht, sondern auch einer Steigerung zu 2019 um 1,4% (188.417).

Ryanair/Lauda bleibt weiterhin der zweitgrößte Carrier am Standort mit einem Marktanteil am Gesamtpassagieraufkommen von 20,2% im Jahr 2023 und insgesamt 5.954.732 Passagiere von und nach Wien. Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum entspricht das einer Steigerung von 20,4% (1.007.988). Damit setzt die Airline ihr beeindruckendes Wachstum am Flughafen Wien fort, die Passagierzahlen haben sich gegenüber 2019 mehr als verdoppelt (+124,1%, 3.297.793).

Wizz Air, drittstärkste Airline im Geschäftsjahr 2023, fertigte insgesamt 2.031.506 Reisende ab. Dies entspricht 97,6% der Passagierzahlen im Vergleich zum Berichtszeitraum 2019 (2019: 2.080.809) und einem Plus von 26,9% im Vergleich zu 2022.

Leichter Rückgang beim Frachtaufkommen (minus 2,2%)

Die gesamte umgeschlagene Frachtmenge am Flughafen Wien in 2023 (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 245.009 Tonnen, was einem Rückgang um 2,2% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Frachtmenge liegt damit noch deutliche 13,7% unter dem Jahr 2019.

Das von der Flughafen Wien AG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 206.773 Tonnen, was einem Plus von 1,6% gegenüber 2022 und einem durchschnittlichen Marktanteil von 84,4% entspricht.

Während es beim Volumen der abgefertigten Luftfracht am Flughafen Wien im Vergleich zum Vorjahr mit 172.282 Tonnen ein leichtes Wachstum gab (+1,6%), sank das Trucking-Volumen um 10,4% auf einen Wert von 72.726 Tonnen. Innerhalb der Luftfracht gab es beim Belly-Verkehr durch die Wiederaufnahme weiterer Langstreckenverbindungen eine Steigerung um 26,6%, während das Volumen des Frachter-Segments um 15,4% sank. Rückgängen im Import (-4,6%) stand ein leichtes Wachstum bei den Exportmengen (+0,8%) gegenüber.

Die Zahlen des 4. Quartals 2023 zeigen - auch im globalen Vergleich - einen leichten Aufwärtstrend bei den Frachtmengen.

Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie die Methodik der Anpassungen für 2023 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt.

Die Novellierung des FEG aufgrund der Covid-19 Pandemie führte zu folgenden Änderungen bei der Berechnung der Flughafenentgelte:

Die Flughafenentgelte am Flughafen Wien werden gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet vom 1.8. bis 31.7.) angepasst. Diese Regelung endet mit dem 31. Dezember 2026. Das bedeutet, dass die Flughäfen im Entgeltantrag 2026 wieder zur bestehenden Formel zurückkehren und mit 1. Jänner 2027 wieder die bestehende Formel anwenden.

Sollte sich die Branche andererseits aber rascher erholen, ist eine schnellere Rückkehr zur bestehenden Formel vorgesehen. Das ist dann der Fall, wenn ein dreijähriger Durchschnitt der Verkehrsmenge (MTOW, Treibstoffmenge, Passagierzahl) den dreijährigen Durchschnitt von 1.8.2016 bis 31.7.2019 übersteigt.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die Flughafen Wien AG folgende Änderungen der Entgelte ab 1.1.2023, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden.

- | | |
|--|--------|
| • Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt | +5,78% |
| • Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt | +5,78% |
| • Infrastrukturentgelt Betankung | +5,78% |

Das Sicherheitsentgelt inklusive Maßnahmen zur Implementierung des Exit-Entry-Systems (EES) am Flughafen Wien betrug € 9,44/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) betrug € 0,70/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,09/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,18/abfliegender Passagier.

Die Flughafen Wien AG hat wie im Vorjahr zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2023 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 8,60/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 12,60/abfliegender Transferpassagier gesenkt. Der Transferincentive wurde gestrichen.

Ergänzend wurde mit dem Volumen-Incentive das nachhaltige Passagiervolumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert und mit dem Transfer-Security-Incentive die Rolle des Flughafen Wien als Hub-Airport weiter gestärkt. Der Frachtincentive dient der Förderung des Frachtverkehrs auf der Langstrecke.

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr 2023 erreichten die Umsatzerlöse erstmals nach dem pandemiebedingten Einbruch der Jahre 2020 bis 2022 wieder das Vorkrisenniveau und lagen mit € 816,2 Mio. um 8,0% über den Umsatzerlösen des Jahres 2019. Im Jahresvergleich lagen die Umsatzerlöse um 34,8% über dem Vorjahreswert von € 605,6 Mio., wobei Umsatzsteigerungen sowohl in den Airporterträgen als auch in den Abfertigungs- und Non-Aviation-Erträgen zu verzeichnen waren.

Nahezu unverändert blieb die Zusammensetzung der Umsatzerlöse. So entfielen im Berichtsjahr 2023 70,5% (2019: 72,9%) der Erträge auf Aviation-Erträge und 29,5 % (2019: 27,1%) auf Non-Aviation-Erträge. Innerhalb der Aviation-Erträge entfielen 74,2% (2019: 72,6%) auf Airporterträge und 25,8% (2019: 27,4%) auf Abfertigungserträge.

Das Wachstum des Passagieraufkommens, der Bewegungen und des MTOW im Berichtsjahr führte zu einem Anstieg der Airporterträge, der Abfertigungserträge und der Non-Aviation-Erträge.

Die Airport-Erträge stiegen im Berichtsjahr 2023 um 39,6% auf € 426,8 Mio. (VJ: € 305,8 Mio.) und lagen damit um 6,7% über jenen des Geschäftsjahres 2019. Das Landeentgelt betrug im Berichtsjahr € 89,2 Mio. (VJ: € 72,1 Mio.; +23,7%), das Fluggastentgelt € 245,5 Mio. (VJ: € 182,5 Mio.; +34,5%), das PRM-Entgelt € 10,5 Mio. (VJ: € 8,3 Mio.; +27,7%), das Sicherheitsentgelt € 139,0 Mio. (VJ: € 101,3 Mio.; +37,2%) und das Infrastrukturentgelt € 44,7 Mio. (VJ: € 34,5 Mio.). Zugleich stiegen die Ermäßigungen in absoluten Zahlen von € 94,7 Mio. auf € 103,7 Mio., sanken jedoch von 23,6% der Airporterträge (vor Ermäßigungen) auf 19,6% im Berichtsjahr.

Die Abfertigungserträge konnten im Berichtsjahr 2023 um 32,0% von € 112,8 Mio. auf € 148,8 Mio. zulegen und lagen damit nur mehr um 1,3% unter jenen des Geschäftsjahres 2019. Während die Erlöse aus dem Ramp-Handling mit € 89,1 Mio. um 42,2% über dem Vorjahreswert lagen, lagen die Erlöse aus dem Traffic-Handling mit € 10,2 Mio. geringfügig unter dem Vorjahreswert. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung konnten um 6,9 % von € 26,8 Mio. auf € 28,6 Mio. gesteigert werden. Die Erlöse aus Einzelleistungen beliefen sich auf € 21,4 Mio. (VJ: € 13,6 Mio.).

Die Non-Aviation-Erträge entwickelten sich in allen Bereichen positiv und erhöhten sich insgesamt im Berichtsjahr 2023 von € 187,0 Mio. um 28,7% auf € 240,6 Mio. Die Miet- und Pachterträge betragen im Berichtsjahr € 97,1 Mio. (VJ: € 76,3 Mio.; +27,3%), die Parkerträge € 56,1 Mio. (VJ: € 42,4 Mio.; +32,5%), die Erträge aus Gästebetreuung € 17,6 Mio. (VJ: € 10,9 Mio.; +60,6%) und die Erlöse aus der Erbringung von Konzernleistungen € 39,9 Mio. (VJ: € 31,0 Mio.; +28,8%).

Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2023 im Überblick:

Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung

Beträge in € Mio.	2023	Veränderung	2022
Umsatzerlöse	816,2	34,8%	605,6
Sonstige betriebliche Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen)	7,7	-62,3%	20,3
Betriebsleistung	823,8	31,6%	625,9
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-546,3	31,3%	-416,1
EBITDA	277,5	32,3%	209,8
Abschreibungen	-89,7	-1,6%	-91,1
EBIT	187,8	58,3%	118,6
Finanzergebnis	8,6	-0,0%	8,6
EBT	196,5	54,4%	127,3
Steuern	-43,8	46,1%	-30,0
Jahresüberschuss	152,6	56,9%	97,3

Die Umsatzerlöse stiegen aufgrund des Zuwachses im Passagieraufkommen und den Bewegungen im Berichtsjahr um 34,8% auf € 816,2 Mio., während die sonstigen betrieblichen Erträge einschließlich aktivierter Eigenleistungen von € 20,3 Mio. im Vorjahr wegen des Entfalls der Kurzarbeitsbeihilfe (Ende 31.03.2022) und der sonstigen COVID-Unterstützungsmaßnahmen auf € 7,7 Mio. im Berichtsjahr 2023 fielen.

Betriebsaufwand um 25,4% auf € 635,9 Mio. gestiegen

Beträge in € Mio.	2023	2022
Materialaufwand, bezogene Leistungen	87,1	66,4
Personalaufwand	237,2	190,2
Sonstiger betrieblicher Aufwand	221,9	159,6
Abschreibungen (inkl. außerplanmäßiger Abschreibung)	89,7	91,1
Summe Betriebsaufwand	635,9	507,3

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen erhöhten sich im Berichtsjahr 2023 von € 66,4 Mio. um € 20,7 Mio. auf € 87,1 Mio. Davon entfielen € 5,5 Mio. auf den Anstieg der Aufwendungen für Material (+17,5%) und € 15,2 Mio. auf den Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen (+44,0%), welche fast zur Gänze die von der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) bezogenen Sicherheitsdienstleistungen betreffen.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 24,8% bzw. € 47,1 Mio. von € 190,2 Mio. auf € 237,2 Mio., wobei der Anstieg mit € 5,4 Mio. bzw. 7,5% auf die Löhne, mit € 16,4 Mio. bzw. 20,7% auf die Gehälter und mit € 25,2 Mio. bzw. 64,7% auf die Sozialen Aufwendungen entfiel. Obwohl die Anpassungen der Berechnungsparameter in den Personalarückstellungen¹ durchwegs zu einem Anstieg der Rückstellungen zum Abschlussstichtag führte, waren die Auswirkungen auf die Personalaufwendungen mit € 10,6 Mio. (V): € 10,7 Mio.) nahezu unverändert, sodass die Erhöhung des Personalaufwandes zur Gänze auf die Erhöhung des durchschnittlichen Personalstandes von 2.657 Personen auf 2.721 Personen und die Erhöhung des Entgeltniveaus zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 39,0% bzw. € 62,3 Mio. von € 159,6 Mio. auf € 221,9 Mio. Diese Zunahme entfällt im Wesentlichen mit € 13,2 Mio. auf Instandhaltungen, mit € 5,6 Mio.

¹ Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen, Jubiläumsgelder, Urlaube, Altersteilzeit und NPA

auf Fremdleistungen und Fremdpersonal von Dritten, mit € 29,2 Mio. auf Fremdleistungen von Konzernunternehmen, mit € 8,3 Mio. auf Marketing und Marktkommunikation und € 2,3 Mio. auf den Betriebsaufwand der VIP-Bereiche und Lounges.

EBITDA steigt um € 67,7 Mio. auf € 277,5 Mio.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen Wien AG erhöhte sich im Berichtsjahr um € 67,7 Mio. auf € 277,5 Mio. (VJ: € 209,8 Mio.).

Abschreibungen von € 89,7 Mio.

Beträge in € Mio.	2023	2022
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	89,7	91,1
Investitionen (inkl. Finanzanlagen)	58,1	38,7

Während die Abschreibungen mit € 89,7 Mio. gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert blieben, erhöhten sich die Investitionen in das Anlagevermögen und stiegen von € 38,7 Mio. im Vorjahr auf € 58,1 Mio. im Berichtsjahr.

EBIT auf € 187,8 Mio. verbessert

Die Zunahme der Betriebsleistung um € 197,9 Mio. bzw. 31,6% bei einem Anstieg der Betriebsaufwendungen um € 128,7 Mio. bzw. 25,4% führte zu einer Verbesserung des EBIT der Gesellschaft auf € 187,8 Mio. (VJ: € 118,6 Mio.) bzw. einer Erhöhung der EBIT-Marge von 19,6% auf 23,0%.

Positives Finanzergebnis von € 8,6 Mio.

Obwohl das Finanzergebnis mit € 8,6 Mio. gegenüber dem Vergleichsjahr unverändert blieb, zeigen sich innerhalb der einzelnen Positionen des Finanzergebnisses wesentliche Änderungen. So stiegen im Vergleich zum Vorjahr einerseits die sonstigen Zinserträge aus der Veranlagung liquider Mittel aufgrund des allgemeinen Anstiegs des Zinsniveaus um € 11,8 Mio., andererseits erhöhten sich die sonstigen Zinsaufwendungen aufgrund der vorzeitigen Rückführung aller noch ausstehenden Kreditverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um € 11,1 Mio.

Ergebnis vor Steuern auf € 196,5 Mio. gesteigert

In Summe erzielte die Flughafen Wien AG im Geschäftsjahr 2023 ein positives Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von € 196,5 Mio. (VJ: € 127,3 Mio.). Bei einem Steueraufwand von € 43,8 Mio. (VJ: € 30,0 Mio.) beträgt der Jahresüberschuss daher im Berichtsjahr € 152,6 Mio. (VJ: € 97,3 Mio.).

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur der Flughafen Wien AG

Die Bilanzsumme der Flughafen Wien AG belief sich zum Abschlussstichtag auf € 1.842,2 Mio. und liegt damit um € 58,8 Mio. bzw. 3,1% unter dem Vergleichswert des Vorjahres².

	2023	2022
Aktiva		
Anlagevermögen in %	75,8	75,6
Umlaufvermögen in %	24,2	24,4
Summe Aktiva in %	100,0	100,0
Passiva		
Eigenmittel in %	65,6	59,0
Langfristiges Fremdkapital in %	9,0	9,5
Kurzfristiges Fremdkapital in %	25,4	31,5
Summe Passiva in %	100,0	100,0

Bilanzaktiva

Trotz der negativen Investitionsdeckung des Berichtsjahres blieb der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen mit 75,8% jedoch nahezu unverändert gegenüber dem Vorjahreswert von 75,6% und spiegelt generell die hohe Anlagenintensität des Tätigkeitsfeldes der Gesellschaft wieder.

Im Berichtsjahr³ wiesen alle Positionen des immateriellen Anlagevermögens und des Sachanlagevermögens eine negative Investitionsdeckung auf, während im Vorjahr bei den Technischen Anlagen und Maschinen sowie den anderen Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung noch eine positive Investitionsdeckung bestand. Insgesamt standen im immateriellen Anlagevermögen Anlagenzugängen von € 3,4 Mio. (VJ: € 0,5 Mio.) Abschreibungen von € 4,1 Mio. (VJ: € 3,8 Mio.) gegenüber. Im Sachanlagevermögen betrug die Anlagenzugänge € 54,7 Mio. (VJ: € 38,7 Mio.) bei Abschreibungen von € 85,6 Mio. (VJ: € 87,3 Mio.).

Das Umlaufvermögen verringerte sich um € 18,0 Mio. bzw. 3,9% auf € 446,5 Mio. zum Abschlussstichtag. Innerhalb des Umlaufvermögens erhöhten sich in erster Linie die Veranlagungen in Termineinlagen um € 29,5 Mio. auf € 283,5 Mio. bzw. in Wertpapiere um € 15,0 Mio. auf € 40,0 Mio. zu Lasten der täglich fälligen Bankguthaben.

Bilanzpassiva

Die Eigenkapitalquote legte im Vergleich zum Vorjahr um 6,6 Prozentpunkte auf 65,6% zu, während sich die Fremdkapitalquote auf 34,4% weiter reduzierte. Innerhalb des Fremdkapitals blieb das Verhältnis

² Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten und die aktiven latenten Steuern wurden in der vorliegenden Darstellung dem Umlaufvermögen, die Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln in Höhe des darauf entfallenden Steueranteils dem langfristigen Fremdkapital und sonst dem Eigenkapital zugerechnet.

³ In der vorliegenden Analyse werden als Investitionen die Anlagenzugänge des Berichtsjahres durch Direktaktivierungen (Spalte Zugänge im Anlagenspiegel) und die Umbuchungen der im Berichtsjahr in Betrieb genommenen Anlagen in Bau (Spalte Umbuchungen im Anlagenspiegel) verstanden. Formal handelt es sich bei letzterer Position um in Vorjahren erfolgte Zugänge zu den Anlagen in Bau.

zwischen kurz- und langfristigem Fremdkapital weitgehend unverändert, der Anteil des langfristigen Fremdkapitals beträgt am Abschlussstichtag 26,1% (VJ: 23,1%).

Die Kreditverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden im Berichtsjahr durch vorzeitige Tilgungen zur Gänze abgebaut (VJ: € 225,0 Mio.). Die Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, ist im Wesentlichen der Erhöhung der Salden aus der Finanzverrechnung und der Veranlagung liquider Mittel im Rahmen des Cash-Pooling geschuldet.

Kapitalflussrechnung

in T€	2023	2022
Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit:		
+/- Jahresüberschuss	152.632,5	97.252,5
+ Abschreibungen auf immaterielle Anlagen und Sachanlagen	89.683,5	91.126,3
- Veränderung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	-303,5	-272,7
+/- Veränderung des Sozialkapitals	7.587,9	-13.242,8
+/- Veränderung der übrigen langfristigen Rückstellungen	-495,0	1.101,5
-/+ Gewinne(-)/Verluste(+) aus Abgängen von immateriellen Anlagen und Sachanlagen	-258,4	-171,8
+ Ergebnis aus Abgang Wertpapiere des Umlaufvermögens	-17,3	73
Betrieblicher Cash-flow	248.829,8	175.865,9
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte	-205,5	-356,7
-/+ Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-2.491,9	-4.250,4
-/+ Veränderung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen und assoziierte Unternehmen	-1.812,0	-837,3
-/+ Zunahme/Abnahme der sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände sowie Rechnungsabgrenzungsposten	-1.248,6	14.402,3
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Rückstellungen, inkl. Steuerzahlungen	-3.650,8	96.113,1
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten gegen Konzernunternehmen	22.297,2	24.018,4
+/- Zunahme/Abnahme der sonstigen Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	52.399,1	-14.092,0
	65.287,6	114.997,4
Operativer Cash-flow	314.117,4	290.863,3
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit:		
- Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen und Sachanlagen	-54.118,8	-41.619,0
+ Einzahlungen für immaterielle Anlagen und Sachanlagen	572,8	252,4
- Investitionen in Finanzanlagen	-0,1	-1,7
- Investitionen in Wertpapiere	-20.000,0	-29.022,9
- Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	200,0	0,0
+ Einzahlungen aus kurzfristigen Veranlagungen	254.000,0	20.000,0
- Auszahlungen für kurzfristige Veranlagungen	-283.500,0	-254.000,0
+ Abgänge von Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	9.827,1	40.789,1
	-93.018,9	-263.602,2
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit:		
+/- Veränderung der mittel- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	-224.999,5	-51.000,4
- Dividendenausschüttung	-64.583,5	0,0
	-289.583,0	-51.000,4
Veränderung der flüssigen Mittel		
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	69.855,7	93.595,0
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	1.371,1	69.855,7

Der betriebliche Cash-Flow stieg aufgrund des im Vergleich zum Vorjahr höheren Jahresüberschusses auf € 248,8 Mio. (VJ: € 175,9 Mio.). Der operative Cash-Flow betrug somit € 314,1 Mio. (VJ: € 290,9 Mio.). Der Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit war aufgrund der Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen sowie dem Erwerb zusätzlicher Wertpapiere des Umlaufvermögens und der weiteren Veranlagung liquider Mittel in Termineinlagen mit € -93,0 Mio. negativ, lag jedoch aufgrund der Stabilisierung der Veranlagungen wesentlich unter dem Vorjahreswert von € - 263,6 Mio. Die Tilgung sämtlicher Kreditverbindlichkeiten (EIB) gegenüber Kreditinstituten und die Dividendenausschüttung 2023 führten zu einem negativen Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit von € -289,6 Mio. (VJ: € -51,0 Mio.). In Summe resultiert daraus ein Rückgang der liquiden Mittel auf € 1,4 Mio. zum Abschlussstichtag.

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen betragen im Berichtsjahr 2023 € 58,1 Mio. (VJ: € 38,7 Mio.). Diese betreffen immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen, welche im Berichtsjahr angeschafft und in Betrieb genommen wurden als auch Anlagen in Bau, deren Beschaffung im Berichtsjahr fortgeführt wurde, die aber erst in Folgejahren in Betrieb genommen werden.

Die wesentlichsten Investitionen des Berichtsjahres 2023 umfassten die Süderweiterung (€ 18,7 Mio.), die Neuerrichtung und den Ausbau von Photovoltaikanlagen (€ 7,5 Mio.), den Erwerb von Grundstücken (€ 4,5 Mio.), die Errichtung von Busgates (€ 2,7 Mio.), die Rollbahnen (€ 2,4 Mio.), die Modernisierung der Gepäcksortieranlage für Terminal 3 (€ 1,4 Mio.) und die Beschaffung von Enteisungsfahrzeugen (€ 1,4 Mio.).

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 konsolidierte und andere Beteiligungen, Wertpapiere, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ausgereichte Kredite und sonstige Forderungen, 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. 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.

Der Tochtergesellschaft Vienna Airport FBO GmbH, Schwechat, wurde die Option eingeräumt, ihre Anteile an der Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH zu einem fixierten Preis in Höhe der Anschaffungskosten zuzüglich aller auf die Beteiligung gebuchten Zuschüsse in Höhe von derzeit € 8,7 Mio. an die FWAG zu veräußern.

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

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

Die Abschreibungsaufwendungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, werden das EBITDA⁴ und die EBITDA-Marge als wesentliche Erfolgsgrößen herangezogen. Für das Geschäftsjahr 2023 wird ein EBITDA von € 277,5 Mio. (VJ: € 209,8 Mio.) bzw. eine EBITDA-Marge von 34,0% (VJ: 34,6%) ausgewiesen.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Auf Konzernebene wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt, gemessen. Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Die Finanzverbindlichkeiten wurden im Geschäftsjahr 2023 zur Gänze vorzeitig getilgt. Die liquiden Mittel unter Berücksichtigung von Termineinlagen (sonstige Forderung in Höhe von € 283,5 Mio.; VJ: € 254,0 Mio.) betragen zum Stichtag € 284,9 Mio. (VJ: € 323,9 Mio.).

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

Rentabilitätskennzahlen in € Mio. bzw. in %

	2023	2022
EBIT in € Mio.	187,8	118,6
EBITDA in € Mio.	277,5	209,8
EBIT-Marge in %	23,0	19,6
EBITDA-Marge in %	34,0	34,6
ROE in %	13,1	9,1

Erläuterungen zu den Kennzahlen:

EBIT-Marge

EBIT (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern

Formel: EBIT / Umsatz

EBITDA-Marge

EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = EBIT plus Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Formel: (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz

ROE

(Return on Equity after Tax)

Formel: Jahresergebnis / durchschnittliches Eigenkapital (inkl. Investitionszuschüssen)

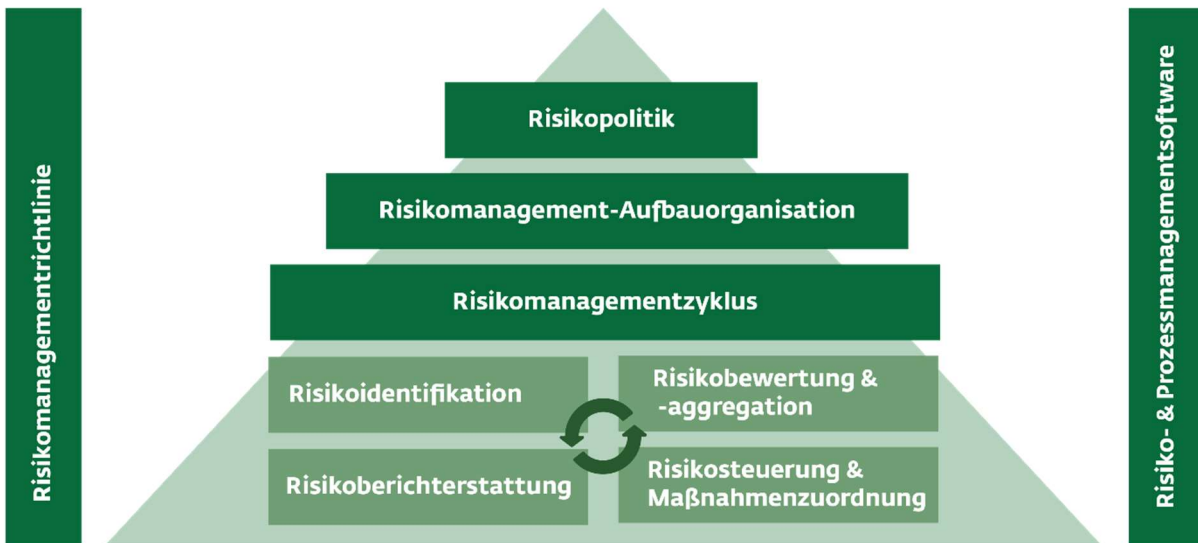
Durchschnittliches Eigenkapital: (Eigenkapital Vorjahr plus laufendes Jahr) / 2

⁴ Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagementsystem RMS

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) verfügt über ein Risikomanagementsystem (RMS), das alle relevanten Aspekte identifiziert, analysiert und bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt. Dieses System ist in der folgenden Grafik wiedergegeben:



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

Das RMS für die gesamte Gruppe ist auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“ aufgebaut und ist in einer Richtlinie umgesetzt.

Die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und den verbundenen Unternehmen sind für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich. Der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der Berichterstattung wird periodisch durchlaufen. Die Dokumentation des gesamte RMS erfolgt mittels einer Prozess- und Risikomanagementsoftware, als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierte Risiken und damit verbundene Maßnahmen. Das interne Kontrollsystem (IKS) nimmt Risikoagenden zur Sicherstellung der Zuverlässigkeit der betrieblichen Berichterstattung, der Einhaltung der damit verbundenen Gesetze und Vorschriften sowie des Schutzes des Vermögens wahr. Daneben prüft die Revisionsabteilung die Geschäftsgebarung und die Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Die bestehenden Systeme werden laufend evaluiert und weiterentwickelt. Ergänzt wird das Risikomanagement um ein konzernweites Innovationsmanagement, welches rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen erkennt und zur Marktreife entwickelt. Der Flughafen Malta hat eine eigene Richtlinie zum Risikomanagement erlassen, die auf den eingangs erwähnten gruppenweit einheitlichen Standards aufbaut und im strategischen Controlling angesiedelt ist. Dieses koordiniert zentral alle Risikomanagementaktivitäten.

Gesamtwirtschaftliche und politische Risiken

Der Geschäftsverlauf wird wesentlich von der globalen, europäischen und regionalen Dynamik des Luftverkehrs beeinflusst. Diese sind wiederum stark von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig. Konjunkturelle Schwankungen können daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens haben. Auf europäischer wie nationaler Ebene dominieren derzeit der Angriff Russlands auf die Ukraine, die israelische Offensive in Gaza als Reaktion auf den Terrorakt der Hamas im Oktober 2023 und die anhaltend hohen Inflationsraten die Themenlandschaft. Das wichtige Thema Nachhaltigkeit in der Luftfahrt wird im Kapitel „Umweltrisiken“ im Detail betrachtet.

Die Gesamtrisikoposition des FWAG-Konzerns ändert sich laufend. Eine signifikante risikoreduzierende Wirkung ergibt sich durch die weitere Entspannung der Covid-19 Pandemie. Weiterhin belastend wirken hingegen der russische Angriffskrieg in der Ukraine, der neu hinzugekommene militärische Konflikt in Gaza sowie die weiterhin hohe Inflation. Insbesondere die bestehende Sperre des ukrainischen Luftraumes sowie das bestehende Überflugverbot des russischen Luftraumes für westliche Fluggesellschaften führen zu teilweise deutlich längeren Reisezeiten Richtung Ost- bzw. Südostasien und somit zu negativen Auswirkungen auch auf den Geschäftsverlauf der FWAG. Auch die Konfliktregion in Gaza wird von zivilen Luftfahrzeugen derzeit nicht überflogen, was jedoch aufgrund der geringen Größe des Konfliktgebietes nur eine kleine Auswirkung auf die Reisezeiten hat. Ebenfalls negative Auswirkungen entstehen durch den Entfall bzw. den starken Rückgang der russischen, ukrainischen und teilweise israelischen Passagiere.

Die weitere Entwicklung dieser Konflikte ist nur schwer abschätzbar. Grundsätzlich ist sowohl eine Verschärfung der Rahmenbedingungen (z.B. durch eine Ausweitung des Gaza-Konflikts auf andere Konfliktgebiete in der Region), wie auch eine Entspannung (insb. durch eine Einigung der Konfliktparteien) denkbar.

Besonders der russische Angriffskrieg hat gravierende Auswirkungen auf die österreichische, europäische und globale Wirtschaftsleistung. Drastisch gestiegene Energiepreise sowie Versorgungsunsicherheiten haben die Inflationsraten in den letzten Jahren auf ein jahrzehntelang nicht gesehenes Niveau steigen lassen. Diese kehren nur langsam in Richtung des Vorkrisenniveaus und des Inflationsziels der EZB von 2% zurück. Die hohen Preissteigerungen in Verbindung mit den Gegensteuerungsmaßnahmen der Zentralbanken in Form von steigenden Leitzinsen führen zu einer Reduktion der Wirtschaftsleistung, was sich auch auf den Flughafen Wien negativ auswirkt. Ebenso führen die gestiegenen Energiepreise und Personalkosten zu steigenden Aufwänden. Durch Maßnahmen wie der Erhöhung der Energieeffizienz und Eigenerzeugung von Strom wird diesen Entwicklungen entgegengewirkt.

Weitere politische Spannungen bzw. terroristische Bedrohungen in einzelnen Ländern und Regionen der Welt haben zudem negative Auswirkungen auf die Buchungslage in den entsprechenden Tourismusdestinationen. In der Vergangenheit war jedoch zu beobachten, dass derartige Rückgänge nur kurzfristiger Natur waren bzw. durch andere Destinationen kompensiert wurden. Nachteilige Umsatzeffekte sind im Duty-free Geschäft möglich, falls Passagiere von Non-EU-Destinationen auf Ziele innerhalb des Binnenmarktes ausweichen.

Rechtliche Risiken

Auf EU-Ebene wurden wesentliche Gesetzesvorhaben in der derzeitigen Legislaturperiode trotz umfangreicher Konsultationen nicht weiterverfolgt. Dazu zählen insbesondere die Entgelte-Richtlinie (Airport Charges Directive) und die Slots-Verordnung sowie die Bodenverkehrsdienste-Richtlinie. Es ist damit zu rechnen, dass die nächste EU-Kommission diese Dossiers wiederaufnehmen wird. Angesichts des Gesetzgebungsverfahrens ist mit einem Inkrafttreten dieser Verordnungen und Richtlinien allerdings kaum vor 2027 zu rechnen. Bereits bekannt geworden sind Pläne der Kommission, eine neue Sicherheitsstrategie (Aviation Security Strategy) zu implementieren. Im Wesentlichen sieht diese vor, die

technischen Standards bei den Sicherheitskontrollen deutlich anzuheben, was zu massiven Beschaffungskosten für neue Geräte (Bodyscanner, CT-Scanner, EDS Standard 3) sowie zu erhöhten Energiekosten und operativen Umstellungen führen würde. Ein Gesetzesvorschlag ist jedoch erst 2025 zu erwarten, wenn die neue Kommission ihre Arbeit aufgenommen hat. Die derzeit anvisierte Umsetzung soll allerdings bereits in den Jahren 2027 bis 2030 stattfinden.

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene sind Umwelt- und Klimathemen weiterhin stark im Fokus. In Österreich hat die Regierung die Erhöhung der Flugabgabe beschlossen und die „ökosoziale Steuerreform“ ist mit 1.1.2022 in Kraft getreten. Die Körperschaftssteuer wird in zwei Schritten von 25% auf 23% gesenkt. Außerdem wurde im Oktober 2022 die nationale CO₂-Bepreisung eingeführt (Weiteres zu umweltbezogenen Risiken im Unterpunkt „Umweltrisiken“).

Die EU-Kommission hat zur Erreichung der Ziele des European Green Deals im Juli 2021 das Gesetzespaket „Fit for 55“ vorgestellt. Dieses enthält Maßnahmen, welche die Kosten der Luftfahrt deutlich erhöhen werden, wie: schrittweise Einführung einer Kerosinsteuern (noch in Verhandlung), deutliche Verteuerung der Zertifikate im EU-ETS (beschlossen) sowie Integration von CORSIA (beschlossen), eine verpflichtende Beimischungsquote für nachhaltige Flugtreibstoffe (ReFuel EU Aviation; beschlossen) sowie eine Richtlinie über die Errichtung von Infrastruktur für nachhaltige Treibstoffe (AFIR; beschlossen). Die vorgesehene AFIR-Überarbeitung enthält insbesondere die Verpflichtungen für Flughäfen stationäre Luftfahrzeuge bis 2025 an allen Flugsteigpositionen und bis 2030 an allen Vorfeldpositionen mit Strom versorgen zu können. Zusätzlich wird im Rahmen der Revision der TEN-T Verordnung eine weitere Verpflichtung diskutiert, die die Installation von Pre-Conditioned Air Anlagen (PCA) an allen Kontaktpositionen bis 2030 vorsieht.

Die geplanten Maßnahmen erhöhen das Risiko eines einseitigen Wettbewerbsnachteils europäischer Airlines sowie europäischer Hubs gegenüber außereuropäischen Mitbewerbern und die Gefahr der Verlagerung von Flugverkehrsströmen. Die damit verbundenen Investitionen und Folgekosten (z.B. Umbau des Stromnetzes) werden erhebliche Kostensteigerungen für die FWAG mit sich bringen.

Schließlich sind im Bereich Klimapolitik neue Vorgaben für Emissionsreduktionen zu erwarten. Das neue Klimaziel der EU-Kommission sieht eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 90% bis zum Jahr 2040 im Vergleich zum Ausstoß des Jahres 1990 vor. Welche Auswirkungen dieses neue Ziel auf den Flughafen Wien oder den Standort allgemein haben wird, ist noch nicht abschätzbar.

Neue, bürokratisch aufwendige Regelungen gelten zudem für die FWAG durch die Umsetzung der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) ab 1.1.2024 sowie aufgrund der Anwendung der EU-Taxonomie-Verordnung seit 2022. Als betroffenes Unternehmen ist die FWAG verpflichtet, wesentliche Nachhaltigkeits-Belange zu veröffentlichen sowie Umsatz, Capex und Opex nach den von der EU-Taxonomie-Verordnung definierten Wirtschaftsaktivitäten aufzuschlüsseln.

Im Jahr 2024 finden mehrere bedeutende Wahlen statt, deren Ausgang auch Auswirkungen auf die europäische bzw. österreichische Luftfahrt haben wird. Neben der Wahl zum Europäischen Parlament vom 6. bis 9. Juni finden in Österreich im Jahr 2024 einige Wahlen statt. Den größten nationalen Einfluss werden dabei sicher die Wahl eines neuen Nationalrates im Herbst und die anschließende Regierungsbildung haben. Die Auswirkungen auf die FWAG sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar. In der laufenden Legislaturperiode sind auf Bundesebene kaum noch wesentliche Gesetzesänderungen, die signifikanten Einfluss auf das Unternehmen hätten, zu erwarten.

Um im Falle der Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands auszuschließen, wird die Einhaltung der Vorschriften durch unternehmensinterne Richtlinien, insbesondere der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) und der Market Abuse Regulation (MAR), sichergestellt. In der FWAG wurden die zur Erfüllung der Insidervorschriften notwendigen Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet.

Markt- und Wettbewerbsrisiken

Nach dem historischen Einbruch der Luftfahrttätigkeit im Jahr 2020 hat sich der Flugverkehr in den letzten Jahren nahezu vollständig wieder von den Covid-19-bedingten Rückgängen erholt. Im Jahr 2023 lagen die weltweit geflogenen Passagierkilometer nur noch 5,9% hinter den Zahlen aus dem bisherigen Rekordjahr 2019 zurück, was einem Wachstum von 25,3% gegenüber den Passagierkilometern aus dem Vorjahr entspricht (Quelle: IATA, Air Passenger Market Analysis, Dezember 2023).

Der Güterverkehr befindet sich nach einem schwachen Jahr 2022 und einem verhaltenen Beginn 2023 wieder im Aufschwung. Im Dezember 2023 lag das Cargo-Volumen (in Cargo-Tonnen-Kilometer) um 10,8% über den Zahlen aus dem Dezember 2022. Über das Gesamtjahr 2023 hinweg lag das Cargo-Volumen allerdings aufgrund des schwachen ersten Halbjahres immer noch um 1,9% unter den Cargo-Tonnen-Kilometern (CTK) des Vorjahres. Gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 lagen die CTK im Jahr 2023 rund 3,6% zurück (Quelle: IATA, Air Cargo Market Analysis, Dezember 2023).

Der Ausblick für 2024 und die kommenden Jahre bleibt weiterhin positiv. Nach einem vor allem beim Passagierluftverkehr besonders starken Jahr 2023 wird sich das Wachstum zwar abschwächen, es wird aber auch in den nächsten Jahren mit einem steigenden Volumen im Passagier- und Cargo-Sektor gerechnet. Bis 2040 wird sogar eine Verdopplung des globalen Passagier-Luftverkehrs erwartet (Quelle: IATA, Global Outlook for Air Transport – A local sweet spot, Dezember 2023).

Auch der Flughafen Wien kann zufrieden auf das letzte Geschäftsjahr zurückblicken. Mit 29,5 Mio. Passagieren im Jahr 2023 konnte der Flughafen das zweiterfolgreichste Jahr der Geschichte verzeichnen und liegt damit nur noch knapp hinter dem bisherigen Rekordjahr 2019 (31,7 Mio. Passagiere). Die rasche Erholung hat erneut gezeigt, dass der Flugverkehr eine hohe Resilienz besitzt und sich innerhalb von kurzer Zeit von Einbrüchen erholen kann.

Austrian Airlines als Home-Carrier am Standort Wien war mit 46,9% weiterhin größter Kunde der FWAG, wenn auch der Marktanteil im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen ist (-0,2 Prozentpunkte). Die strategische Ausrichtung von Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Austrian Airlines konnte das Jahr 2023 sehr positiv abschließen. Die Passagierzahlen konnten um 24,4% auf knapp 13,9 Mio. Passagiere am Flughafen Wien zulegen. Der Umsatz stieg in 2023 um 25,4% auf € 2,35 Mrd. und das Betriebsergebnis lag bei € 127 Mio. gegenüber € 3 Mio. im Vorjahr. Im Jahr 2023 konnte die Austrian fünf Airbus A320neo in Empfang nehmen, was weiter zur Flottenverjüngung beiträgt. Auch die für den Standort Wien wichtige Langstreckenflotte der AUA wird in den kommenden Jahren umfassend modernisiert. Im ersten Halbjahr 2024 sollen die ersten beiden von insgesamt elf Boeing 787-9 Dreamliner zur AUA hinzustoßen und die aktuelle Langstreckenflotte bestehend aus Boeing 767 und Boeing 777 ablösen. Diese Investitionen können als deutliches Zeichen für das Vertrauen der Konzernmutter Lufthansa in den Standort Wien gesehen werden (Quelle: APA-Meldung Erweiterung Langstreckenflotte).

Neben Austrian Airlines sind vor allem die Low-Cost-Carrier (LCC) für den Standort Wien von großer Bedeutung und diversifizieren das Angebot am Flughafen Wien. Ryanair als passagierstärkster Vertreter der LCC konnte im Jahr 2023 knapp 6,0 Mio. Passagiere befördern, was im Vergleich zum Vorjahr ein Plus von 20,4% bedeutet. Der Marktanteil ist mit 20,2% jedoch gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Prozentpunkte leicht gesunken. Für den Winterflugplan 2023/24 stationiert Ryanair ein zusätzliches Flugzeug am Flughafen Wien. Sehr positiv konnte sich 2023 Wizz Air am Standort Wien entwickeln. Während der Marktanteil zwar nur marginal um 0,1 Prozentpunkt zulegte, stiegen die Passagierzahlen um 26,9%. Da LCC sehr flexibel agieren und reagieren können, kann es jederzeit zu Adaptierungen kommen. Aus diesem Grund wird die Entwicklung bei den LCC auch weiterhin genau beobachtet.

Malta (vollkonsolidiert) und Košice (at-Equity-Konsolidierung) unterliegen ebenfalls den oben genannten branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. Der Flughafen Malta war als klassische Feriendestination sehr stark von der Covid-19 Pandemie betroffen, konnte sich aber wieder von den Auswirkungen erholen. Im Jahr 2023 verzeichnete der Flughafen Malta über 7,8 Mio. Passagiere, was einem Wachstum von 33,4% gegenüber 2022 und einem Plus von 6,7% gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 entspricht.

Air Malta ist als Home Carrier des Flughafens von wichtiger Bedeutung, sieht sich allerdings mit einer herausfordernden Marktsituation konfrontiert. Insbesondere durch den hohen Low-Cost-Carrier-Anteil ist der Wettbewerb am Flughafen Malta besonders intensiv. So hat speziell Ryanair eine starke Marktstellung und auch den größten Marktanteil am Standort. Getrieben durch diesen intensiven Wettbewerb hat sich Air Malta im Januar 2022 entschlossen, einen Restrukturierungsprozess zu starten. Dieser angestoßene Restrukturierungsprozess scheiterte allerdings, da staatliche Hilfen von der EU-Kommission nicht genehmigt wurden. Als Konsequenz wird Air Malta mit 30.3.2024 den Flugbetrieb einstellen. Direkt daran anknüpfen wird allerdings die Gründung eines neuen maltesischen (Nachfolge-) Carriers mit dem Namen KM Malta Airlines. Mit Hilfe einer nachhaltigen Strategie soll diesem neuen Carrier der Turnaround gelingen und KM Malta Airlines in eine langfristig erfolgreiche Zukunft geführt werden. Sollte der Turnaround nicht gelingen, hätte dies kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafens Malta. Mittel- und langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazitäten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden (Quelle: Aerolnt Malta Air).

Auch der Flughafen Košice konnte 2023 das Vorkrisenniveau übertreffen und hat im abgelaufenen Jahr über 620.000 Passagiere abgefertigt, was einem Plus von 15,2% zum Vorjahr und +12,0% zum Jahr 2019 entspricht. Bei möglichen Restrukturierungsmaßnahmen von Airlines besteht das Risiko, dass Verbindungen von und zu Regionalflughäfen gestrichen bzw. ausgedünnt werden. Die geografische Nähe von Košice zur Ukraine hat dieses Risiko nun noch vergrößert. Welche Auswirkungen die kriegerische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine auf den Flughafen Košice hat, wird von Dauer und weiterer Entwicklung des Krieges abhängen.

Die hohe Wettbewerbsintensität zwischen den Airlines erhöht seit Jahren den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister, wie die Abfertigungsdienste. Zur Gegensteuerung wurden durch die FWAG jedoch in den letzten Jahren eine Vielzahl an Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und Optimierung der Arbeitsabläufe entlang der gesamten Wertschöpfungskette erarbeitet, die erfolgreich umgesetzt wurden und zu einer nachhaltigen Steigerung der Produktivität führten. Auch 2023 ist der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste Marktführer im Ramp-Handling sowie auch in der Frachtabfertigung am Flughafen Wien. Das Risiko von Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen von langfristigen Dienstleistungsverträgen mit den wichtigsten Key Accounts und hohe Qualitätsstandards weitgehend abgesichert. Der Cargo-Bereich hat unter den aktuellen Rahmenbedingungen (hohe Inflation, schwache Liefer- und Dienstleistungsströme, Krieg in der Ukraine, Gazakonflikt) deutlich mehr gelitten als der Passagierverkehr. So ist das Frachtvolumen am Flughafen Wien im Jahr 2023 um 2,2% gegenüber 2022 gesunken.

Im Retail & Properties-Bereich vermietet die FWAG Gebäude und Flächen, die primär von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäftsentwicklung von jener des Luftverkehrs abhängig ist (Retailer, Fluggesellschaften, etc.). Damit unterliegt dieser Bereich nicht nur den allgemeinen Risiken des Immobilienmarktes, sondern auch den Risiken der Veränderung des Passagieraufkommens bzw. der Veränderung der Kaufkraft der Passagiere, etwa im Zusammenhang mit der Abwertung der jeweiligen Heimatwährung gegenüber dem Euro (Währungsrisiken). Dies hat aufgrund von umsatzabhängigen Vertragskomponenten Auswirkungen auf die Ertragssituation der FWAG im Retail- und Immobilienbereich. Wesentlichen Einfluss auf den Retail-Bereich wird die Süderweiterung des Terminals haben, welche bis zum Jahr 2027 fertiggestellt sein soll und eine beträchtliche Erweiterung der Retailflächen sowie generell eine Verbesserung der Shopping- und Gastronomie-Möglichkeiten im Terminalbereich bringen wird.

Finanz- und Investitionsrisiken

Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement zuständig und überprüft die entsprechenden Risikopositionen regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings. Der weitestgehende Abbau variabler Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG massiv reduziert. Auch der letzte Kredit (EIB-Darlehen) wurde Ende 2023 zur Gänze zurückbezahlt, wodurch die FWAG mit Jahresende 2023 schuldenfrei ist. Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken oder Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie die verwendeten Finanzinstrumente, um diesen Risiken zu begegnen, finden sich im Konzernanhang unter Anhangläuterung (38). Die bereits oben angesprochenen allgemeinen bzw. spezifischen Marktrisiken sowie länderspezifische, politische und regulatorische Risiken in Malta und der Slowakei können die mittelfristige Planung der Beteiligungen am Flughafen Malta bzw. Košice negativ beeinflussen und im Extremfall zu Wertminderungen von Vermögen, Firmenwerten bzw. Beteiligungsansätzen führen. Investitionsprojekte 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 einzuhaltenden Vorschriften von Projektorganisation bzw. Prüf- und Freigabeschritten bei der Abwicklung von Bauprojekten werden im Bauhandbuch festgelegt. Eine Vielzahl von Investitionsprojekten wurde im Zuge des Covid-19-bedingten Sparprogramms verschoben, diese werden nun schrittweise umgesetzt, wie beispielsweise das Großprojekt Terminal Süderweiterung.

Der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) stellt ein Schlüsselprojekt für die langfristigen Entwicklungs- und Wachstumspotenziale der FWAG dar. Dieser wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt und entsprechend der tatsächlichen Entwicklung der Flugzahlen sowie der Wirtschaftlichkeit geplant. Sämtliche Bewertungen von Vermögenswerten erfolgten unter der Prämisse des Fortbestehens der Drehscheibenfunktion des Flughafens Wien als Ost-West-Hub.

Im Mai 2023 verlängerte die zuständige UVP-Behörde die Realisierungsfrist für das Vorhaben 3. Piste auf nunmehr 30.6.2033. Die Verlängerung der Realisierungsfrist wurde aufgrund der über 7-jährigen Rechtsmittel-Verfahrensdauer und dem Covid-19-bedingten Verkehrseinbruch genehmigt. Gegen diesen Bescheid wurden mehrere Beschwerden ohne aufschiebende Wirkung eingebracht. Die Entscheidung darüber kann mehrere Jahre dauern und eventuell zu einer neuerlichen Befassung der Höchstgerichte führen.

Operative Risiken

Die Verkehrsentwicklung wird überdies von überregionalen und externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen latenten Risiken (Pandemien, Lufttraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen und Kriegen, Streiks, etc.) beeinflusst. Lokale Schadensrisiken, wie etwa Feuer, Naturgewalten, Unfälle oder Terror am Standort sowie der Diebstahl bzw. die Beschädigung von Vermögenswerten stellen ebenfalls Risiken aus dem operativen Betrieb dar. Die weltweiten Klimaveränderungen können auch in Europa ein Risiko für den Flughafenbetrieb darstellen. Zunehmende Wetterextreme wie Stürme, ungewöhnliche Niederschlagsmengen und länger anhaltende extreme Hitze- und Kältewellen können den Flugverkehr kurzfristig negativ beeinflussen.

Der Flughafen Wien ist bestrebt, durch ständiges Monitoring, auf die Auswirkungen der operativen Risiken entsprechend vorbereitet zu sein. Weiters sorgt der Flughafen Wien mit entsprechenden Notfallplänen, Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie mit hohen Sicherheitsstandards dafür, dass er für den Ernstfall gut vorbereitet ist. Die operativen Risiken sind durch einen angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung, etc.). Die Energiewende in Europa und der dadurch größere Fokus auf erneuerbare Energien verringern durch die geringere Steuerbarkeit die Systemsicherheit des europäischen Stromnetzes und erhöhen die Gefahr eines

Blackouts. Durch Notstromaggregate und Erhöhung der Eigenerzeugung durch Photovoltaik wird diesem Risiko entgegengewirkt.

Da der Flughafen Wien eine kritische Funktion als zentraler Infrastrukturversorger und Rückgrat der internationalen Vernetzung im gesamten mittel- und osteuropäischen Raum wahrnimmt, werden besonders hohe Ansprüche an die Verfügbarkeit, die Zuverlässigkeit, die Qualität sowie die Datensicherheit der eingesetzten IKT-Systeme (Informations- und Kommunikationstechnologie) gestellt.

Basierend auf der Cyberbedrohungslage Österreichs wurden im Berichtsjahr die operativen IKT-Risiken entsprechend angepasst. Wesentliche operative Risiken des Unternehmensrisikomanagements sind die Risiken eines „Cyberangriffs“ sowie der „Ausfall der Informationstechnologie“. Die FWAG setzt kontinuierlich Maßnahmen zur Reduktion der IKT-Risiken, um weiterhin ein hohes Maß an Informationssicherheit zu gewährleisten. Eine dieser Maßnahmen ist der Betrieb eines Managementsystems für Informationssicherheit (kurz ISMS) und die Führung einer daraus abzuleitenden technischen IT-Security Roadmap. Tiefgehendes Monitoring von Sicherheitsvorfällen, regelmäßige Vulnerability-Scans der IT-Infrastruktur wie auch der Tausch veralteter Systeme (End of Life) sind ein Auszug der Maßnahmen aus der IT-Security Roadmap, um der Cyberbedrohungslage entgegenzuwirken.

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

Umweltrisiken

Die FWAG ist in ihrer Geschäftstätigkeit einer Reihe von Umweltrisiken ausgesetzt, deren Entwicklungen genau verfolgt werden. So werden in diesem Zusammenhang beispielsweise mögliche Auswirkungen durch Klimaveränderungen laufend betrachtet. In dieser Analyse wird eine Reihe von möglichen Gefahren durch die Änderung von klimatischen Bedingungen in den nächsten zehn Jahren und darüber hinaus anhand zweier möglicher Klimaszenarien dargestellt. Insbesondere die Zunahme von Hitzewellen, die Zunahme von zeitlich begrenzten, starken Niederschlägen, die langfristige Steigerung der globalen Durchschnittstemperatur sowie das Auftreten von extremen Windereignissen werden dabei als potenzielle Gefahrenquellen analysiert. Gegen die identifizierten Risikofaktoren werden entsprechende Gegenmaßnahmen laufend evaluiert und bei Möglichkeit umgesetzt (z.B. die Schaffung von Regenwasserspeichermöglichkeiten und Versickerungsmöglichkeiten am Standort zur Verhinderung von Schäden durch pluviales Hochwasser nach starken Niederschlägen). Es werden in diesem Zusammenhang allerdings nicht nur Risiken, sondern auch Chancen betrachtet. So entsteht beispielsweise durch den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur das Risiko einer Reduktion der Attraktivität bestimmter Reiseziele in extremen Hitzephasen. Es können sich dadurch aber auch die touristische Saison in Sommerdestinationen verlängern oder neue Tourismusregionen erschlossen werden.

Auch bei der Vermeidung bzw. Eindämmung des Klimawandels ist sich der Flughafen Wien seiner Verantwortung bewusst und hat dazu bereits entsprechende Handlungen gesetzt. So wurde unter anderem bereits 2012 ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet. Ziel dieses Systems ist es, die Energieeffizienz zu verbessern und den Energieverbrauch weiter zu senken bzw. Energie aus erneuerbaren Quellen (mittels Photovoltaik) selbst zu produzieren. Durch diese Maßnahmen ist es der FWAG seit dem Jahr 2023 gelungen, ihren Betrieb CO₂-neutral zu führen.

Durch das Einheben von Lärmentgelten wird dem Wunsch der Bevölkerung nach einer Reduktion des Fluglärms ebenso Rechnung getragen wie durch die kontinuierliche Überwachung der Einhaltung der Nachtflugregelung. Zudem setzt die FWAG auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Flughafenregion im Zuge des Mediationsverfahrens (Dialogforum).

Mögliche Auswirkungen von klimabedingten Veränderungen werden auch in der Unternehmensstrategie und im langfristigen Unternehmensplan berücksichtigt. Ebenso wird bei der Durchführung des Impairment-Tests den umwelt- und klimabezogenen Risiken Rechnung getragen und daher umwelt- und klimabezogene Risiken mit deren Eintrittswahrscheinlichkeiten berücksichtigt. Neben der Berücksichtigung über die Erwartungswerte werden in den Impairment-Tests auch direkte Aufwendungen zur Einhaltung der Klimaziele erfasst. Darüber hinaus können Umweltrisiken auch Einfluss auf die erwartete Nutzungsdauer von Anlagevermögen haben, insbesondere bei wetterexponierten Oberflächen.

Die FWAG ist auch einer Reihe von regulatorischen Risiken durch neue Gesetze zur Eindämmung des Klimawandels ausgesetzt. Diese Risiken wurden bereits im Kapitel „Rechtliche Risiken“ behandelt. Auch diese Auswirkungen werden in der Unternehmensstrategie, im Unternehmensplan und in den Impairment-Tests entsprechend berücksichtigt.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der FWAG lässt trotz der erheblichen krisenbedingten und makroökonomischen Herausforderungen keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen. Der Fortbestand des Unternehmens ist auch zukünftig gesichert.

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess

Der Vorstand ist gemäß § 82 AktG für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verantwortlich. Diese Verantwortung wird in Beteiligungsgesellschaften von der jeweiligen Geschäftsführung wahrgenommen. Hierbei sind die in diesem Zusammenhang bestehenden konzernweiten Richtlinien und Vorschriften verpflichtend einzuhalten. Nachfolgend wird dargestellt, wie den gesetzlichen Anforderungen nachgekommen wird.

Die Ausgestaltung des IKS der FWAG ist in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des IKS der FWAG sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften. Das IKS im weiteren Sinne beinhaltet außerdem die Sicherung des Vermögens sowie die Sicherstellung der vollständigen und korrekten Leistungserfassung und -abrechnung.

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells herangezogen. Demnach umfasst das IKS: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware. Diese bietet jederzeit einen gesamten oder bereichsweiten Überblick über den Stand des IKS. Darüber hinaus werden über automatisierte Workflows die Verantwortlichen der Bereiche und Tochtergesellschaften über erforderliche Tätigkeiten informiert und zur Erledigung aufgefordert (z.B. zur Durchführung von Bewertungen oder zur Ausführung definierter Kontrollen).

Die Unternehmenskultur des Managements und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter prägt das Kontrollumfeld der FWAG grundlegend. Das Unternehmen fördert die aktive Kommunikation und die Vermittlung von Grundwerten, um Ethik und Integrität im Unternehmen und im Umgang mit anderen sicherzustellen. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet der Verhaltenskodex der FWAG. Die Implementierung des IKS im Rechnungslegungsprozess ist in internen Richtlinien und Vorschriften festgelegt.

Risikobeurteilung

Die Wesentlichkeit von Risiken ergibt sich aus einer Kombination aus Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Auswirkung (Schadenshöhe). Für die letztgenannte Größe wird der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Für die Bestimmung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird ein erweitertes Bewertungsmodell mit einer Reihe von qualitativen Aspekten auf Basis eines gewichteten Scoring-Modells verwendet. Berücksichtigt werden unter anderem Aspekte wie die Komplexität und der Automatisierungsgrad von Prozessen oder das Vorhandensein von spezifischen organisatorischen Sicherungsmaßnahmen. Die Ergebnisse dieser erweiterten Risikobeurteilung dienen als Basis für die Planung der Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision. Bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses müssen punktuell Einschätzungen über zukünftige Entwicklungen vorgenommen werden. Dadurch entsteht das immanente Risiko, dass die zukünftige geschäftliche Entwicklung von diesen Planungsprämissen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte bzw. Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Einbringlichkeit von Forderungen,

drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen (siehe dazu Konzernanhang IV. „Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen“).

Kontrollmaßnahmen – Information – Überwachung

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften und beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. Sie reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch Management bzw. Controlling und der Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen bis zur IT-Sicherheit. Sensible Tätigkeiten unterliegen einer restriktiven Vergabe von IT-Berechtigungen. Für Rechnungslegung und Finanzberichterstattung werden die ERP-Software SAP (inkl. SAP-BPC) und PC-Konsol verwendet. Die Funktionsfähigkeit des Rechnungslegungssystems wird u.a. durch automatisierte IT-Kontrollen gewährleistet. Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich der Finanzberichterstattung werden vom Management regelmäßig aktualisiert und über das Intranet, E-Mails oder interne Aushänge an alle betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommuniziert. Die laufende unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling, der Internen Revision 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 jährlich mittels Stichprobenverfahren von der Internen Revision auf ihre Wirksamkeit hin beurteilt. Dabei wird sowohl die operative Effektivität als auch die Designeffektivität überprüft und bewertet. Die Ergebnisse aus dieser Wirksamkeitsbeurteilung dienen im Rahmen der regelmäßig stattfindenden IKS-Reviews mit den Organisationseinheiten und Beteiligungsgesellschaften der Flughafen-Wien-Gruppe als Grundlage für permanente Systemoptimierungen. Die Ergebnisse der Überwachungstätigkeiten sowie die Entwicklungen des IKS werden dem Prüfungsausschuss bzw. dem Aufsichtsrat berichtet.

Forschung, Entwicklung und Innovationsmanagement

In einer von dynamischen technischen Entwicklungen geprägten Ära optimiert sich der Flughafen Wien weiter, um mit Innovation auf die Veränderungen zu reagieren. Innovationsmanagement und Digitalisierung, zwei Schlüsselaspekte zur Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit und zur Sicherung langfristigen Wachstums, wurden auch als strategische Stoßrichtung für das gesamte Unternehmen festgelegt. Dabei stand 2023 die Schaffung einer neuen cross-funktionalen Organisationsstruktur innerhalb der FWAG im Mittelpunkt.

Der Digital Innovation Hub ist die zentrale Drehscheibe, um innovative Projekte zu koordinieren und voranzutreiben. Hierbei liegt der Fokus darauf, neueste Technologien und innovative Ideen zu identifizieren, zu erforschen und bei Erfolg in einem unternehmensweiten Kontext zu implementieren.

Unser Hub bietet Mitarbeitern die Gelegenheit, neue Technologien und innovative Konzepte in einem sicheren und kollaborativen Umfeld zu testen. Durch diesen Ansatz fördern wir kreatives Denken und ermöglichen es unseren Teams, ihre Ideen zu verwirklichen. Um sicherzustellen, dass der Flughafen Wien stets auf dem neuesten Stand der Technologie bleibt, beobachtet der Digital Innovation Hub aktiv technologische Entwicklungen in der Luftfahrt- und Transportbranche aber auch in anderen Fachgebieten und Industrien.

Die Arbeit unserer Innovations-Teams ist in thematischen und technologischen Streams organisiert, welche die Zukunft des Flughafens in verschiedenen Aspekten gestalten. Dazu gehören die Verbesserung der Customer Experience sowohl am Flughafen als auch in der AirportCity, die kontinuierliche Weiterentwicklung im Bereich des Handlings sowie die Schaffung einer neuen, innovativen Arbeitswelt für unsere Mitarbeiter. Schwerpunkte bilden hier insbesondere die Anwendung von künstlicher Intelligenz und der Einsatz von Sensorik und Robotik in den unterschiedlichsten Prozessen.

Die Schaffung dieses Hubs unterstreicht unser Engagement für Fortschritt und Wettbewerbsfähigkeit. Der Digital Innovation Hub steigert nicht nur die Effizienz unserer internen Prozesse, sondern trägt auch dazu bei, neue Maßstäbe in der Branche zu setzen. Es verdeutlicht, wie wir durch gebündelte Innovationskraft, einer durchdachten Organisationsstruktur und gezielter Ressourcenallokation den Herausforderungen der digitalen Ära begegnen und gleichzeitig neue Chancen erschließen.

Durch diese neue Struktur wurden 2023 an die 100 Ideen und Problembeschreibungen in den Innovationstrichter des Digital Innovation Hub eingebracht. Zwei Dutzend davon wurden einer Erstanalyse unterzogen, um das Potential und den Rahmen besser einschätzen zu können. Rund die Hälfte davon wurde anschließend im realen Einsatz getestet und der Nutzen sowie die möglichen Kosten in einem sogenannten Proof of Concept (PoC) evaluiert. Diese reichen von einer KI-gestützten Solaranlageninspektion über die vollständig automatisierte Erstellung von Ausschreibungsdokumenten bis hin zur Prozessinnovation der Gepäckaufgabe und -abholung von zu Hause.

Für die effektive Zusammenarbeit mit Startups wurde bereits 2019 eine Partnerschaft mit der weltweit renommierten Innovationsplattform Plug and Play Tech Center etabliert, die das Innovationsmanagement durch unterschiedliche Dienstleistungen wie z.B. der effektiven Marktrecherche oder das Matchmaking mit globalen Startups in kürzester Zeit ermöglicht. Aufgrund des Erfolgs dieser Partnerschaft wurde diese frühzeitig um weitere drei Jahre verlängert, um auch in den kommenden Jahren Innovationen schnell auf Ihre Marktreife prüfen zu können.

Dem Open Innovation Ansatz folgend beteiligen wir uns auch an zahlreichen externen Innovationsgruppen und -veranstaltungen. Beispielhaft seien hier ACI Airports Innovate, EUROCONTROL Air Transport

Innovation Network (EATIN) sowie auf nationaler Ebene die Zusammenarbeit mit der Servicestelle Innovationsfördernde Öffentliche Beschaffung (IÖB) oder die Mitarbeit beim Innovationslabor für unbemannte Luftsysteme, Airlabs Austria erwähnt.

Die Präsenz in den unterschiedlichsten Communities haben wir 2023 intensiviert, um Ideen und Best Practices auch aus anderen Industrien in die Innovationsarbeit des Flughafens einfließen zu lassen. Dieser Austausch erlaubte uns gleichzeitig Partner für zahlreiche Innovationsinitiativen zu finden.

Seit nunmehr drei Jahren besteht im Herzen der AirportCity das Innovations- und Konferenzzentrum – Vienna Airport Conference & Innovation Center im Office Park 4. Das Vienna Airport Conference & Innovation Center erstreckt sich über beeindruckende 2.600 m² und bietet zahlreiche kreative Meetingräume, die ein optimales Umfeld für die Entwicklung innovativer Ideen schaffen. Neben zahlreichen internationalen und nationalen Top-Veranstaltungen wurden auch 2023 wieder zahlreiche Innovationsformate organisiert. Der Erfolg des Vienna Airport Conference & Innovation Center zeigt sich nicht nur in seiner Größe und den spannenden Veranstaltungen, sondern auch in der gewonnenen Unterstützung von über 35 Partnern rund um das Thema Innovation. Diese Partnerschaften haben dazu beigetragen, das Vienna Airport Conference & Innovation Center unter den Top-Innovationspaces in Österreich zu etablieren.

Servicebereich Informationssysteme als zentraler Innovationsdienstleister

Der Servicebereich Informationssysteme ist zentraler, interner Dienstleister für Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Er betreibt alle IKT-Systeme, die in den verschiedenen Unternehmensbereichen zum Einsatz kommen. Es werden laufend Optimierungen der IKT-Systeme und -Prozesse durchgeführt.

Im Jahr 2023 wurden u.a. folgende Themen weiterentwickelt bzw. gestartet:

→ Initial Airport Operations Plan

Als Weiterentwicklung von Collaborative Decision Making (CDM) wird zur Unterstützung der europaweiten Koordination des Flugverkehrs ein digitales Operation Center aufgebaut, um allen Prozesspartnern aktuelle Informationen und kurzfristige Prognosen zur Verfügung zu stellen.

→ Digitale Buchungs- & Verwaltungsapplikation Office Park 4, Digitalisierung VIP Center

Die Online Plattform für die im Office Park 4 befindlichen Co-Working- und Conferencing-Bereiche sowie die digitale Lösung zur Online-Buchung und -Abwicklung samt Verrechnung der VIP-Center-Leistungen im GAC wurden fertiggestellt.

→ Zentraler Webshop

Für eine verbesserte Customer Experience ist eine zentrale Verkaufsstelle für alle verfügbaren Services der Unternehmensgruppe in Entwicklung. In 2023 wurde gestartet, den zentralen Webshop um Funktionalitäten zum Online-Parken zu erweitern.

→ Airport Operational Database

Die Stammdatenverwaltung wird in Form einer Individual-Softwareentwicklung betrieben und umfasst sämtliche Daten wie Airports, Airlines, Handling Rules, etc. 2023 wurde hier mit einer Modernisierung begonnen, um künftige Anforderungen umsetzen zu können.

→ Effizienter Rechenzentrumsbetrieb

Durch die Einführung einer Containerplattform können Anwendungen in sogenannten Containern laufen. Diese Container funktionieren unabhängig von der Umgebung, in der sie ausgeführt werden und vereinfachen die Entwicklung, Bereitstellung und Wartung von Anwendungen und insbesondere die Eigenentwicklungen. Die Fertigstellung ist mit 2024 geplant.

→ Robot Process Automation

Durch die schrittweise Einführung von Robotic Process Automation konnten erste ausgewählte Prozessschritte sowie einfache wiederkehrende Aufgabenstellungen effizienter gestaltet werden.

→ Digitaler Genehmigungsflow

Ein digitales Tool zur Genehmigung von flughafeninternen, bereichsübergreifenden Dokumenten wurde entwickelt. Eine zeit- und ortsunabhängige Freigabe sowie universelle Einsetzbarkeit führte zu einer verbesserten Nachvollziehbarkeit im Verlaufsstatus und somit zu Effizienzsteigerungen.

→ Folgende innovative Ideen wurden 2023 geprüft und evaluiert:

- KI Textanalyse für Google Maps Rezensionen, Feedback Management & Social Media, um die Rückmeldungen der Kunden zu Verbesserungsmöglichkeiten zu analysieren. Die Daten werden nach den Kriterien des international genormten ACI ASQ Qualitätsbenchmark strukturiert.
- Automatisierte Erstellung von Ausschreibungsdokumenten in allen Phasen auf Basis unterschiedlichster Datenquellen.
- Erstellung eines 3D Modells und VR-Animation des neuen Terminalgebäudes Süderweiterung, um frühzeitig die Akquisition von Mietern beginnen zu können.
- Auswahl und Einbau von geeigneter Sensorik zur Datensammlung für eine KI-Analyse, die Predictive Maintenance bei den Rolltreppen ermöglicht und damit Ausfallzeiten reduzieren soll.

Insgesamt wurden dafür 2023 Kosten als Investition bzw. Aufwand in Höhe von € 1,6 Mio. (2022: € 1,0 Mio.) erfasst.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 243b UGB

Der schonende Umgang mit den natürlichen Ressourcen, der respektvolle Umgang mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und die daraus resultierende Umsetzung einer mitarbeiterorientierten Unternehmenskultur sowie die Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse unserer Anrainer sind zentrale Schwerpunkte unserer Unternehmensstrategie. Die FWAG bekennt sich vorbehaltlos zu ihrer ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung. Ein wichtiges Anliegen ist es dabei, die vielfältigen Ziele balanciert zu verfolgen und an der nachhaltigen Entwicklung sowohl des Unternehmens als auch der Region aktiv mitzuwirken. Die FWAG ist bestrebt einen kontinuierlichen Dialog mit seinen Stakeholdern aufrecht zu erhalten und über ihre Aktivitäten, Entwicklungen und Kennzahlen laufend zu berichten.

Neben den jährlichen Updates der Nachhaltigkeitskennzahlen auf der Homepage www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht die Flughafen Wien AG in regelmäßigen Abständen (drei Jahre) einen vollständigen Nachhaltigkeitsbericht.

Der letzte veröffentlichte Nachhaltigkeitsbericht 2021 wurde im Herbst 2022 elektronisch publiziert und berichtet über die Erreichung der gesetzten Ziele im Zeitraum 2018–2021 sowie über neue Vorhaben. Die international anerkannte Stakeholder Initiative GRI hat Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung entwickelt, die für Transparenz sorgen und Vergleichbarkeit gewährleisten sollen. Die Inhalte, Daten und Zahlen des Nachhaltigkeitsberichts der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgt entsprechend dieser Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards 2016). Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht für den Zeitraum 2018-2021 erreicht die Anwendungsebene „In Accordance Core“ und bezieht zu dem die branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber ein. Der Bericht wurde extern durch TÜV Süd verifiziert.

Sustainable Development Goals (SDGs)

Um den Herausforderungen einer globalisierten Welt nachhaltig zu begegnen, haben die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen gemeinsame Entwicklungsziele, die sogenannten Sustainable Development Goals (SDGs), verabschiedet. Diese Ziele sind allgemeine, universelle Ziele für alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen, die als Nachfolger der Millennium Goals im September 2015 beschlossen wurden. Die Zielsetzung war, dass bis zum Jahr 2030 alle Menschen auf der Welt in einer faireren, wohlhabenderen und friedlicheren Gesellschaft leben können. Zudem sollen diese Ziele zu einem nachhaltigen, weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt führen, und sie sind gleichermaßen an Entwicklungs-, Schwellen- und Industrieländer gerichtet. Wirtschaft und Politik sind daher gefordert, zusammen diese 17 Ziele zur nachhaltigen Entwicklung zu erreichen.

Die FWAG bekennt sich zu den SDGs und versteht es als ihre Aufgabe, einen aktiven Beitrag zu leisten. Alle Ziele und Maßnahmen im Bereich Nachhaltigkeit finden eine Entsprechung in mindestens einem der 17 Ziele zur nachhaltigen Entwicklung.



Die Publikation des nächsten Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr 2024 wird bereits nach den Vorgaben der Corporate Sustainability Reporting Directive der EU (CSRD) und den daraus abgeleiteten European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erstellt, womit sämtliche wesentlichen Nachhaltigkeitsbelange als Teil des Lageberichts abgedeckt werden.

Ein besonderer Schwerpunkt lag in den vergangenen Jahren auf dem Ziel energieeffizienter zu werden und die Emissionen, die von der FWAG verursacht werden, zu reduzieren. Das gesetzte Ziel für den Betrieb des Flughafens, bis 2023 seinen Betrieb CO₂-neutral zu führen, konnte erreicht werden, wobei für die Kompensation der Treibstoffe zertifizierte CO₂ Zertifikate erworben wurden.

Nähere Informationen zum Geschäftsmodell der FWAG sind im Kapitel „Die Flughafen Wien Gruppe“ zu Beginn des Lageberichts angeführt. Risiken, die Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren haben könnten, sind im Kapitel „Risiken der zukünftigen Entwicklung“ des Lageberichts beschrieben.

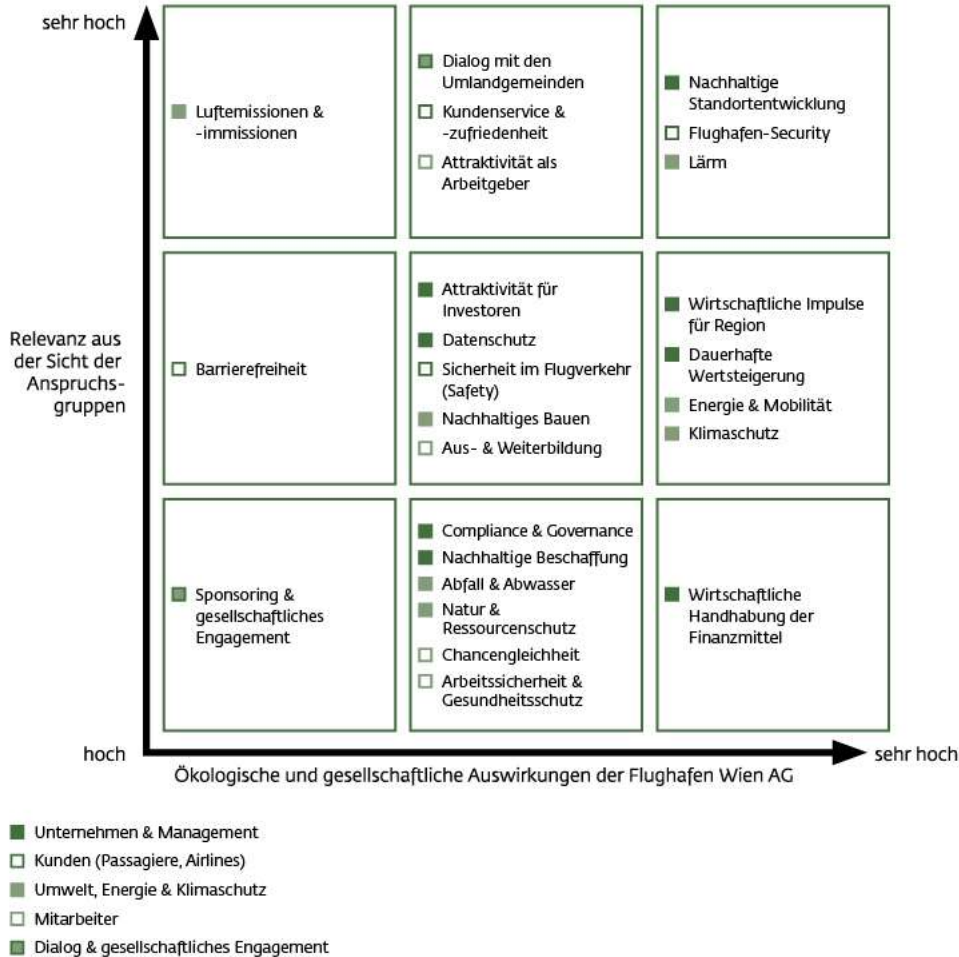
Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die relevanten Themen für die Flughafern Wien AG im Bereich Nachhaltigkeit wurden in einem Prozess, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante, externe Stakeholder umfasst, definiert und in der Wesentlichkeitsmatrix zusammengefasst.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Erstellung der Wesentlichkeitsmatrix für die vergangenen Berichte wurden gemeinsam mit den Bereichsverantwortlichen die relevanten Themen diskutiert und in Hinblick auf die Anforderungen ausgewählter Stakeholder evaluiert. Dies geschah unter anderem mittels eines Fragebogens, den die Themenverantwortlichen aus der Sicht ihrer jeweiligen Kunden bewerteten und beantworteten. Zusätzlich fließen Aspekte und Themen aus der regelmäßigen Stakeholder-Kommunikation wie z.B. dem Dialogforum oder die regelmäßigen Kundenbefragungen sowie aus dem Umwelt- und Qualitätsmanagement und dem Sozialbericht mit ein. Es wurden dabei 25 Themen für die Flughafen-Wien AG als wesentlich definiert und in folgende Überkategorien zusammengefasst:

- 1) Umweltbelange und Energieeffizienz
- 2) Sozial- und Arbeitnehmerbelange
- 3) Achtung der Menschenrechte
- 4) Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Die Wesentlichkeitsmatrix der Flughafen Wien AG



Nachhaltigkeitsmanagement

Um das Thema „Nachhaltigkeit“ in der Unternehmenstätigkeit fest zu verankern und kontinuierlich weiterzuentwickeln, hat die FWAG 2014 ein Nachhaltigkeitsmanagement-System implementiert und ein Nachhaltigkeitsprogramm definiert, aus dem sich Ziele und Maßnahmen ableiten. Diese werden laufend überprüft und angepasst. Die Abteilung Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement ist für die Koordination und Umsetzung der umweltrelevanten Nachhaltigkeitsagenden zuständig und berichtet maßgebliche Themen direkt an den Vorstand. In Abstimmungssitzungen werden aktuelle Entwicklungen besprochen und die Umsetzung des Nachhaltigkeitsprogramms evaluiert. Dem Kernteam stehen aus jedem relevanten Unternehmensbereich Ansprechpartner zu Verfügung. Diese berichten über die konkrete Umsetzung der Maßnahmen und über neue Entwicklungen.

Nachhaltigkeitsstrategie

Die Flughafen-Wien-Gruppe verfolgt eine nachhaltig ausgerichtete Wachstumsstrategie am Standort und schafft die notwendigen Voraussetzungen, um gemeinsam mit ihren Partnern die vielfältigen

Chancen im Luftverkehr zu nutzen und damit das strategische Oberziel, die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts konsequent zu verfolgen. Die FWAG ist bestrebt, ihre Position im wachsenden internationalen Luftverkehr in den kommenden Jahren strategisch zu stärken und auszubauen. Im Bereich Retail and Properties gibt es zudem noch beträchtliches Wachstumspotential.

Die vorrangigen strategischen Nachhaltigkeitsziele sind die Minimierung der negativen Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs sowie eine kontinuierliche Verbesserung der Energieeffizienz.

Umweltbelange und Energieeffizienz

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Vor allem hat sich die Flughafen-Wien-Gruppe zum Ziel gesetzt, ihren Energieverbrauch weiter zu senken und die Auswirkungen der Lärmemissionen weiter zu mindern. Bis 2033 möchte der Flughafen Wien CO₂-Neutralität im Betrieb ohne kompensierende Zertifikate erreichen.

Dabei ist der Flughafen Wien Gruppe der ständige Dialog mit den Stakeholdern von größter Wichtigkeit. Denn in vielen Fällen beeinflussen die Maßnahmen des Flughafens auch das Verhalten der Kunden und Passagiere positiv, etwa in den Bereichen Energiesparen, Facilitymanagement oder Abfallentsorgung.

Durch einen ständigen Kreislauf aus Bewertung, Planung, Umsetzung und Überwachung wird sichergestellt, dass in Übereinstimmung mit der Umweltpolitik geeignete Verbesserungsmaßnahmen kontinuierlich und systematisch geplant, umgesetzt und überprüft werden. Ebenso werden die umweltrelevanten Prozesse und Abläufe so geplant und umgesetzt, dass die Umweltauswirkungen möglichst geringgehalten werden.

Die FWAG hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt, sowie nach der ISO 14001. Die erstmalige Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt, 2018 wurde das Unternehmen rezertifiziert. In den dazwischen liegenden Jahren fanden Überwachungsaudits statt. Im Jahr 2022 wurde das Unternehmen neuerlich rezertifiziert.

Mit EMAS erfüllt der Flughafen auch die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes.

Im Rahmen des Umweltmanagementsystems werden Umweltaspekte und deren Auswirkungen erfasst, relevante Themen identifiziert und mittels Nutzwertanalyse bewertet.

Weiters werden Umweltpolitik, Ziele und Maßnahmen festgelegt und sowohl deren Fortschritt als auch die Performance des gesamten Systems anhand von festgelegten Kennzahlen, jährlichen Managementreviews sowie im Rahmen von internen und externen Audits regelmäßig überprüft.

Das UMS stellt auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicher. Dazu werden alle umweltrelevanten Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Bescheide) identifiziert, in einer Umweltdatenbank erfasst und die daraus entstehenden Verpflichtungen umgesetzt und überprüft.

Die Verantwortung für die erfolgreiche Umsetzung des UMS liegt beim Vorstand und bei den Führungskräften entsprechend der Linienorganisation der Flughafen Wien AG. Der Umweltmanager, angesiedelt in der Abteilung „Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement“ koordiniert und steuert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz und Nachhaltigkeit. Dabei wird er von einem

Umweltteam unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen der verschiedenen Unternehmensbereiche zusammensetzt.

Der Flughafen Wien konnte sich seit 2015, dem Jahr der ersten EMAS Zertifizierung, in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Der Gesamtenergieverbrauch der FWAG konnte 2023 im Vergleich zu 2015 um 37.578 MWh reduziert werden, das entspricht einem Minus von 20,4%. Darüber hinaus wurden 2023 weitere € 1,1 Mio. (2022: € 0,9 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Lärmschutzprogramm).

Im Fokus standen dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen sowie der Ausbau der Alternativenenergie.

→ Ausgewählte Kennzahlen

Standort Flughafen Wien		2023	Veränderung	2022
Passagiere	PAX	29.533.186	24,7%	23.682.133
Verbrauch elektrische Energie	MWh	82.006	3,2%	79.501
Wärmeverbrauch	MWh	33.760	9,7%	30.775
Kälteverbrauch	MWh	25.221	15,4%	21.851
Treibstoffverbrauch	MWh	33.809	19,0%	28.399
Gesamtenergiebedarf	MWh	149.576	7,9%	138.675
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	82.006	3,2%	79.501
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	54,8	n.a.	57,3
Wasserverbrauch (V): angepasst	m ³	613.429	20,5%	509.201
Abwasseranfall (V): angepasst	m ³	350.573	8,7%	322.509
Gesamtmenge Abfall	t	4.866	54,2%	3.156

Energieeffizienzprogramm

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und bereits zahlreiche Projekte umgesetzt.

Um den Energieverbrauch noch weiter zu minimieren, wurde auch die Energienutzung in den Abfertigungsgebäuden großflächigen Energieanalysen in allen technischen Belangen unterzogen und den betrieblichen Bedingungen angepasst. Darunter fallen in erster Linie Lüftungs-, Klima- und Heizungsanlagen.

Strom

Im Jahre 2023 wurden von der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen am Standort 82,0 Mio. kWh (2022: 79,5 Mio. kWh) Strom verbraucht. Die benötigte elektrische Energie kommt einerseits aus den am Flughafen Wien implementierten Photovoltaikanlagen und andererseits als CO₂-freier Strom aus dem Netz von Wien Energie. Im Falle eines Stromausfalls übernehmen vier Notstromaggregate mit einer Gesamtleistung von 8,9 MW die Versorgung der wichtigen Einrichtungen. Die Rollweg- und Pistenbeheizung kann mit Hilfe von batteriebetriebenen USV-Anlagen spannungsunterbrechungsfrei weiterbetrieben werden.

Photovoltaik am Flughafen Wien

Der Flughafen Wien betreibt insgesamt 8 Photovoltaik-Anlagen. Im April 2023 konnte die in Österreich bis dato größte Photovoltaikanlage südlich der Piste 11/29 mit einer Spitzenleistung von maximal 20 MWp aus über 55.000 PV-Modulen in Betrieb genommen werden. Im günstigsten Fall kann der Flughafen Wien inklusive der weiteren Ausbaumaßnahmen 2024 bereits rund 50% seines Strombedarfs mit

Sonnenenergie abdecken. Im Jahr 2023 konnte ein jährlicher Ertrag von rund 32,6 Mio. kWh generiert werden. (2022 angepasst: 19,5 Mio. kWh).

Kälteerzeugung

Die Kühlung aller klimatisierten Objekte erfolgt über ein eigenes Klimawasser-Fernleitungsnetz, das von drei am Standort befindlichen, getrennten Kältezentralen mit einer Gesamtleistung von 26 MW versorgt wird. Der Kälteverbrauch der FWAG (Standort Wien) lag 2023 bei rund 25,2 Mio. kWh.

Wärme

Die Wärmeenergie der FWAG, insgesamt 33,8 Mio. kWh (Standort Wien) im Jahre 2023, wird seit 1980 mittels eines Heißwasserkreislaufes von der Raffinerie Schwechat zum Flughafen transportiert. Die einzelnen Heizungsanlagen des Flughafenareals werden dabei über ein unterirdisches Fernleitungssystem versorgt.

Im Air Cargo Center wurden die Luftheizapparate flächendeckend auf die notwendigen Betriebsbedingungen im Gebäude angepasst und so konnten auch hier pro Monat bis 81 MWh eingespart werden. Das gleiche Vorgehen führte in der Geräteinstellhalle NO zu Einsparungen von bis 66 MWh pro Monat.

Die Raffinerie Schwechat hat die bestehende Versorgung des Flughafens im Jahr 2023 zur Gänze auf umweltfreundliche Fernwärme umgestellt. Dabei nutzt die Raffinerie die Abwärme der Entschwefelungsanlage, einer Anlage zur Dieselproduktion sowie der Vakuumdestillationsanlage und wandelt diese in CO₂-freie Fernwärme um.

Treibstoffe

Insgesamt wurden im Jahre 2023 am Flughafen Wien von der FWAG rund 3,3 Mio. Liter Treibstoff, davon 3,1 Mio. Liter Diesel, getankt.

Während der Flugzeugtreibstoff (Kerosin) seit 1991 per Pipeline direkt von der Raffinerie Schwechat (OMV) zum Flughafen gepumpt wird, werden Kfz-Treibstoffe mittels Tankwägen zu den drei Betriebs-tankstellen geliefert.

Die lückenlose objektbezogene Messung aller Energieabgaben und -verbräuche bietet die Voraussetzung für ein modernes Energiemanagement am Flughafen. Über spezielle Softwareprogramme werden die Verbräuche dargestellt, überprüft und analysiert.

Smart Airport City

Um den Verbrauch von Strom sowie von Kälte und Wärme zu optimieren, hat die FWAG mit der Technischen Universität Wien 2017 ein Entwicklungsprojekt gestartet, womit ein Prototyp einer computer-gestützten „virtuellen Stadt“ entsteht, mit dem der Verbrauch an elektrischer Energie, Kälte oder Wärme simuliert und in der Folge optimiert werden kann. Darauf aufbauend werden Szenarien zur Instandhaltung, Verbesserung und Erweiterung der Smart Airport City erstellt, um Kapazitäten zu optimieren und eine bestmögliche Verbrauchssteuerung zu erreichen. 2021 und 2022 wurde begonnen, die Szenarien mit dem Echtbetrieb abzugleichen und zu evaluieren.

Nachhaltiges Bauen – Life-Cycle Betrachtung von Immobilien

Zum Bereich „Planung, Bau und Bestandsmanagement“ gehört auch das strategische Facility Management, das abgestimmt und koordiniert vorgeht. Damit ist die Life-Cycle Betrachtung aller landseitigen Immobilien sichergestellt, was insbesondere dazu führt, dass die Betriebskosten und die periodischen

Modernisierungsmaßnahmen in die Gesamtbetrachtung der Kalkulation, der Planung und Umsetzung von Bauprojekten einbezogen werden.

Im Immobilienbereich wird eine balancierte Entwicklungsstrategie in Richtung „Airport City“ verfolgt. Die Produktsegmente mit einem attraktiven Ertrags-/Risikoprofil werden in den nächsten Jahren offensiv ausgebaut, und zur Sicherung der nachhaltigen Entwicklung mit urbanisierenden Elementen ergänzt.

Der Office Park 4 ist das Leuchtturmprojekt in Bezug auf nachhaltiges Bauen. Das Gebäude bietet Raum für rund 2.500 Beschäftigte. Der neue Office Park 4 besticht durch flexible Arbeitsbereiche, vielfältige Co-Working Angebote und topmoderne Eventflächen. Bei der Planung wurde besonders auf Energieeffizienz Bedacht genommen. Hierbei flossen auch Erkenntnisse der Smart AirportCity ein. Der Energieverbrauch liegt bei weniger als einem Drittel im Vergleich zu konventionellen Büros. Die zu etwa 60% transparente Fassadefläche lässt viel Tageslicht in die Räumlichkeiten des Office Park 4 und berücksichtigt durch ihre spezielle Formung gleichzeitig lokale Winde, die das Gebäude umströmen. Eine große Rolle spielt der Einsatz der Geothermie – das Kühlen und Heizen mit thermischer Energie. Außerdem befindet sich auf dem Dach des Office Park 4 eine Photovoltaikanlage für die optimale Nutzung von nachhaltigen Energiequellen.

Künftige Bauprojekte am Flughafen Wien werden sich an den Nachhaltigkeitskriterien des Office Park 4 orientieren.

Fluglärmmanagement

Europaweit gelten der Straßen-, Baustellen- und Nachbarschaftslärm sowie der Schienenverkehr als Hauptverursacher von Lärmbelastung, gefolgt vom Flugverkehr. Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe. Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz regelt die Schwellwerte in Zusammenhang mit Fluglärm, die zum Schutz der ansässigen Bevölkerung nicht überschritten werden dürfen - nämlich ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindeks von 65 dB.

Das Engagement des Flughafen Wien geht aber deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus: So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm des Flughafens das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB. Das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB. Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren soll 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.

Darüber hinaus werden zur weiteren Reduktion des Bodenlärms in enger Abstimmung mit Stakeholdern und Anrainern kontinuierlich verschiedenste Lärmvermeidungs- und Schutzmaßnahmen umgesetzt. Zum Beispiel bei der Durchführung von Triebwerksprobeläufen: Hier werden die Abstellpositionen in Abhängigkeit der vorherrschenden Windverhältnisse so gewählt, dass die Anrainer so wenig wie möglich belastet werden.

FANOMOS

Seit dem Jahr 1990 ist am Flughafen Wien eine Flugweg- und Fluglärm-Überwachungsanlage in Betrieb: FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System). Damit werden An- und Abflüge als Flugspuren aufgezeichnet und analysiert. Dabei wird die Einhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugrouten kontrolliert und Abweichungen, das heißt ein Verlassen der vorgeschriebenen Korridore, werden sichtbar gemacht. FANOMOS zeichnet jedoch nicht nur 365 Tage im Jahr die Flugspuren auf, sondern registriert auch laufend die Schallpegel der Überflüge mit 15 fixen Messstellen in der Umgebung des Flughafens.

Lärmabhängige Landegebühren

Ziel der lärmabhängigen Landegebühren ist es, einen Anreiz für Fluglinien zu geben, auf leisere und emissionsärmere Flugzeuge zu setzen. Die Start- und Landegebühren werden gestaffelt - laute Flugzeuge zahlen mehr, leise weniger. Das Bonus-Malus-System ist kostenneutral, und die Lärmgebühren stellen keine zusätzliche Einnahmequelle für den Flughafen dar.

Lärmschutz

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafen Wien hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel. Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht übernimmt der Flughafen Wien 50% bis 100% der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen. Bis Ende 2023 wurden auf diese Weise für 6.320 Objekte bauphysikalische Gutachten erstellt und für 2.993 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt.

Emissionen und Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringeren Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen der Luftfahrtbranche bei.

Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung sowie durch die Erstellung einer jährlichen CO₂-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden laufend Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren.

ACAS (Airport Carbon Accreditation System)

Mithilfe einer CO₂-Emissionsbilanz beteiligt sich der Flughafen Wien auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System, www.airportcarbonaccreditation.org). Der Flughafen Wien wurde bereits im Jahr 2013 Level 1 zertifiziert, 2015 erfolgte der Aufstieg zum Level 2 und im Oktober 2016 wurde erstmalig die Level 3-Zertifizierung erreicht und seither jährlich erneut seitens des ACI bestätigt. Die Level 3-Zertifizierung sieht eine weitere Reduktion der CO₂-Emissionen unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässiger Unternehmen vor.

Abfall

Auf Verkehrsflughäfen entstehen in Abhängigkeit von der Anzahl der Passagiere sowie den erbrachten Leistungen Abfälle und Altstoffe aus unterschiedlichsten Bereichen wie Terminals, Büros, Logistikhallen, Gerätehallen, technischen Stationen, Hotels, Hangars und den Flugzeugen selbst.

Am Flughafen Wien ist daher eine Abfalllogistik im Einsatz, die mit der einer Kleinstadt zu vergleichen ist. Neben den beiden größten Abfallfraktionen Gewerbemüll und Altpapier/Kartonagen fallen auch Verpackungsabfälle, Altmetall und gefährliche Abfälle wie beispielsweise Schmieröl- und Lösungsmittelreste aus der Wartung von Flugzeugen und Fahrzeugen am Boden an. Alle Abfallmengen, aufgeschlüsselt nach Abfallarten, sind im aktuellen Abfallwirtschaftskonzept (AWK) abgebildet.

Eine Übersicht von rund 350 Materialien (von Abbeizmitteln oder Aludosen bis Zahnbürsten oder Zweige) und deren fachgerechter Entsorgung, kann in der „VIE Abfalltrenn-ABC“ Broschüre entnommen werden.

Vermeiden, Vermindern, Verwerten

Abfallvermeidung steht am Flughafen Wien an oberster Stelle. Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und - je nach Möglichkeit - einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Mülltrennung am Flughafen erfolgt dabei nach strengen Richtlinien, was eine

Wiederverwertung leichter und kostengünstiger macht. Dabei werden alle Möglichkeiten einer effizienten Abfallwirtschaft ausgeschöpft. Biogene Abfälle, Glas- und Kunststoffflaschen werden getrennt gesammelt und der Verwertung zugeführt. Spezielle Umweltinseln in den Terminalbereichen bieten auch den Passagieren die Möglichkeit, ihren Abfall entsprechend der Kennzeichnung zu entsorgen. Die Abfallmenge der FWAG (Standort Wien) betrug im Jahr 2023 am Flughafen Wien 4.866 Tonnen.

Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch der Flughafen-Wien-Gruppe (Standort Wien) ohne Kunden betrug 2023 613.429 m³ (2022 angepasst: 509.201 m³).

Abwasser

Ein zentraler Punkt der Abwasserentsorgung ist die komplette Kanalisierung der Airside gelegenen versiegelten Flächen. Aus den einzelnen Einzugsgebieten des Flughafens - allein Pisten, Vorfelder und Rollwege machen mehr als 2,5 Mio. Quadratmeter Oberfläche aus - führen Niederschlagsabwasser zur zentralen Abwasserentsorgungsanlage. Am Eintritt der Hauptsammler in die zentrale Abwasserentsorgungsanlage wird die Belastung der Abwässer online gemessen.

Belastete Abwässer werden über eigene Leitungen zur Verbandskläranlage Schwechat-Mannswörth gepumpt.

Durch die gezielte Trennung belasteter von unbelasteten Abwässern konnte die in der Kläranlage zu behandelnden Abwassermengen reduziert werden. Der Abwasseranfall (Standort Wien) der FWAG betrug 2023 350.573 m³.

Nachhaltige Beschaffung

Die nachhaltige bzw. ökologische Beschaffung, also der Einkauf von umweltfreundlichen Produkten und Leistungen, bei deren Herstellung bzw. Erbringung auch soziale Standards eingehalten werden, ist ein wichtiges Unternehmensziel. Ebenso wird hier die Regionalität berücksichtigt. In Österreich wurde unter Federführung des Umweltministeriums der „Nationale Aktionsplan für nachhaltige Beschaffung“ (kurz: NaBe-Aktionsplan) ins Leben gerufen. Auf diese Weise werden nachhaltige Kriterien beim Beschaffungsvorgang berücksichtigt und der NaBe-Aktionsplan gemeinsam umgesetzt. Der Aktionsplan wird seit Herbst 2010 in der Bundesbeschaffung GmbH (kurz BBG) umgesetzt. Die Beschaffungen der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgten zum Teil über die BBG. Zudem unterliegt die FWAG als Sektorenauftraggeber den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes.

Die größten Lieferanten in Bezug auf den Bestellwert sind den Sektoren Bau, Erdölverarbeitung, Metallverarbeitung, Spezialfahrzeuge, Technologie und unterschiedlichen Dienstleistungen wie etwa IT oder Airport Handling zuzuordnen. Gemessen am Bestellwert stammt der größte Teil der Auftragnehmer dabei aus der unmittelbaren Region des Flughafens: Rund 80% der 35 größten Lieferanten kommen aus Wien und Niederösterreich, 2% aus anderen österreichischen Bundesländern und der verbleibende Rest überwiegend aus Europa.

EU-Taxonomie

Hinsichtlich der EU-Taxonomie verweisen wir auf die Ausführungen im Konzernlagebericht.

Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) der Flughafen Wien AG im Jahr 2023 ist von 2.657 auf 2.721 Mitarbeiter gestiegen. Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt bei 3.631, ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr von 4,6%. Stichtagsbezogen waren zum 31.12.2023 2.754 Mitarbeiter in der Flughafen Wien AG beschäftigt und somit um 84 Mitarbeiter mehr als im Vorjahr (2.671 Mitarbeiter).

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter finden und binden

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind eine zentrale Ressource, da der Erfolg als Dienstleistungsunternehmen entscheidend von der fachlichen Kompetenz, Erfahrung sowie dem Engagement und Einsatz jedes einzelnen Beschäftigten abhängt.

Das Jahr 2023 stand unter dem Motto „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter finden und binden“. Das Unternehmen setzte den Recovery-Kurs fort. 2023 war sowohl verkehrs- als auch passagierseitig ein erfolgreiches Jahr. Grundlage für die hervorragende operative Abwicklung des gestiegenen Geschäftsaufkommens sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Besonders herausfordernd war es die Jobs im operativen Betrieb nach der Pandemie wieder erfolgreich zu besetzen sowie Fachkräfte sowohl in der Technik als auch in der IT zu rekrutieren. Erfolgreiche Employer Branding Maßnahmen und aktive Suche trugen zur reibungslosen Abwicklung des Betriebs bei. Grundlage hierfür war zu Beginn des Jahres eine neue Arbeitgeberkampagne „VIE nirgendwoanders – Arbeiten am Flughafen Wien“. Von der Unternehmensgruppe ausgerichtete Recruitingveranstaltungen in Form sogenannter Airport Job Days waren eine weitere Maßnahme, um sowohl extern als auch intern am erfolgreichen Arbeitgeberimage zu arbeiten. Der Start eines Trainee-Programms für Bau-Fachleute sowie zahlreiche Initiativen für IT und Technikberufe (Messeauftritte, Kooperationen mit Schulen, Forcierung von Berufen für Mädchen in der Technik und IT) trugen zum Erfolg bei. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ans Unternehmen zu binden, war ein weiterer Arbeitsschwerpunkt. Der Ausbau von strukturierten Netzwerken für Erfahrungsaustausch verwandter Funktionen quer durch die gesamte Unternehmensgruppe und mit externen Unternehmen wurde 2023 forciert. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Führungskräfte wurde 2023 im Rahmen von Leadership-Days fortgesetzt.

Neben der Anfang Februar 2022 vereinbarten KV-Erhöpfung per 01.01.2023 um 5,6% wurden die Löhne und Gehälter per 01.05.2023 um weitere 11,8% erhöht. Aufgrund der Pandemie waren die KV-Erhöfungen seit 01.05.2020 aufgeschoben. Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit wurden zusätzlich die Einstiegsentlohnungen und Lehrlingseinkommen deutlich angehoben.

Für Aus- und Weiterbildung wurden 2023 am Standort Wien rund € 1,5 Mio. aufgewendet, das entspricht einer Investition von rund € 330 pro Kopf in unsere Zukunft.

Weiters nimmt die Lehrlingsausbildung eine wichtige Rolle ein. Die theoretische und praktische Ausbildung erhalten die Lehrlinge in den jeweiligen Berufsschulen und vor Ort durch eigene Fachkräfte und Ausbilder. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit zur Lehre mit Matura. Ein weiterer Fokus liegt auf Persönlichkeitsentwicklung und sozialer Kompetenz. Eigene Themenschwerpunkte werden pro Lehrjahr in mehreren Seminaren und Workshops abgedeckt. Im Rahmen eines drei wöchigen Austauschprogramms (Erasmus+) können die Lehrlinge erste Berufserfahrungen im Ausland sammeln und andere Betriebe und Kulturen kennenlernen.

Mitarbeiterstiftung

Bereits vor mehr als 20 Jahren wurde von der FWAG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet, die 10% der Aktien des Unternehmens hält und die ausgeschütteten Dividenden an

die Mitarbeiter auszahlt. Im Jahr 2023 wurde das erste Mal nach der Pandemie eine Dividende an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Geschäftsjahr 2022 ausgeschüttet, und zwar in der Höhe von € 6,5 Mio. Im Durchschnitt entspricht das pro Kopf rund 78% eines Monatsgrundgehaltes bzw. Monatsgrundlohns des Jahres 2022.

Freiwillige Sozialleistungen

Für alle Beschäftigten der FWAG mit Eintritt vor 1.11.2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung vom Unternehmen 2,5% eines Monatsbezugs an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt.

Freiwillige Sozialleistungen zielen darauf auf, Motivation und Unternehmensidentifikation zu steigern. So wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) und mit Bussen von und nach Wien sowie in die Umlandgemeinden zur Verfügung gestellt. Die Essensversorgung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird im Rahmen mehrerer Werkskantinen und eines Bonsystems finanziell unterstützt. Mit dem Vienna Airport Health Center ist eine weitreichende ärztliche Versorgung mit rascher Terminverfügbarkeit für die Beschäftigten sichergestellt.

Beruf und Familie

Die Familienfreundlichkeit des Unternehmens ist für eine ausgewogene Work-Life-Balance von entscheidender Bedeutung. Seit 2015 tragen wir das Zertifikat „Beruf und Familie“, das uns 2023 erneut verliehen wurde. Aktionen, wie die Betreuung der Kinder von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an schul- und kindergartenfreien Tagen wurden auch 2023 wieder durchgeführt. Die Hilfestellungen zur Pflege von Angehörigen und das Angebot des Employee Assistance Program (EAP) wurden auch 2023 von vielen Beschäftigten angenommen.

Den Kindern aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der am Standort Wien ansässigen Unternehmen steht ein Betriebskindergarten zur Verfügung. Die großzügigen und flexiblen Öffnungszeiten ermöglichen auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Schichtdienst eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder ab dem Krabbelalter. Die Flughafen Wien AG unterstützt die eigenen Beschäftigten dabei finanziell.

Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste

Die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ist trotz steigender Beschäftigung etwa gleichgeblieben. Dies bestätigt sich in der 1.000 Personen-Quote. Präventionsmaßnahmen und Evaluierungen zur Vermeidung von Arbeitsunfällen werden weiter vorangetrieben. Arbeitssicherheit ist fixer Bestandteil der Zielvereinbarungen des Managements. Bei Begehungen achten die Sicherheitsfachkräfte darauf, dass die Maßnahmen zur Gefahrenverhütung an den Arbeitsplätzen umgesetzt werden und Wirkung zeigen. In einigen Bereichen wurde die Re-Evaluierung der psychischen Belastungen von Arbeitspsychologinnen durchgeführt. Zahlreiche Personalaufnahmen führten auch zu einem erhöhten Schulungsbedarf zum Thema „Sicher arbeiten“, der von den Präventivdiensten abgedeckt wurde. Das Beratungs- und Schulungsangebot in Form von Stellungnahmen zu Bauprojekten, Gefährdungsbeurteilungen, Unfallanalysen, Ersthelferaus- und -weiterbildung, Ergonomie-Workshops, Nichtraucher-Seminaren, Lehrlingswoche, Untersuchungen, Messungen und der konzernweiten Umsetzung von Impfaktionen wird kontinuierlich ausgebaut.

Standort Wien	2023	Veränderung	2022	2021	2020	2019
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	134	-0,7%	135	83	71	164
1.000 MA-Quote	28,8	-7,6%	31,2	18,4	14,0	29,9

Diversität

Diversität stellt für die FWAG ein zentrales Thema dar. Die Bedeutung zeigt unter anderem die Tatsache, dass derzeit in der Belegschaft der FWAG und ihrer Tochterunternehmen 74 Nationalitäten vertreten sind. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz der großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern. Ein Erfolgsprojekt in dieser Hinsicht, welches 2022 startete, konnte 2023 fortgeführt werden - die Integration von Wochenendarbeitern aus der Ostslowakei zur Spitzenabdeckung im Sommer.

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2023 bei rund 27%. Zurückzuführen ist das auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten eines Flughafenbetriebs – zwei Drittel der Belegschaft verrichten schwere körperliche Arbeit. Um die Attraktivität des Flughafen Wien als Arbeitgeber auch für Personen mit familiären Betreuungspflichten attraktiver zu machen, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen. Klares Ziel des Unternehmens ist es, die Diversität der Belegschaft zu steigern – insbesondere in Führungspositionen. Exemplarisch dafür sei angeführt, dass die Frauenquote über alle vier Führungsebenen betrachtet derzeit bei rund 16% liegt, eine deutliche Steigerung stellt ein strategisches Ziel dar. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz zählen zu den Grundwerten der Flughafen Wien Gruppe. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der FWAG beträgt zum Stichtag unverändert 40%.

Flexible Arbeitszeitmodelle

Mit flexiblen und individuellen Arbeitszeitmodellen werden die Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. Vor allem in den kaufmännischen Bereichen kommen verstärkt Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Ergänzend wurde für alle Beschäftigten die Möglichkeit geschaffen, Gehaltsbestandteile (z.B. Anerkennungszahlung für Dienstjubiläen) als Freizeit zu konsumieren.

Darüber hinaus werden Bildungsteilzeit- bzw. Bildungskarenzmodelle und Sabbatical sowie Home Office angeboten.

Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter der Flughafen Wien AG	2023	Veränderung	2022
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	2.721	2,4%	2.657
davon Arbeiter	1.543	0,9%	1.529
davon Angestellte	1.178	4,4%	1.128
Personalstand (Stichtag, FTE)	2.754	3,1%	2.671
davon Arbeiter	1.537	0,8%	1.525
davon Angestellte	1.218	6,2%	1.146
Personalstand (Köpfe)	3.631	4,6%	3.470
Lehrlinge (Durchschnitt)	63	23,0%	51
Anteil Frauen in %	12,3	n.a.	12,3
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	1.435	58,1%	908
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹	134	-0,7%	135

1) Daten der vollkonsolidierten Unternehmen am Standort Wien

Achtung der Menschenrechte

Das Unternehmen bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die FWAG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis, sondern ausschließlich innerhalb der Europäischen Union. Als Infrastruktur- und Dienstleistungsanbieter bezieht die FWAG auch lediglich fertige Endprodukte von ihren Lieferanten. Der neben den Unternehmenswerten herrschende Code of Conduct enthält wesentliche Grundsätze über die Interaktion aller Mitarbeiter mit internen und externen Partnern. Da das Vertrauen von Kunden, Aktionären, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Leistung der Flughafen-Wien-Gruppe hat, ist Integrität ein wesentlicher Eckpfeiler innerhalb des Unternehmens.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen sowie der respektvolle Umgang untereinander ist dabei von größter Wichtigkeit. Richtschnur dafür ist der Verhaltenskodex der FWAG. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv. Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Der Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance Officer. Die Mitarbeiter werden über eine E-Learning Plattform regelmäßig über die Inhalte des Verhaltenskodex geschult. Die FWAG unterliegt als Sektorenauftraggeber bei Beschaffungen teilweise den Regeln des Bundesvergabegesetzes. Dabei wurden auch Vorkehrungen implementiert, die Korruption im Ansatz vermeiden sollen.

Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen, die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und den darauf beruhenden Regelungen des Börsengesetzes ergeben, wurden vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden interne Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der FWAG, aber auch externe Leistungserbringer, die potenziellen Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. So hat jeder Mitarbeiter, der in einem Compliance-relevanten Bereich arbeitet, eine Schulung zu absolvieren, wie er mit vertraulichen Informationen umzugehen hat. Um die Sensibilität für die „Emittenten Compliance“ auch im restlichen Unternehmen zu erhöhen, werden alle Mitarbeiter im Intranet und in Artikeln in der hauseigenen Mitarbeiterzeitung über dieses Thema informiert. Am Flughafen Malta werden ebenfalls die lokalen börsengesetzlichen Regelungen sowie europäische Verordnungen umgesetzt und

überwacht. Dazu dienen interne Richtlinien, die neben den gesetzlichen Bestimmungen auch allgemeine Verhaltensregeln umfassen.

Offenlegung gemäß § 243a UGB

(1) Grundkapital und Aktienstückelung

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG (FWAG) beträgt € 152.670.000 und ist in 84.000.000 auf Inhaber lautende Stückaktien geteilt, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“).

Weitere Details zur Satzung bzw. Aktie sind auf der Website der FWAG unter www.viennaairport.com abrufbar.

(2) Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

Im Zuge des freiwilligen öffentlichen Teilangebots mit Ablauf Februar 2023 konnte die Airports Group Europe S.a. r.l den Anteil am Flughafen Wien um weitere 3,37% erhöhen. Damit hält der Investor Airports Group Europe S.a. r.l nunmehr über 43% der Aktien der Flughafen Wien AG. Der Streubesitz ist in Folge der Transaktion auf unter 7% gesunken. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20,0%, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10,0% am Grundkapital der FWAG. Der Gesellschaft sind keine weiteren Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10,0% bekannt.

(3) Syndikatsvereinbarung

40% der Aktien werden von den zwei Aktionären, die NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH und die Wien Holding GmbH, in einem Syndikat gehalten. Der Syndikatsvertrag sieht die einheitliche Ausübung der Stimmrechte in der Hauptversammlung sowie wechselseitige Übernahmerechte im Falle einer entgeltlichen Übertragung der syndizierten Beteiligungen an Dritte vor. Änderungen des Syndikatsvertrags, die Auflösung des Syndikats und Beschlüsse auf Aufnahme neuer Syndikatspartner bedürfen der Einstimmigkeit.

(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

Im Rahmen eines Aktienrückkaufprogrammes hat die FWAG im Zeitraum von 4.11.2019 bis 30.6.2020 insgesamt 125.319 Aktien im Betrag von T€ 4.532,6 erworben und hielt diese Aktien auch im Berichtsjahr 2023. Das Rückkaufprogramm wurde am 29.5.2020 vorzeitig beendet.

(8) Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (aushaftender Betrag am 1. Jänner 2023 € 225,0 Mio.) wurde unter einer sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Da das EIB-Darlehen im Geschäftsjahr 2023 zur Gänze zurückgezahlt wurde, ist die Change of Control Klausel obsolet geworden.

(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.

Nachtragsbericht

Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner und Februar 2024 um 13,1% auf 3.703.632 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien in den ersten beiden Monaten 2024 ein Plus von 14,6% auf 736.930 Passagiere gegenüber 2023. Die Anzahl der Lokalpassagiere legte im selben Zeitraum um 12,7% auf 2.952.799 zu. Das Frachtaufkommen hielt die positive Dynamik der letzten Monate bei und stieg um 17,9% auf 42.032 umgeschlagene Tonnen. Die Flugbewegungen verzeichneten einen Anstieg auf 29.726 Starts und Landungen (2023: 27.357), das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) auf 1.292.762 Tonnen (2023: 1.148.971).

Entgelte 2024 am Flughafen Wien

Die Flughafenentgelte auf dem Flughafen Wien werden ab 1.1.2024 gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet vom 1.8. bis 31.7.) angepasst. Diese Regelung endet mit dem Ablauf des 31. Dezember 2026. Das bedeutet, dass die Flughäfen im Entgeltantrag 2026 wieder zur bestehenden Formel zurückkehren und mit 1.1.2027 wieder die bestehende Formel anwenden.

Sollte sich die Branche jedoch rascher erholen, ist eine schnellere Rückkehr zur bestehenden Formel vorgesehen. Das ist dann der Fall, wenn ein dreijähriger Durchschnitt der Verkehrsmenge (MTOW, Treibstoffmenge, Passagierzahl) den dreijährigen Durchschnitt von 1.8.2016 bis 31.7.2019 übersteigt.

Per 1. Jänner 2024 wurden die Entgelte gemäß § 17a FEG wie folgt geändert:

- Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: +9,71%
- Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: +9,71%
- Infrastrukturentgelt Betankung: +9,71%

Weiterhin hat die Flughafen Wien AG zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2024 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 9,43/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 13,82/abfliegender Transferpassagier gesenkt.

Das Sicherheitsentgelt inklusive Maßnahmen zur Implementierung des Exit-Entry-Systems (EES) am Flughafen Wien beträgt € 10,28/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt beträgt € 0,77/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,11/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,22/abfliegender Passagier.

Ab 1.1.2024 werden auch alle Luftfahrzeuge in der General & Business Aviation unter 45 Tonnen MTOW in das Lärmentgeltregime einbezogen.

Weiters wurden die Volumen-, Transfer-Security-, Destinations- und Frachtincentives um +9,71% valorisiert.

Prognosebericht

Passagierentwicklung: Rund 30 Mio. Passagiere am Standort Wien erwartet

Für das Gesamtjahr 2024 rechnet der Flughafen Wien mit rund 30,0 Mio. Passagieren am Standort Wien.

Finanzausblick

Der Flughafen Wien geht für die Gruppe davon aus, bis Jahresende einen Umsatz von rund € 970 Mio., ein EBITDA von über € 390 Mio. und ein Periodenergebnis vor Minderheiten von zumindest € 210 Mio. zu erreichen. Die Investitionen 2024 werden bei über € 200 Mio. erwartet.

Die aktuelle Passagier- und Finanz-Guidance erfolgt unter der Annahme, dass zu keinen weiteren geopolitischen Auswirkungen oder massiven Verkehrsbeschränkungen kommt.

Schwechat, am 12. März 2024

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Einzelabschluss 2023 der Flughafen Wien AG



Bilanz der Flughafen Wien AG

Aktiva

	31.12.2023	31.12.2022
	€	T€
A) Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen und Rechte	7.956.703,45	8.917,3
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	752.038.568,08	792.337,4
2. technische Anlagen und Maschinen	114.668.743,80	117.768,0
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	40.890.982,51	43.140,5
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	98.377.178,42	87.764,9
Summe II	1.005.975.472,81	1.041.010,8
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	268.722.849,57	268.722,8
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	107.580.000,00	112.380,0
3. Beteiligungen	4.229.233,17	4.229,2
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	659.543,52	659,5
5. sonstige Ausleihungen	614.464,42	641,6
Summe III	381.806.090,68	386.633,2
Summe A)	1.395.738.266,94	1.436.561,2
B) Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	4.890.583,58	4.685,1
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	359.317.217,98	329.501,5
III. Wertpapiere und Anteile		
1. sonstige Wertpapiere und Anteile	40.000.000,00	24.982,7
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.371.143,95	69.855,7
Summe B)	405.578.945,51	429.024,9
C) Rechnungsabgrenzungsposten	5.725.528,93	3.818,1
D) Aktive latente Steuern	35.175.842,23	31.626,2
Summe Aktiva	1.842.218.583,61	1.901.030,5

Passiva

	31.12.2023	31.12.2022
	€	T€
A) Eigenkapital		
I. Eingefordertes, gezeichnetes und einbezahltes Grundkapital	152.670.000,00	152.670,0
Eigene Anteile	-227.767,28	-227,8
Summe I	152.442.232,72	152.442,2
II. Kapitalrücklagen (gebundene)	117.885.085,80	117.885,1
III. Gewinnrücklagen		
1. gesetzliche Rücklage	2.579.158,88	2.579,2
2. andere Rücklagen (freie Rücklagen)	827.081.253,03	785.181,3
3. Rücklagen für eigene Anteile (gebunden)	-4.304.879,62	-4.304,9
Summe III	825.355.532,29	783.455,5
IV. Bilanzgewinn		
davon Gewinnvortrag: € 921,85 VJ; T€ 59.608,9	110.733.448,84	64.584,4
Summe A)	1.206.416.299,65	1.118.367,3
B) Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	2.773.644,50	3.104,7
C) Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	80.481.505,41	75.846,7
2. Rückstellungen für Pensionen	9.375.432,43	9.373,8
3. Rückstellungen für Steuern	51.975.132,65	30.165,8
4. sonstige Rückstellungen	168.288.368,51	194.103,3
Summe C)	310.120.439,00	309.489,6
D) Verbindlichkeiten	307.297.726,38	453.770,6
davon mit einer Restlaufzeit < 1 Jahr	264.297.726,38	188.770,6
davon mit einer Restlaufzeit > 1 Jahr	43.000.000,00	265.000,0
E) Rechnungsabgrenzungsposten	15.610.474,08	16.298,4
Summe Passiva	1.842.218.583,61	1.901.030,5

Gewinn- und Verlustrechnung der Flughafen Wien AG

vom 1. Jänner bis zum 31. Dezember 2023

	1.1.-31.12.2023	1.1.-31.12.2022
	€	T€
1. Umsatzerlöse	816.163.731,35	605.567,5
2. aktivierte Eigenleistungen	2.119.852,34	2.335,9
3. sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	273.605,72	216,5
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.803.831,64	6.252,0
c) Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	303.529,32	272,7
d) übrige	2.158.791,67	11.261,2
Summe 3.	5.539.758,35	18.002,3
4. Betriebsleistung (Zwischensumme aus Z 1 bis 3)	823.823.342,04	625.905,7
5. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		
a) Materialaufwand	37.333.205,19	31.780,2
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	49.789.401,74	34.577,6
Summe 5.	87.122.606,93	66.357,7
6. Personalaufwand		
a) Löhne	77.275.303,35	71.857,8
b) Gehälter	95.748.691,50	79.320,9
c) Soziale Aufwendungen	64.216.285,08	38.988,2
davon Aufwendungen für Altersversorgung	3.507.521,51	780,8
aa) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	14.008.307,08	-6.402,8
bb) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	44.694.038,61	42.629,3
Summe 6.	237.240.279,93	190.166,9
7. Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf das Anlagevermögen € 0,00 VJ: T€ 0,00	89.683.516,77	91.126,3
8. sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Z 19 fallen	472.803,49	369,1
b) übrige	221.463.102,91	159.252,0
Summe 8.	221.935.906,40	159.621,1
9. Betriebsaufwendungen (Zwischensumme aus Z 5 bis 8)	635.982.310,03	507.272,0
10. Betriebserfolg (Zwischensumme aus Z 4 und 9)	187.841.032,01	118.633,7

11. Erträge aus Beteiligungen		
davon aus verbundenen Unternehmen: € 16.413.785,49 VJ: T€ 18.112,1	16.823.542,54	18.529,7
12. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		
davon aus verbundenen Unternehmen: € 1.103.041,54 VJ: T€ 176,2	1.135.959,57	212,4
13. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		
davon aus verbundenen Unternehmen: € 0,00 VJ: T€ 0,0	14.066.323,25	2.301,0
14. Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	17.300,00	0,0
15. Aufwendungen aus Finanzanlagen und aus Wertpapieren des Umlaufvermögens		
davon Abschreibungen: € 0,00 VJ: T€ 0,0		
davon aus verbundenen Unternehmen: € 0,00 VJ: T€ 0,0	0,00	72,9
16. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		
davon betreffend verbundene Unternehmen: € 3.954.941,84 VJ: T€ 1.256,2	23.414.366,36	12.338,6
17. Finanzerfolg (Zwischensumme aus Z 11 bis 16)	8.628.759,00	8.631,4
18. Ergebnis vor Steuern	196.469.791,01	127.265,1
19. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-43.837.264,02	-30.012,5
davon latenter Steueraufwand /-ertrag	3.549.608,56	-4.801,3
20. Jahresüberschuss	152.632.526,99	97.252,5
21. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	41.900.000,00	92.277,0
22. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	921,85	59.608,9
23. Bilanzgewinn	110.733.448,84	64.584,4

Anhang zum Jahresabschluss 2023 der Flughafen Wien AG



Allgemeine Erläuterungen und Bilanzierungsgrundsätze

Angaben zum Unternehmen

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

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der FWAG betreffen folgende:

- Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat am 27.03.1955 gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 21.08.1936 der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafen Wien-Schwechat sowie für die Piste 11/29 erteilt.
- Am 15.09.1977 wurde vom Bundesministerium für Verkehr gemäß § 78 Abs. 2 LFG, BGBl. Nr. 253/1957 die Benützungsbewilligung für die Instrumentenpiste 16/34 samt Rollbahnen und Befeuerungsanlagen erteilt.
- Im Jahr 2017 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 zertifiziert. Am 14.12.2017 wurde die bis auf Widerruf gültige Zertifizierungsurkunde dafür ausgestellt. Die EU-Zertifizierung von europäischen Verkehrsflughäfen dient zur Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der Sicherheit der Zivilluftfahrt in Europa.

Allgemeine Erläuterungen und Bilanzierungsgrundsätze

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 wurde vom Vorstand nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der derzeit geltenden Fassung unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung (§ 201 Abs 2 UGB) sowie der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln, aufgestellt (§ 222 Abs 2 UGB).

Bei der Erstellung des Jahresabschlusses wurde der Grundsatz der Vollständigkeit eingehalten (§ 196 Abs 1 UGB). Dem Vorsichtsprinzip wurde dadurch Rechnung getragen, dass nur die am Bilanzstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste wurden durch entsprechende Abschreibungen, Wertberichtigungen oder Rückstellungen berücksichtigt.

Bei der Bewertung der einzelnen Vermögensgegenstände und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewandt. Die Bewertung der Bilanzpositionen wurde nach den §§ 201 bis 220 UGB vorgenommen. Weiters wurde bei der Bewertung von der Fortführung des Unternehmens (Going Concern) ausgegangen. Auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung, ausreichend vorhandener Liquidität und getroffener Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität der Gesellschaft als gesichert an.

Größenklasse

Bei der Gesellschaft handelt es sich um eine große Kapitalgesellschaft gemäß § 221 Abs 3 UGB.

Gliederungs- und Ausweismethoden

Die Gliederung und der Ausweis sämtlicher Bilanzpositionen wurde nach den allgemeinen Bestimmungen der §§ 196 bis 200 UGB unter Berücksichtigung der ergänzenden Vorschriften der §§ 221 bis 235 UGB für Kapitalgesellschaften vorgenommen. Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit wurden die Forderungen und Verbindlichkeiten im Anhang aufgegliedert (§ 223 Abs 6 Z 2 UGB). Für die Aufstellung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren angewendet.

Die bisherige Form der Darstellung wurde bei der Erstellung des vorliegenden Jahresabschlusses beibehalten.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Anlagevermögen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige bzw. außerplanmäßige Abschreibungen, angesetzt. In die Herstellungskosten werden auch angemessene Teile von Material- und Fertigungsgemeinkosten eingerechnet (§ 203 Abs 3 UGB). Zinsen für Fremdkapital, das zur Finanzierung der Herstellung verwendet wird, werden nicht angesetzt (§ 203 Abs 4 UGB).

Die planmäßige Abschreibung beginnt mit der Inbetriebnahme des Vermögensgegenstandes und erfolgt linear und monatsgenau (pro rata temporis) über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Geringwertige Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten bis € 1.000,00 werden im Jahr der Anschaffung oder Herstellung zur Gänze abgeschrieben und sind im Anlagenspiegel als Zu- und Abgang zu Anschaffungskosten dargestellt (§ 204 Abs 1 UGB).

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen, bei denen Anzeichen für eine Wertminderung vorliegen, werden durch Vergleich des Buchwerts mit dem beizulegenden Wert auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Liegt der am Abschlussstichtag beizulegende Wert unter dem Buchwert, erfolgt eine Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert, sofern die Wertminderung voraussichtlich von Dauer ist (§ 204 Abs 2 UGB). Der beizulegende Wert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögensgegenstand verbundenen Risiken.

Aufgrund der laufenden Bauvorhaben und der damit zusammenhängenden Prüfungserfordernisse sind im Zusammenhang mit der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen hinsichtlich der Periodenabgrenzung Einschätzungen zu treffen.

Zuschreibungen zu Vermögensgegenständen des Anlagevermögens werden vorgenommen, wenn die Gründe für die außerplanmäßige Abschreibung weggefallen sind. Die Zuschreibung erfolgt höchstens auf den Nettobuchwert, der sich unter Berücksichtigung der planmäßigen Abschreibungen, die inzwischen vorzunehmen gewesen wären, ergibt (§ 208 Abs 1 UGB).

Finanzanlagen

Finanzanlagen werden mit den Anschaffungskosten bewertet. Unverzinsten Ausleihungen werden abgezinst, verzinsten Ausleihungen mit dem Nominalwert am Bilanzstichtag angesetzt. Außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 204 Abs 2 UGB bzw. Zuschreibungen gemäß § 208 Abs 1 UGB bis höchstens auf die Anschaffungskosten werden nur vorgenommen, wenn die Wertminderung bzw. die Wertaufholung voraussichtlich von Dauer ist.

Umlaufvermögen

Die Gegenstände des Umlaufvermögens werden gemäß § 206 UGB mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt. Soweit sich am Abschlussstichtag ein niedrigerer Börsen- oder Marktpreis ergibt, werden gemäß § 207 UGB Abschreibungen vorgenommen. Zuschreibungen werden gemäß § 208 UGB vorgenommen, wenn die Gründe für die Abschreibung weggefallen sind.

Vorräte

Die Vorräte werden nach der Methode der gewogenen Durchschnittspreise bewertet, wobei die einzelnen Zugänge zu Einstandskosten erfolgen. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer bzw. geringerer Umschlagshäufigkeit sowie geminderter Verwendbarkeit ergeben, werden durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt. Bestimmte Vorräte werden auch gemäß § 209 Abs 1 UGB nach dem Festwertverfahren bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag abzüglich erforderlicher Einzelwertberichtigungen zur Berücksichtigung erkennbarer Einzelrisiken bewertet. Fremdwährungsforderungen werden mit dem Anschaffungskurs oder dem am Abschlussstichtag bestehenden niedrigeren Devisenkurs bewertet.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden gemäß dem Vorsichtsprinzip angemessen bewertet.

Latente Steuern

Soweit zwischen unternehmensrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögenspositionen, Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten Differenzen bestehen, welche sich in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich abbauen, wird eine sich insgesamt ergebende Steuerentlastung unter der Position Aktive latente Steuern bzw. eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung unter den Steuerrückstellungen ausgewiesen (§ 198 Abs 9 UGB). Die Ermittlung des latenten Steuerbetrages erfolgt ohne Abzinsung unter Anwendung eines Steuersatzes von 23,0% (VJ: 23,0%).

Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Rückstellungen

Die Rückstellungen für Abfertigungen und Jubiläumsgelder werden auf Basis eines gemäß IAS 19 erstellten versicherungsmathematischen Gutachtens mit einem Zinssatz von 3,17% (VJ: 3,70%) nach der PUC-Methode (Projected Unit Credit Method) ermittelt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wird das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen, wobei für Nachschwerarbeiter und Schwerarbeiter ein vorzeitiges Pensionsantrittsalter angesetzt wird. Als biometrische Rechnungsgrundlage werden die Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand mit auf den Personalbestand der Flughafen Wien-Gruppe adaptierten Invalidisierungswahrscheinlichkeiten zugrunde gelegt. Als Lohn- und Gehaltstrend wird eine Steigerung von 8,91% für 2024, 5,71% für 2025, 4,66% für 2026, 4,56% für 2027 und 4,16% für 2028 und Folgejahre (VJ: 12,43% für 2023, 8,08% für 2024, 5,58% für 2025, 4,83% für 2026 und 4,16% für 2027 und Folgejahre) angenommen. Wie im Vorjahr werden Fluktuationswahrscheinlichkeiten (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten), gestaffelt vom ersten bis zum 25. Dienstjahr und getrennt für Arbeiter (6,9% bis 2,9% für Abfertigungen bzw. 6,9% bis 1,1% für Jubiläumsgelder) und Angestellte (8,9% bis 2,2% für Abfertigungen und 8,9 bis 1,0% für Jubiläumsgelder) angesetzt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Rückstellungen für Pensionen werden auf Basis eines gemäß IAS 19 erstellten versicherungsmathematischen Gutachtens mit einem Zinssatz 3,17% (VJ: 3,7%) nach der PUC-Methode (Projected Unit Credit Method) ermittelt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wird das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen. Als biometrische Rechnungsgrundlage werden die Generationentafeln AVÖ 2018-P Angestellte zugrunde gelegt. Als Pensionstrend (Valorisierung der

zukünftigen Ansprüche) wird eine Steigerung von 2,60% (VJ; 2,60%) angenommen. Da kein aktiver Mitarbeiter Ansprüche aus Leistungspensionen hat, werden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angenommen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen werden auf Basis eines gemäß IAS 19 erstellten versicherungsmathematischen Gutachtens mit einem Zinssatz von 2,94% (VJ: 3,30%) nach der PUC-Methode (Projected Unit Credit Method) ermittelt. Als Lohn- und Gehaltstrend wird eine Steigerung von 7,91% für 2024, 4,71% für 2025, 3,66% für 2026, 3,58% für 2027 und 3,16% für 2028 und Folgejahre (VJ: 11,43% für 2023, 7,08% für 2024, 4,58% für 2025, 3,83% für 2026 und 3,16% für 2027 und Folgejahre) angenommen. Lohnnebenkosten werden in der Höhe bis zu 7,08% (VJ: 7,08%), MVK-Beiträge in Höhe von 1,53% (VJ: 1,53%) sowie Dienstgeber-Sozialversicherungsbeiträge in der Höhe von bis zu 21,03% (VJ: 21,03%) (bis zur ASVG-Höchstbeitragsgrundlage) berücksichtigt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Zinsaufwendungen für Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Jubiläumsgelder und Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen sowie die Auswirkungen von Zinssatzänderungen werden im Personalaufwand erfasst.

Die Rückstellungen für Unterauslastung werden ebenfalls auf Basis eines gemäß IAS 19 erstellten versicherungsmathematischen Gutachtens ermittelt. Der Rechnungszinssatz ist auf Personen-Ebene entsprechend der Restdienstzeit bis zum Pensionsantritt gestaffelt und beträgt bei einer Restdienstzeit von 0 bis 7 Jahren 3,01%, bei einer Restdienstzeit von 8 bis 12 Jahren 3,17%, bei einer Restdienstzeit von 13 bis 17 Jahren 3,34% und bei einer Restdienstzeit von mehr als 17 Jahren 3,50% (VJ: 0 bis 5 Jahre 3,40%, 5 bis 20 Jahre 4,20%). Als Lohn- und Gehaltstrend wird eine Steigerung von 7,91% für 2024, 4,71% für 2025, 3,66% für 2026, 3,58% für 2027 und 3,16% für 2028 und Folgejahre (VJ: 11,43% für 2023, 7,08% für 2024, 4,58% für 2025, 3,83% für 2026 und 3,16% für 2027 und Folgejahre) angenommen. Der Unterauslastungsgrad wird auf Ebene des einzelnen Mitarbeiters zwischen 20,00% und 100,00% festgelegt. Lohnnebenkosten werden in Höhe von bis zu 7,08% (VJ: 7,08%), MVK-Beiträge in Höhe von 1,53% (VJ: 1,53%) sowie Dienstgeber-Sozialversicherungsbeiträge in der Höhe von bis zu 21,03% (VJ: 21,03%) (bis zur ASVG-Höchstbeitragsgrundlage) berücksichtigt. Fluktuationsabschläge werden nicht angesetzt.

Die Rückstellungen für nicht konsumierte Urlaube werden auf Basis der zum Abschlussstichtag nicht konsumierten Urlaubstage sowie der individuellen Entgelte unter Einbeziehung von Lohnnebenkosten errechnet. Der auf Urlaubsvorgriffe entfallende Teil der Rückstellung wird unter den aktiven Rechnungsabgrenzungen ausgewiesen.

In den sonstigen Rückstellungen werden gemäß dem Vorsichtsprinzip sämtliche im Zeitpunkt der Bilanzierung erkennbaren Risiken und der Höhe und/oder dem Grunde nach ungewisse Verbindlichkeiten in Höhe jener Beträge berücksichtigt, die nach vernünftiger unternehmerischer Beurteilung erforderlich sind.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit den Anschaffungskosten bzw. dem höheren Erfüllungsbetrag unter Beachtung auf den Grundsatz der Vorsicht angesetzt (§ 211 Abs 1 UGB). Fremdwährungsverbindlichkeiten wurden mit dem Anschaffungskurs oder dem am Abschlussstichtag bestehenden höheren Devisenbriefkurs bewertet.

Derivative Finanzinstrumente

Der Tochtergesellschaft Vienna Airport FBO GmbH, Schwechat, wurde die Option eingeräumt, ihre Anteile an der Flughafen Vöslau Betriebs GmbH zu einem fixierten Preis in Höhe der Anschaffungskosten

zuzüglich aller auf die Beteiligung gebuchten Zuschüsse in Höhe von derzeit T€ 8.673,4 an die FWAG zu veräußern.

Weitere derivative Finanzinstrumente bestanden zum Bilanzstichtag nicht.

Änderung von Ausweis- und Bewertungsmethoden

Änderungen des Ausweises oder der Bewertung sind im Geschäftsjahr nicht erfolgt.

Erläuterungen zur Bilanz

Aktiva

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens gemäß § 226 Abs 1 UGB ist der Anlage 1 zu diesem Anhang zu entnehmen.

→ Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Der in der Position Grundstücke und Bauten enthaltene Grundwert beträgt T€ 107.026,4 (VJ: T€ 102.435,9) (§ 225 Abs 7 UGB).

Die Überprüfung der Vermögenswerte auf Werthaltigkeit führte im Geschäftsjahr 2023 zu keiner Abwertung auf einen niedrigeren beizulegenden Wert.

→ Finanzanlagen

Zum Abschlussstichtag wurden keine zum Finanzanlagevermögen gehörenden Finanzinstrumente mit einem über dem beizulegenden Zeitwert liegenden Wert ausgewiesen (§ 238 Abs 1 Z 2 UGB).

Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von T€ 4.500,0 (VJ: T€ 5.000,0) und sonstige Ausleihungen in Höhe von T€ 27,7 (VJ: T€ 27,1) haben eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr (§ 227 UGB).

Die Wertpapiere des Anlagevermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	2023	2022
Aktien	521,8	521,8
Sonstige	137,7	137,7
	659,5	659,5

Umlaufvermögen

→ Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände setzen sich wie folgt zusammen (§ 224 Abs 2 UGB iVm § 225 Abs 3 UGB):

31.12.2023		Forderungen mit einer Restlaufzeit			
Beträge in T€		bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	37.312,7	0,0	0,0	37.312,7
2.	Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	9.284,6	0,0	0,0	9.284,6
3.	Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	238,8	0,0	0,0	238,8
4.	Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	312.481,2	0,0	0,0	312.481,2
		359.317,2	0,0	0,0	359.317,2

31.12.2022		Forderungen mit einer Restlaufzeit			Gesamt
		bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	
Beträge in T€					
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	34.820,9	0,0	0,0	34.820,9
2.	Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	7.495,2	0,0	0,0	7.495,2
3.	Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	216,1	0,0	0,0	216,1
4.	Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	286.811,0	158,3	0,0	286.969,3
		329.343,2	158,3	0,0	329.501,5

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit T€ 2.001,5 (VJ: T€ 1.166,1) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und mit T€ 7.283,1 (VJ: T€ 6.329,1) sonstige Forderungen. Die Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen zur Gänze Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (§ 223 Abs 5 UGB).

Zum Abschlussstichtag bestehen Einzelwertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von T€ 2.851,4 (VJ: T€ 2.469,2) und zu sonstigen Forderungen in Höhe von T€ 5.824,2 (VJ: T€ 4.812,4), welche aufgrund objektiver, die einzelnen Forderungen betreffenden Umstände vorgenommen wurden. Pauschalwertberichtigungen wurden nicht vorgenommen (§ 226 Abs 5 UGB).

Die sonstigen Forderungen beinhalten mit T€ 283.500,0 (VJ: T€ 254.000,0) Veranlagungen von Termingeldern. Sie betreffen mit T€ 27.472,5 (VJ: T€ 29.281,2) Erträge, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden. Diese setzen sich im Wesentlichen aus COVID-19 Unterstützungsmaßnahmen und Abgrenzungen für Park-, Miet-, Betriebskosten- und Zinserträge zusammen (§ 225 Abs 3 UGB).

→ Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2022
HYPO NÖ Landesbank (Anleihe 2018-2023)	n.a.	n.a.	4.982,7	4.910,8
Raiffeisen-Holding NÖ-W (Anleihe 2022-2032)	20.000,0	20.000,0	20.000,0	20.000,0
Raiffeisen Bank International (Fondsanteile)	20.000,0	21.568,0	n.a.	n.a.
Summe	40.000,0	41.568,0	24.982,7	24.910,8

→ Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten betreffen mit T€ 4.762,7 (VJ: T€ 3.113,5) von der Gesellschaft geleistete Vorauszahlungen für Leistungen, die wirtschaftlich einer zukünftigen Periode zuzurechnen sind, und mit T€ 962,8 (VJ: T€ 704,6) zum Abschlussstichtag bestehende und auf Basis der individuellen Entgelte unter Einbeziehung von Lohnnebenkosten bewerteten Urlaubsvorgriffe.

→ Latente Steuern

Die latenten Steuern zum Bilanzstichtag wurden für temporäre Differenzen zwischen dem steuerlichen und dem unternehmensrechtlichen Wertansatz für folgende Posten gebildet:

Beträge in T€	31.12.2023	31.12.2022
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	23.526,4	21.042,2
Personalarückstellungen	11.231,9	10.738,1
Sonstige Rückstellungen	2.237,0	1.731,2
	36.995,3	33.511,5
Passive latente Steuerabgrenzung		
Sachanlagen	-1.819,4	-1.885,3
Steuerabgrenzung (saldiert)	35.175,9	31.626,2

Passiva

Eigenkapital

→ Grundkapital

Das Grundkapital beläuft sich zum Stichtag 31.12.2023 auf T€ 152.670,0 und ist in 84.000.000 Stück (VJ: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stammaktien geteilt, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Erworbene eigene Aktien (125.319 Stück) sind mit einem rechnerischen Wert von T€ 227,8 (VJ: T€ 227,8) offen vom Grundkapital abgezogen (§ 229 Abs 1a UGB).

→ Kapitalrücklagen

Die gebundenen Kapitalrücklagen umfassen das bei der 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und das bei der 1995 durchgeführten Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 sowie jenen Betrag (T€ 227,8), welcher aufgrund des Erwerbs eigener Aktien in den Geschäftsjahren 2019 und 2020 aus den freien Gewinnrücklagen zugeführt wurde.

→ Gewinnrücklagen

Die (gebundene) Rücklage für eigene Anteile in Höhe von T€ 4.304,9 wird als Korrekturposten in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

→ Bilanzgewinn

Die Entwicklung des Bilanzgewinns stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2023
Bilanzgewinn zum 31.12.2022	64.584,4
+ Jahresüberschuss	152.632,5
- Ausschüttung	-64.583,5
- Zuweisung zu freien Rücklagen	-41.900,0
Bilanzgewinn zum 31.12.2023	110.733,4

Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

Der Gesellschaft wurden in den Jahren 1977 bis 1985 nicht rückzahlungspflichtige Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt. In den Jahren 1997, 1998 und 1999 erhielt die FWAG Investitionszuschüsse seitens der Europäischen Union. Die von der Republik Österreich in den Jahren 2002 bis 2004 ausbezahlten Investitionszuwachsprämien werden wie Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln behandelt. In den Geschäftsjahren 2021 bis 2023 wurden der Gesellschaft COVID-19-Investitionsprämien gewährt.

Die Investitionszuschüsse werden im gesetzlichen Gliederungsschema des § 224 UGB nach dem Eigenkapital gesondert ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagen erfolgswirksam aufgelöst.

Die Entwicklung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln sind der Anlage 3 zu diesem Anhang zu entnehmen.

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich im zusammen aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder (T€ 31.870,1 VJ: T€ 28.918,7), Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen (T€ 21.991,5 VJ: T€ 22.486,5), Rückstellungen für nicht konsumierte Urlaube (T€ 3.282,6 VJ: T€ 2.569,5), Rückstellungen für Prämien (T€ 3.969,5 VJ: T€ 4.457,5), Rückstellungen für Unterauslastung (T€ 21.627,7 VJ: T€ 18.878,3), Rückstellungen für diverse andere Personalaufwendungen (T€ 1.822,8 VJ: T€ 1.448,8), Rückstellungen für nicht abgerechnete Ermäßigungen (T€ 9.264,7 VJ: T€ 63.365,4), Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen (T€ 18.401,5 VJ: T€ 15.013,8), Rückstellungen für Drohverluste aus der Put-Option Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH (T€ 6.352,8 VJ: T€ 6.352,8) und andere Rückstellungen und sonstige Verpflichtungen (T€ 49.705,2 VJ: T€ 30.612,0). Unter den Rückstellungen für Unterauslastung werden Vorsorgen, im Wesentlichen für Mitarbeiter, die im Unternehmen nicht mehr eingesetzt werden können und für die trotz laufender Bemühungen keine geeignete Tätigkeit gefunden werden konnte, verstanden. Für diese kündigungsgeschützten Mitarbeiter besteht die gegenwärtige Verpflichtung diese weiter zu beschäftigen.

Die Rückstellungen für diverse andere Personalaufwendungen betreffen Dienstfreistellungen, Umstellungen, Rechtsfälle und Abgrenzungen.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen (§ 224 Abs 2 UGB iVm § 225 Abs 6 UGB):

31.12.2023	Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit			
	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
Beträge in T€				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,5	0,0	0,0	0,5
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	17.282,7	0,0	0,0	17.282,7
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.860,3	0,0	0,0	26.860,3
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	152.060,0	43.000,0	0,0	195.060,0
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.589,6	0,0	0,0	10.589,6
6. Sonstige Verbindlichkeiten	57.504,7	0,0	0,0	57.504,7
davon aus Steuern	3.758,8	0,0	0,0	3.758,8
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	5.398,5	0,0	0,0	5.398,5
	264.297,7	43.000,0	0,0	307.297,7

Die Restlaufzeiten des Vorjahres stellen sich wie folgt dar:

31.12.2022	Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit			
	Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.000,0	100.000,0	100.000,0	225.000,0
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,0	0,0	0,0	0,0
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.718,0	0,0	0,0	23.718,0
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	110.521,7	20.000,0	45.000,0	175.521,7
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.830,6	0,0	0,0	7.830,6
6. Sonstige Verbindlichkeiten	21.700,3	0,0	0,0	21.700,3
davon aus Steuern	3.890,5	0,0	0,0	3.890,5
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	4.278,4	0,0	0,0	4.278,4
	188.770,6	120.000,0	145.000,0	453.770,6

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit T€ 5.789,5 (VJ: T€ 3.294,5) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und mit T€ 189.270,5 (VJ: T€ 172.227,2) sonstige Verbindlichkeiten. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen mit T€ 77,7 (VJ: T€ 37,6) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und mit T€ 10.511,9 (VJ: T€ 7.792,9) sonstige Verbindlichkeiten.

Die sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit T€ 125.321,1 (VJ: T€ 94.554,0) die Veranlagung liquider Mittel (Cash-Pooling) und mit T€ 56.500,0 (VJ: T€ 70.000,0) erhaltene Darlehen. Die sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen mit T€ 10.323,6 (VJ: T€ 7.407,3) die Veranlagung liquider Mittel (Cash-Pooling).

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen mit T€ 45.504,6 (VJ: T€ 10.019,6) Erträge, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden. Diese setzen sich im Wesentlichen aus Incentives an Fluglinien, Verpflichtungen aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds-Flughafen Wien sowie Löhnen, Gehältern samt Lohnnebenkosten und Sozialversicherungsbeiträgen für Dezember des Berichtsjahres zusammen (§ 225 Abs 6 UGB).

Es bestehen keine Verpflichtungen, für die dingliche Sicherheiten bestellt sind.

Passive Rechnungsabgrenzungen

Die passiven Rechnungsabgrenzungen bestehen im Wesentlichen aus erhaltenen Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm in Höhe von T€ 13.681,6 (VJ: T€ 14.636,2).

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2023 untergliedern sich nach Tätigkeitsbereichen wie folgt (§ 240 UGB):

Beträge in T€	2023	2022
Airport-Erträge	426.756,2	305.805,2
Abfertigungserträge	148.775,1	112.752,6
Aviation-Umsatz	575.531,3	418.557,8
Miet-, Pacht- und Nutzungserträge sowie Parkerträge	153.221,8	118.629,0
Übrige Erträge	87.410,6	68.380,7
Non-Aviation-Umsatz	240.632,4	187.009,7
Umsatzerlös gesamt	816.163,7	605.567,5
davon verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	39.890,5	30.979,2

Die übrigen Erträge betreffen im Wesentlichen Versorgungs-, Entsorgungs- und Informatikleistungen, Gästebetreuungsleistungen sowie Leistungen an Konzerngesellschaften.

Hinsichtlich der geographisch bestimmten Märkte wurden die Umsatzerlöse zur Gänze im Inland erzielt.

Sonstige betriebliche Erträge

Die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge umfassen im Vorjahr COVID-19 Kurzarbeitsbeihilfen in Höhe von T€ 7.646,6 (2023: T€ 0,0).

Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen

Die Aufwendungen für Material in Höhe von T€ 37.333,2 (VJ: T€ 31.780,2) betreffen im Wesentlichen Strom (T€ 12.674,9 VJ: T€ 9.683,7), Fernwärme (T€ 7.146,4 VJ: T€ 8.551,3), Treibstoffe (T€ 5.454,6 VJ: T€ 4.591,6) und Enteisungsmittel (T€ 3.471,8 VJ: T€ 2.097,3). Die Aufwendungen für sonstige bezogene Herstellungsleistungen in Höhe von (T€ 49.789,4 VJ: T€ 34.577,5) bestehen fast zur Gänze aus von Konzernunternehmen bezogenen Sicherheitsleistungen (T€ 47.674,0 VJ: T€ 32.436,0).

Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betreffen mit T€ 942,7 (VJ: T€ -1.613,5) Pensionszuschüsse und Anpassungen der Rückstellungen für Pensionen für leistungsorientierte Zusagen und mit T€ 2.564,9 (VJ: T€ 2.394,3) Pensionskassenbeiträge für beitragsorientierte Zusagen (Stellungnahme 27 des AFRAC⁵).

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Beiträge an Mitarbeitervorsorgekassen gliedern sich wie folgt (§ 239 Abs 1 Z 2 UGB):

⁵ AFRAC-Stellungnahme 27 Personalrückstellungen (UGB), Dezember 2020, Rz 98

Beträge in T€	2023	2022
Bezahlte Abfertigungen und Veränderung der Rückstellungen für Abfertigungen	12.140,0	-7.943,2
Beiträge an Mitarbeitervorsorgekassen	1.868,3	1.540,5
Summe Aufwendungen / Erträge (-) für Abfertigungen	14.008,3	-6.402,8

Weiters betreffen die Löhne bzw. die Gehälter die Veränderung der Rückstellungen für Jubiläumsgelder wie folgt (Stellungnahm 27 des AFRAC⁶):

Beträge in T€	2023	2022
Löhne	520,9	-1.353,6
Gehälter	2.430,5	-1.365,5
Summe Veränderung Rückstellung	2.951,4	-2.719,2

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Beträge in T€	2023	2022
Leistungen von Konzernunternehmen	116.069,6	86.863,8
Instandhaltungen	38.377,9	25.212,5
Fremdleistungen	18.471,7	12.843,7
Marketing und Marktkommunikation	18.015,7	9.667,2
Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten	2.787,0	1.940,5
Sonstige Betriebsaufwendungen	10.472,2	5.252,1
Fahrt-, Reise- und Ausbildungskosten	2.478,3	1.550,4
Versicherungsaufwand	2.384,5	2.154,0
Miete und Pacht	4.048,6	2.991,0
Post- und Telekomaufwand	1.101,3	1.101,8
Schadensfälle	1.746,2	736,0
Zuweisungen zu Wertberichtigungen	1.719,3	5.852,8
Transporte	1.248,9	535,2
Sonstige Steuern	472,8	369,1
Verluste aus Anlagenabgängen	15,2	44,7
Übrige Aufwendungen	2.526,7	2.506,2
Summe	221.935,9	159.621,1

Finanzergebnis

Die Erträge aus Beteiligungen beinhalten Ergebnisabführungen aus verbundenen Unternehmen (T€ 876,8 VJ: T€ 617,8), Ausschüttungen aus verbundenen Unternehmen (T€ 15.537,0 VJ: T€ 17.494,2) und Ausschüttungen aus sonstigen Wertrechten (T€ 409,7 VJ: T€ 417,6).

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen von T€ 23.414,4 (VJ: T€ 12.338,6) betreffen mit T€ 9.496,0 (VJ: T€ 11.006,8) die laufenden Zinsen und mit T€ 9.935,3 (VJ: T€ 0,0) Vorfälligkeitszinsen für im Berichtsjahr vorzeitig getilgte Kreditverbindlichkeiten. Weiters werden unter dieser Position die Zinsen für den von einem Konzernunternehmen gewährten und variabel auf Basis des Euribor-6M verzinsten Kredites (T€ 3.954,9 VJ: T€ 1.256,2) ausgewiesen.

⁶ AFRAC-Stellungnahme 27 Personalrückstellungen (UGB), Dezember 2020, Rz 98

Steuern vom Einkommen

Die FWAG ist seit 2005 Gruppenträger einer Steuergruppe gemäß § 9 KStG. Danach hat der Gruppenträger die auf positive steuerliche Ergebnisse eines Gruppenmitglieds entfallende Körperschaftsteuer an das Gruppenmitglied zu belasten bzw. die auf negative steuerliche Ergebnisse entfallende fiktive Körperschaftsteuerverbindlichkeit an das Gruppenmitglied evident zu halten und mit künftigen Umlageforderungen zu verrechnen.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag setzen sich aus Körperschaftsteuer des Berichtsjahres von T€ 52.017,6 (VJ: T€ 30.208,3), Körperschaftsteuer für Vorjahre von T€ 443,7 (VJ: T€ 0,0), Steuerumlagen gemäß Steuerumlagenvereinbarung für das Berichtsjahr von T€ -5.074,4 (VJ: T€ -4.997,1), Erträgen aus der Bildung bzw. Aufwendungen aus der Auflösung aktiver latenter Steuern von T€ -3.483,8 bzw. T€ 5.023,8 und Erträgen aus der Auflösung passiver latenter Steuern von T€ -65,8 bzw. T€ -222,5 zusammen (§ 18 Abs 10 UGB iVm der Stellungnahme 30 des AFRAC⁷).

⁷ AFRAC-Stellungnahme 30 Latente Steuern im Jahresabschluss, September 2016, Rz 38

Sonstige Angaben

Angaben zu verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen

Eine Zusammenstellung jener Unternehmen, an denen die Gesellschaft zumindest einen Anteil in Höhe von 20,0% besitzt, ist diesem Anhang als Anlage 2 beigeschlossen (§ 238 Abs 1 Z 4 UGB).

Mit den meisten verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen bestehen Forderungen aus der Erbringung bzw. Verbindlichkeiten aus der Inanspruchnahme von Leistungen. Darüber hinaus bestehen mit den meisten Unternehmen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Finanzierungs- und Veranlagungsaktivitäten, insbesondere aus der Abwicklung einer konzernweiten Liquiditätsbündelung (Cash-Pooling) (§ 238 Abs 1 Z 20 UGB).

Aufgrund eines mit der Vienna Airport FBO GmbH, Schwechat, abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrags ist die FWAG verpflichtet, den Jahresüberschuss bzw. Jahresfehlbetrag dieser Gesellschaft zu übernehmen (§ 238 Abs 1 Z 20 UGB).

Haftungsverhältnisse

Zum 31.12.2023 bestehen Haftungsverhältnisse in Höhe von insgesamt T€ 29.305,1 (VJ: T€ 34.085,9). Diese teilen sich wie folgt auf:

- Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10.12.2003 haftet die FWAG für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 291,1 (VJ: T€ 294,7).
- Die FWAG garantiert für die Bezahlung von Verpflichtungen aus Leasingverträgen der Tochtergesellschaft Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. in Höhe von derzeit T€ 23.003,3 (VJ: T€ 27.780,6).
- Die FWAG hat zugunsten der VIE Office Park 3 BetriebsgmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 2.800,0 (VJ: T€ 2.800,0) begrenzt.
- Die FWAG hat zugunsten der Vienna Airport Health Center GmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 3.000,0 (VJ: T€ 3.000,0) begrenzt.
- Die FWAG hat zugunsten der Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 210,7 (VJ: T€ 210,7) begrenzt.

Konsolidierungskreis

Die Gesellschaft wird in den von der Flughafen Wien AG, 1300 Wien Flughafen, aufgestellten Konzernabschluss einbezogen, welcher am Sitz der Flughafen Wien AG hinterlegt ist. Es handelt sich dabei gleichzeitig um den größten und kleinsten Konsolidierungskreis, in den die Gesellschaft einbezogen wird (§ 237 Abs 1 Z 7 UGB iVm § 238 Abs 1 Z 7 und 8 UGB).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Verpflichtungen aus der Nutzung von nicht in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen (§ 238 Abs 1 Z 14 UGB):

Sonstige finanzielle Verpflichtungen		
Beträge in T€	für folgendes Geschäftsjahr	für folgende 5 Geschäftsjahre
Verbindlichkeiten aus Operating-Leasing-Geschäften	2.557,3	11.585,8
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	2.207,2	11.036,0
Verbindlichkeiten aus Fruchtnießungsvertrag	10.309,3	51.546,5
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	10.309,3	51.546,5
Summe	12.866,6	63.132,3

Zum Abschlussstichtag bestanden Erwerbsverpflichtungen (Bestellobligo) für immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen in Höhe von T€ 306.010,3 (V): T€ 9.900).

Sofern ein Baubeschluss zur Errichtung der 3. Piste gefasst wird, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds binnen acht Wochen ab Baubeginnanzeige eine Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. Diese beträgt zum Abschlussstichtag rund T€ 20.400,0 (V): rund T€ 20.400,0).

Im Geschäftsjahr 2023 wurde für das Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. eine Finanzierungszusage für die Beschaffung neuer Zuggarnituren in Höhe von rund T€ 30.000,0 gegeben.

Vorschlag zur Verwendung des Ergebnisses

Der Vorstand schlägt vor, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von € 110.733.448,84 eine Dividende von € 1,32 je Aktie – das sind bei 83.874.681 ausschüttungsberechtigten Aktien insgesamt € 110.714.578,92 – auszuschütten und den Restbetrag in Höhe von € 18.869,92 auf neue Rechnung vorzutragen (§ 238 Abs 1 Z 9 UGB).

Angaben zu Aufwendungen für Abschlussprüfer

Die Angabe der auf das Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für Abschlussprüfer unterbleibt, da die Gesellschaft in einen Konzernabschluss einbezogen wird und dort entsprechende Angaben enthalten sind (§ 238 Abs 1 Z 18 UGB).

Organe und Arbeitnehmer

Dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gehörten im Geschäftsjahr 2023 an:

- Ing. Ewald KIRSCHNER
- Lars BESPOLKA
- Mag^a. PhDr. Susanne HÖLLINGER
- DI Herbert PAIERL
- Mag. Manfred PERNSTEINER M.A.
- Dr. Karin REST EMBA
- Boris SCHUCHT
- Mag. Gerhard STARSICH
- Mag^a. Karin ZIPPERER MBA
- Mag^a. Sonja STEßL

Vom Betriebsrat wurden delegiert:

- Thomas SCHÄFFER
- Heinz STRAUBY
- Herbert FRANK
- Thomas FAULHUBER
- David JOHN

Als Aufsichtsratsvorsitzender fungierte:

- Ing. Ewald KIRSCHNER

Als dessen Stellvertreter wirkten:

- Mag^a. PhDr. Susanne HÖLLINGER
- Lars BESPOLKA

Als Vorstandsmitglied wirkten im Geschäftsjahr 2023:

- Mag. Julian JÄGER
- Mag. Dr. Günther OFNER

Der durchschnittliche Personalstand (ohne Vorstandsmitglieder) betrug (§ 239 Abs 1 Z 1 UGB):

	2023	2022
Arbeiter	1.543	1.529
Angestellte	1.178	1.128
Arbeitnehmer insgesamt	2.721	2.657

Die Mitglieder des Vorstands der FWAG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2023 und 2022 folgende Vergütungen (§ 239 Abs 1 Z 4 UGB):

Bezüge Vorstand 2023 (Auszahlungen)					
in T€	Fixe Bezüge 2023	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2023	Erfolgsabhängige langfristige Bezüge	Gesamtbezüge 2023
	863,8	523,7	13,5	755,7	2.156,5

Bezüge Vorstand 2022 (Auszahlungen)					
in T€	Fixe Bezüge 2022	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2022	Erfolgsabhängige langfristige Bezüge	Gesamtbezüge 2022
	747,3	343,4	14,4	0,0	1.105,1

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich auf T€ 533,3 (VJ): T€ 496,8).

Die gesamten Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen ohne frühere Mitglieder des Vorstands betragen für den Vorstand und die leitenden Angestellten T€ 423,3 (VJ): T€ 242,9), für andere Arbeitnehmer fielen T€ 15.224,2 (VJ): T€ -5.864,9) an.

Die Vergütungen für Sitzungsgelder (Zahlungen) an den Aufsichtsrat betragen im Jahr 2023 T€ 193,6 (VJ): T€ 324,0).

Den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden weder Vorschüsse noch Kredite gewährt (§ 237 Abs 1 Z 3 UGB).

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag haben keine relevanten Ereignisse stattgefunden (§ 238 Abs 1 Z 11 UGB).

Schwechat, am 12. März 2024

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Anlagen zum Anhang

Entwicklung des Anlagevermögens vom 1. Jänner bis zum 31. Dezember 2023

Anlage 1 zum Anhang

Posten des Anlagevermögens	Entwicklung zu Anschaffungs- und Herstellungskosten				Stand 31.12.2023
	Stand 1.1.2023	Zugänge	Umbuchung	Abgänge	
Beträge in €					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen und Rechte	55.969.063,94	953.585,73	2.452.144,25	2.808.555,89	56.566.238,03
Summe	55.969.063,94	953.585,73	2.452.144,25	2.808.555,89	56.566.238,03
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten, der Bauten auf fremdem Grund	1.552.195.856,85	6.840.765,27	8.028.879,33	8.179.494,63	1.558.886.006,82
2. technische Anlagen und Maschinen	850.113.767,77	1.592.474,79	12.233.392,42	4.382.617,08	859.557.017,90
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	271.834.243,92	9.737.439,66	3.854.774,25	10.908.756,28	274.517.701,55
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	94.687.711,46	38.968.086,27	-26.569.190,25	1.786.628,61	105.299.978,87
Summe	2.768.831.580,00	57.138.765,99	-2.452.144,25	25.257.496,60	2.798.260.705,14
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	268.739.778,57	71,00	0,00	0,00	268.739.849,57
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	112.470.224,52	0,00	0,00	4.890.224,52	107.580.000,00
3. Beteiligungen	4.229.233,17	0,00	0,00	0,00	4.229.233,17
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	659.543,52	0,00	0,00	0,00	659.543,52
5. sonstige Ausleihungen	641.602,95	0,00	0,00	27.138,53	614.464,42
Summe	386.740.382,73	71,00	0,00	4.917.363,05	381.823.090,68
Gesamt	3.211.541.026,67	58.092.422,72	0,00	32.983.415,54	3.236.650.033,85

Posten des Anlagevermögens	Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
	Stand 1.1.2023	Zugänge	Zuschrei- bungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand 31.12.2023	Stand 31.12.2023	Stand 1.1.2023
Beträge in €								
I. Immaterielle Vermögensgegenstände								
Konzessionen und Rechte	47.051.789,45	4.069.009,05	0,00	0,00	2.511.263,92	48.609.534,58	7.956.703,45	8.917.274,49
Summe	47.051.789,45	4.069.009,05	0,00	0,00	2.511.263,92	48.609.534,58	7.956.703,45	8.917.274,49
II. Sachanlagen								
1. Grundstücke und Bauten, der Bauten auf fremdem Grund	759.858.472,56	52.867.316,42	0,00	0,00	5.878.350,24	806.847.438,74	752.038.568,08	792.337.384,29
2. technische Anlagen und Maschinen	732.345.743,61	16.923.504,54	0,00	0,00	4.380.974,05	744.888.274,10	114.668.743,80	117.768.024,16
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	228.693.758,91	15.823.686,76	0,00	0,00	10.890.726,63	233.626.719,04	40.890.982,51	43.140.485,01
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	6.922.800,45	0,00	0,00	0,00	0,00	6.922.800,45	98.377.178,42	87.764.911,01
Summe	1.727.820.775,53	85.614.507,72	0,00	0,00	21.150.050,92	1.792.285.232,33	1.005.975.472,81	1.041.010.804,47
III. Finanzanlagen								
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	17.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.000,00	268.722.849,57	268.722.778,57
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	90.224,52	0,00	0,00	0,00	90.224,52	0,00	107.580.000,00	112.380.000,00
3. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.229.233,17	4.229.233,17
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	659.543,52	659.543,52
5. sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	614.464,42	641.602,95
Summe	107.224,52	0,00	0,00	0,00	90.224,52	17.000,00	381.806.090,68	386.633.158,21
Gesamt	1.774.979.789,50	89.683.516,77	0,00	0,00	23.751.539,36	1.840.911.766,91	1.395.738.266,94	1.436.561.237,17

Tochterunternehmen und Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Anlage 2 zum Anhang

Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H. (IVW)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital	41.805,9	40.428,6
Umsatzerlöse	10.309,3	9.282,1
Jahresüberschuss	4.477,3	3.274,9

Vienna Airport FBO GmbH (VAF) (zuvor: 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 Erfüllungsgehilfentätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inkl. Betankung und Hangarierung).

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital	8.699,8	8.699,8
Umsatzerlöse	14.290,2	11.893,8
Jahresüberschuss	876,8	617,8

Vienna Airport Technik GmbH (VAT)

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.

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital	2.952,4	3.618,3
Umsatzerlöse	49.676,9	37.272,1
Jahresüberschuss	334,1	466,3

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 der Flughafen Wien AG zuständig. Darüber hinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, Dokumentenkontrolle etc.). Die Gesellschaft nimmt über ihre inländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil.

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital	13.443,2	16.279,5
Umsatzerlöse	63.288,5	44.145,3
Jahresüberschuss	1.163,7	2.627,1

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, LZW, IMB, ALG, OP4, BPL, VHC und OP3 welche ihren Geschäftszweck im Ankauf sowie in der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital	77.528,9	55.724,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	26.804,9	4.020,1

Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafenprivatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital	119.180,4	119.180,8
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-0,5	4,7

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 sowie Erwerb und Verwaltung anderer Unternehmen.

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital	5.176,6	5.178,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-1,4	-3,3

City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. (CAT)**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 der Betrieb von Check-in Einrichtungen am Bahnhof Wien-Mitte verbunden mit der Gepäcklogistik für Flugpassagiere und die Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital	11.727,1	10.868,5
Umsatzerlöse	14.688,3	10.027,1
Jahresüberschuss	858,6	1.252,1

SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)**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.

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital (vorläufig)	417,4	626,4
Umsatzerlöse (vorläufig)	860,0	697,0
Jahresfehlbetrag (vorläufig)	-209,0	-75,0

BTS Holding a.s. (BTSH)**Sitz:** Bratislava, Slowakei**Kapitalanteil:** 47,7% VIE

33,3% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

Beträge in T€, IFRS-Werte	2023	2022
Eigenkapital	173,5	5.073,1
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-35,3	4.937,1

KSC Holding a.s. (KSCH)**Sitz:** Bratislava, Slowakei**Kapitalanteil:** 47,7% VIE

52,3% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist, neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice, die Erbringung von Beratungsleistungen.

Beträge in T€, IFRS-Werte	2023	2022
Eigenkapital	39.708,0	38.830,7
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	877,3	1.278,0

Vienna AirportCity Event GmbH (VAC)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Im Zuge des Coworking Space Konzepts ist der Unternehmenszweck der Gesellschaft die Vermietung der Lounge, gemeinsamen Arbeitsplätzen und flexiblen Meetingräumen.

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital	-199,9	-407,3
Umsatzerlöse	4.998,3	1.632,2
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	207,4	-44,1

Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhanges zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital	755,9	523,6
Umsatzerlöse	10.704,7	8.428,7
Jahresüberschuss	232,3	10,5

VIE Bauberatungsholding GmbH (VBH)**Sitz:** Kottlingbrunn**Kapitalanteil:** 99,95% VIE
0,05 % VIAB**Gegenstand des Unternehmens:** Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Build GmbH.

Beträge in T€	2023	2022
Eigenkapital	285,4	285,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-0,1	55,5

Load Control International SK s.r.o (LION)**Sitz:** Kosice, Slowakei**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Unternehmenszweck der Gesellschaft ist die Erstellung von Load Sheets.

Beträge in T€, IFRS-Werte	2023	2022
Eigenkapital	79,3	16,1
Umsatzerlöse	1.747,3	1.121,0
Jahresüberschuss	63,2	34,0

Entwicklung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

Anlage 3 zum Anhang

Beträge in €	Stand 1.1.2023	Abgang	Auflösung	Dotierung	Stand 31.12.2023
Immaterielle Vermögensgegenstände					
I. I. genstände					
1. Konzessionen und Rechte	51.273,85	0,00	28.081,58	0,00	23.192,27
Summe	51.273,85	0,00	28.081,58	0,00	23.192,27
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	555.060,16	0,00	91.831,19	0,00	463.228,97
2. technische Anlagen und Maschinen	2.203.562,89	227.520,45	41.800,70	200.000,00	2.134.241,74
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	294.797,37	0,00	141.815,85	0,00	152.981,52
Summe	3.053.420,42	227.520,45	275.447,74	200.000,00	2.750.452,23
Gesamt	3.104.694,27	227.520,45	303.529,32	200.000,00	2.773.644,50

Erklärung des Vorstands

gemäß § 124 Abs. 1 Z 3 BörseG 2018

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt, dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Schwechat, am 12. März 2024

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der
Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat,

bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2023 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise bis zum Datum dieses Bestätigungsvermerkes ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens

Siehe Anhang Seiten 8 und 12

→ Das Risiko für den Abschluss

Der Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens kommt besondere Bedeutung zu, weil im Jahresabschluss der Gesellschaft dieser Posten mit EUR 1.006 Mio rund 55 % der Bilanzsumme repräsentiert.

Das Management der Gesellschaft prüft an jedem Abschlussstichtag, ob Anhaltspunkte (Triggering Events) für voraussichtlich dauernde Wertminderungen (außerplanmäßige Abschreibungen) vorliegen. Im Falle von Triggering Events untersucht das Management die Werthaltigkeit der betreffenden Sachanlagen durch Vergleich ihrer Buchwerte mit den beizulegenden Werten. Die Ermittlung der beizulegenden Werte erfolgt als Barwert der zukünftig erzielbaren Zahlungsmittelströme mittels eines anerkannten Discounted Cash Flow-Verfahrens.

Der Analyse, ob Anhaltspunkte für voraussichtlich dauernde Wertminderungen vorliegen, liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Das Ergebnis der Analyse ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Managements hinsichtlich Art und Umfang der künftigen Nutzung und Ertragskraft der Vermögensgegenstände, von den Marktzinssätzen sowie von der Marktentwicklung und ist daher mit bedeutenden Schätzungsunsicherheiten behaftet.

Für den Abschluss besteht das Risiko einer Überbewertung der Sachanlagen.

→ Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens wie folgt beurteilt:

- Zur Beurteilung, ob Triggering Events vorliegen, haben wir in Gesprächen mit dem Management ein Verständnis über die Planungsannahmen sowie der relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und kritisch hinterfragt, ob diese Prozesse geeignet sind, Anhaltspunkte für eine dauernde Wertminderung zu identifizieren. Darüber hinaus haben die Konzeption und Einrichtung ausgewählter interner Kontrollen beurteilt.
- Wir haben die Vollständigkeit und Angemessenheit der Beurteilung durch das Management analysiert, indem wir die relevanten Prüfungsnachweise dahingehend beurteilten, ob die herangezogenen Informationen und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen mit unserem Verständnis der Geschäftstätigkeit des Unternehmens, dem Unternehmensumfeld, unserer Kenntnis der Branche und den aktuellen Marktbedingungen sowie mit sonstigen im Rahmen der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen im Einklang stehen.
- Wir haben beurteilt, ob das Management alle wesentlichen Ereignisse und Umstände untersucht hat, die für die Beurteilung des Vorliegens eines Triggering Events relevant sind.
- Die bei der Bestimmung der Marktzinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten unter Konsultation unserer Bewertungsspezialisten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.
- Weiters haben wir beurteilt, ob die qualitativen und quantitativen Angaben zur Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens im Anhang angemessen sind.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Jahresfinanzbericht, ausgenommen den Jahresabschluss, den Lagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Jahresfinanzbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Jahresabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald sie vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Jahresabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um

die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

Unsere Ziele sind hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit

der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.
- Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Lagebericht

Der Lagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Lagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Lagebericht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 5. Juni 2023 als Abschlussprüfer gewählt und am 11. Oktober 2023 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2023 endende Geschäftsjahr beauftragt.

Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007 Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Jahresabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin

Die für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Frau Mag. Heidi Schachinger.

Wien, 12. März 2024

KPMG Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger
Wirtschaftsprüferin

Glossar

- **Austro Control:** Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum
- **Catchment Area:** Geografische Region, innerhalb derer der Flughafen Wien binnen zweier Autostunden erreicht werden kann bzw. von der aus die Anfahrt kürzer ist als zu jedem anderen gleichrangigen Flughafen
- **Flugbewegungen:** Starts und Landungen
- **General Aviation:** Allgemeine Luftfahrt
- **Handling:** Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge
- **Home-Carrier:** Heimische Fluggesellschaft
- **Hub:** Umsteigeflughafen
- **Incentive:** Entgeltpolitische Anreize wie das Destinations-, das Frequenz- sowie das Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hubfunktion
- **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
- **Point-to-Point-Verkehr:** Direktverbindung zwischen zwei Punkten.
- **Ramp-Handling:** Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitätservice, Passagiertransport etc.
- **Trucking:** Luftfracht, die auf Lkw transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)
- **Terminal 3:** Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Terminal 2 anschließt

→ Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

- **Anlagendeckungsgrad 2:** $(\text{Eigenkapital} + \text{langfristige Schulden}) / \text{Anlagevermögen}$
- **Anlagenintensität:** $\text{Anlagevermögen} / \text{Gesamtvermögen}$
- **Capital Employed:** $\text{Sachanlagevermögen} + \text{immaterielle Vermögensgegenstände} + \text{langfristige Forderungen} + \text{Working Capital}$
- **EBIT-Marge:** $\text{EBIT} / \text{Umsatz}$
- **EBIT nach Steuern:** $\text{EBIT} - \text{abzüglich zurechenbarer Steuern vom Ertrag}$
- **EBITDA-Marge:** $(\text{EBIT} + \text{Abschreibungen}) / \text{Umsatz}$
- **Eigenkapitalquote:** $\text{Eigenkapital} / \text{Bilanzsumme}$
- **Gearing (Verschuldungsgrad):** $\text{Nettoverschuldung} / \text{Eigenkapital}$
- **Nettoverschuldung (Net Debt):** $\text{Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten} - \text{liquide Mittel} - \text{kurzfristige Wertpapiere} - \text{kurz- und langfristige Veranlagungen}$
- **ROCE (Return on Capital Employed after Tax):** $\text{EBIT nach Steuern} / \text{durchschnittliches Capital Employed}$
- **ROE (Return on Equity after Tax):** $\text{Periodenergebnis} / \text{durchschnittliches Eigenkapital}$
- **ROS, Umsatzrendite (Return on Sales):** $\text{EBIT} / \text{Umsatz}$
- **Weighted Average Cost of Capital (WACC):** $\text{Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten für Eigen- und Fremdkapital}$
- **Working Capital:** $\text{Vorräte} + \text{kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände} - \text{kurzfristige Steuerrückstellungen} - \text{übrige kurzfristige Rückstellungen} - \text{Lieferantenverbindlichkeiten} - \text{übrige kurzfristige Verbindlichkeiten}$

→ 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)
- **PAX:** Passagier
- **VE:** Verkehrseinheit

Impressum

Medieninhaber

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Postfach 1

1300 Wien-Flughafen Austria

Telefon: +43/1/7007-0

Telefax: +43/1/7007-23001

www.viennaairport.com

DVR: 008613

Firmenbuchnummer: FN 42984 m Firmenbuchgericht:

Landesgericht Korneuburg

Investor Relations

Leitung: Mag. Bernd Maurer

Telefon: +43/1/7007-23126

E-Mail: b.maurer@viennaairport.com

Leitung Kommunikation

Tillmann Fuchs, MBA

Telefon: +43/1/7007-22816

E-Mail: t.fuchs@viennaairport.com

Pressestelle

Peter Kleemann MAS

Telefon: +43/1/7007-23000

E-Mail: p.kleemann@viennaairport.com

Fotos:

Andreas Hofer Photography

Das Informationsangebot des Flughafens Wien im Internet:

Website des Flughafens Wien:

www.viennaairport.com

Investor Relations Flughafen Wien:

www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:

www.laermschutzprogramm.at

Umwelt und Luftfahrt:

www.vie-umwelt.at

Alles zur 3. Piste:

www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste

Dialogforum Flughafen Wien:

www.dialogforum.at

Mediationsverfahren (Archiv):

www.viemediation.at



Disclaimer: Dieser Jahresfinanzbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss im März 2024 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 Jahresfinanzberichts 2023 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft finden Sie auf unserer Homepage www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations unter dem Menüpunkt „Berichte & Präsentationen“. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Jahresfinanzbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit weibliche, männliche und diverse Personen gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Jahresfinanzbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt.