



Quartalsbericht

2/2026

Flughafen Wien AG

Inhalt

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe.....	3
Aktionärsbrief	5
Konzernhalbjahreslagebericht.....	7
Passagierentwicklung in der Flughafen-Wien-Gruppe	8
Ertragslage des ersten Halbjahres 2026	10
Ertragslage im zweiten Quartal 2026.....	13
Finanzlage, Vermögens- & Kapitalstruktur.....	15
Investitionen	17
Risiken der zukünftigen Entwicklung.....	18
Sonstige Angaben	25
Guidance 2026	26
Verkehrsentwicklung Juli 2026.....	27
Verkürzter Konzernzwischenabschluss zum 30.6.2026	28
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	29
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	30
Konzern-Bilanz.....	31
Konzern-Geldflussrechnung	32
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	33
Ausgewählte erläuternde Anhangsangaben.....	34
Erklärung des Vorstands.....	54
Impressum	55

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

→ Betriebswirtschaftliche Kennzahlen
(in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	H1/2026	H1/2025	Veränderung
Gesamtumsatz	529,3	524,4	0,9%
davon Airport	231,2	245,1	-5,7%
davon Handling & Sicherheitsdienstleistungen	103,1	95,8	7,6%
davon Retail & Properties	101,4	101,5	-0,0%
davon Malta	82,5	71,9	14,8%
davon Sonstige Segmente	11,2	10,2	9,5%
EBITDA	227,1	211,7	7,3%
EBITDA-Marge (in %) ¹	42,9	40,4	n.a.
EBIT	159,4	146,1	9,1%
EBIT-Marge (in %) ²	30,1	27,9	n.a.
Konzernergebnis	123,2	115,1	7,0%
Konzernergebnis Muttergesellschaft	108,3	102,8	5,4%
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	147,0	157,1	-6,4%
Investitionen ³	150,8	140,2	7,6%
Ertragsteuern	41,9	40,3	4,2%
Mitarbeiter im Durchschnitt ⁴	5.045	5.217	-3,3%
	30.6.2026	31.12.2025	Veränderung
Eigenkapital	1.700,6	1.726,9	-1,5%
Eigenkapitalquote (in %)	72,4	71,5	n.a.
Nettoliquidität	264,6	413,8	-36,0%
Bilanzsumme	2.350,1	2.413,6	-2,6%
Gearing (in %) ⁵	-15,6	-24,0	n.a.
Mitarbeiter zum Stichtag	5.174	5.210	-0,7%

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) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien inklusive Revisionskorrekturen Vorjahre, exkl. Finanzanlagen

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

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

→ Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	H1/2026	H1/2025	Veränderung
Passagierentwicklung Gruppe			
Flughafen Wien (in Mio.)	14,3	14,7	-3,2%
Malta Airport (in Mio.)	5,2	4,5	15,6%
Košice Airport (in Mio.)	0,5	0,3	43,5%
Flughafen Wien und Beteiligungen (VIE, MLA, KSC; in Mio.)	20,0	19,6	1,9%
Verkehrsentwicklung Wien			
Gesamtpassagiere (in Mio.)	14,3	14,7	-3,2%
davon Transferpassagiere (in Mio.)	2,9	2,9	-2,0%
Flugbewegungen	107.709	112.956	-4,6%
MTOW (in Mio. Tonnen) ¹	4,8	4,9	-3,3%
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	154.276	154.001	0,2%
Sitzladefaktor (in %) ²	79,3	77,6	n.a.

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

2) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere/angebotene Sitzplatzkapazität

→ Börsetechnische Kennzahlen

Marktkapitalisierung per 30.6.2026 (in € Mio.)	4.233,6
Börsenkurs Höchstwert in € (am 9.1.2026)	56,00
Börsenkurs Tiefstwert in € (am 11.6.2026)	48,10
Börsenkurs: Wert per 30.6.2026 (in €)	50,40
Marktkapitalisierung per 31.12.2025 (in € Mio.)	4.687,2
Marktgewichtung ATX Prime per 30.6.2026 (in %)	0,47

→ Abkürzungen

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

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre!

Die Ergebnisse des ersten Halbjahres 2026 sind von einem Passagierrückgang in Wien und kräftigen Wachstumsraten in Malta und Košice geprägt. Kapazitätsreduktionen der Low-Cost-Carrier (LCC) und Tarifabsenkungen in Wien (Passagiertarife -4,5%, Landeentgelte -2,1%) sowie die militärischen Auseinandersetzungen im Nahen Osten belasten die aktuelle Geschäftsentwicklung. Trotz dieser schwierigen Marktbedingungen ist es jedoch gelungen, bei stagnierendem Umsatz dank des Wachstums bei den Auslandsbeteiligungen und hoher Kostendisziplin das Nettoergebnis vor Minderheiten um 7,0% zu verbessern.

Die Flughafen-Wien-Gruppe, die neben dem Vienna Airport auch die Flughäfen in Malta und Košice umfasst, konnte die Passagierzahlen in den ersten sechs Monaten um 1,9% von 19,6 Mio. auf 20,0 Mio. Fluggäste steigern. Der Passagierrückgang in Wien von -3,2% konnte durch zweistellige Wachstumsraten in Malta und Košice mehr als ausgeglichen werden.

Am Flughafen Wien wurden mit 14,3 Mio. um 3,2% weniger Reisende abgefertigt als in der Vorjahresperiode (H1/2025: 14,7 Mio.). Hauptursache dafür sind die Einstellung der Wizz-Air-Basis sowie verringerte Kapazitäten bei Ryanair, wodurch das Sitzplatzangebot in Summe um etwa eine Million Plätze schrumpfte. Lokalphassagiere gaben um 3,9% nach, bei den Transferpassagieren fiel das Minus mit 2,0% etwas moderater aus. Die Flugbewegungen reduzierten sich um 4,6% auf 107.709 Starts und Landungen (H1/2025: 112.956) während der Sitzladefaktor um 1,7%p auf 79,3% zulegen konnte. Das Frachtaufkommen blieb mit rund 154.000 Tonnen auf Vorjahresniveau. Die Qualität der Services am Vienna Airport ist weiterhin Top. Wien ist der pünktlichste Hub mit mehr als 30 Mio. Fluggästen in Europa und die Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen sowie die Gepäckzuverlässigkeit sind auf Spitzenniveau.

Der erwähnte Kapazitätsabbau der LCC sowie die Rückkehr zur gesetzlichen Tarifformel bewirkten spürbare Erlösrückgänge, die aber durch die sehr dynamische Passagierentwicklung in Malta (+15,6% auf 5,2 Mio. Fluggäste) sowie hohe Enteuerungserlöse in Wien mehr als ausgeglichen werden konnten. Imposant auch das Passagierplus von 43,5% in Košice getrieben durch eine neue Inlandsverbindung nach Bratislava.

Per Saldo resultierten diese teils gegenläufigen Faktoren in einem Umsatzplus der Flughafen-Wien-Gruppe von 0,9% auf € 529,3 Mio. (H1/2025: € 524,4 Mio.). Das bereits im Herbst gestartete Kosten- und Effizienzsteigerungsprogramm wurde konsequent umgesetzt und führte zu spürbar gesunkenen operativen Aufwendungen. Infolgedessen konnte das EBITDA gegenüber dem Vorjahr um 7,3% von € 211,7 Mio. auf € 227,1 Mio. gesteigert werden. Das EBIT verbesserte sich um 9,1% von € 146,1 Mio. auf € 159,4 Mio. wobei die EBIT-Marge mehr als 30% erreichte. Das Nettoergebnis vor Minderheiten stieg um 7,0% von € 115,1 Mio. auf € 123,2 Mio. Nach Minderheiten ergibt sich ein Gewinn/Aktie von € 1,29 nach € 1,23 in H1/2025.

Dieses gute Ergebnis trägt zu einer weiterhin soliden Bilanz bei: Die Eigenkapitalquote verbesserte sich von 71,5% auf 72,4%. Die Nettoliquidität erreichte zu Ultimo Juni 2026 € 264,6 Mio. Der Rückgang um etwa € 150 Mio. gegenüber Jahresende 2025 liegt an den hohen Investitionen sowie der Dividendenausschüttung von € 147,6 Mio.

Unser umfangreiches Infrastrukturprogramm wird weiter vorangetrieben. Im ersten Halbjahr 2026 wurden € 150,8 Mio. investiert, davon etwa € 60 Mio. in die Süderweiterung des Terminals, € 26 Mio. in ein neues Bürogebäude und rund € 25 Mio. in den Flughafen Malta. Die kürzlich als Best-Business-Campus ausgezeichnete AirportCity entwickelt sich weiter positiv. So eröffnete im Juni mit dem Leonardo Smart

Vienna Airport das dritte Hotel am Standort und drei weitere Space-Companies verstärken das Raumfahrt-Cluster.

Aufgrund der positiven Verkehrszahlen im Juli, die uns bereits vorliegen, und der erzielten Produktivitätssteigerungen heben wir die Passagier- und Finanz-Guidance für 2026 leicht an: Wir erwarten für den Flughafen Wien 2026 nunmehr rund 30,5 Mio. Fluggäste (bisher rund 30 Mio.) und für die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive Malta und Košice rund 42,5 Mio. Passagiere (bisher rund 41,5 Mio.). Der FWAG-Konzern plant für 2026 einen Umsatz von rund € 1.080 Mio. (bisher rund € 1.050 Mio.), ein EBITDA von rund € 425 Mio. (bisher rund € 415 Mio.), und ein Periodenergebnis nach Minderheiten von rund € 190 Mio. (bisher rund € 185 Mio.). Die Investitionen werden unverändert bei rund € 330 Mio. erwartet.

Für 2027 zeichnen sich jedoch gewisse Belastungsfaktoren ab: Die zunehmende Wettbewerbs- und Kostenbelastung der Airlines erhöht auch den Standortwettbewerb der Airports in Europa. Das bedeutet für unser Unternehmen, dass wir weiterhin alle Möglichkeiten für Produktivitätssteigerungen ausschöpfen und Wachstumschancen generieren und konsequent nutzen müssen.

Wir danken Ihnen als unseren Aktionärinnen und Aktionären für das Vertrauen, das Sie unserem Unternehmen und seinen Mitarbeitern entgegenbringen und wünschen Ihnen eine erfolgreiche zweite Jahreshälfte!

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernhalbjahreslagebericht



Passagierentwicklung in der Flughafen-Wien-Gruppe

Anhaltend gute Verkehrsdynamik in der Flughafen-Wien-Gruppe in H1/2026

An den Standorten der Flughafen-Wien-Gruppe, welche die Flughäfen Wien, Malta und Košice umfasst, nahmen die Passagierzahlen in H1/2026 im Vergleich zu H1/2025 um 1,9% zu. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 19.975.392 Fluggäste abgefertigt.

Die Zahl der Lokalpassagiere erhöhte sich in H1/2026 gegenüber H1/2025 um 2,4% auf 16.932.993 Reisende, während bei den Transferpassagieren ein leichter Rückgang von 2,0% registriert wurde. Die Flugbewegungen sanken um 0,4% auf 145.397 Starts und Landungen, während das Frachtvolumen gruppenweit mit minus 0,1% beziehungsweise 166.771 Tonnen stabil blieb.

Leichter Passagierrückgang am Flughafen Wien

In H1/2026 wurde der Flughafen Wien von insgesamt 14.267.744 Reisenden frequentiert, ein Minus von 3,2% gegenüber dem Vorjahr. Ausschlaggebend dafür waren vor allem die Reduktion des Low-Cost-Carrier-Angebots und die reduzierten Flugverbindungen angesichts des nach wie vor anhaltenden Konflikts im Nahen und Mittleren Osten. Mit 11.230.653 Passagieren entfielen etwa vier Fünftel auf Lokalpassagiere was einem Minus von 3,9% entspricht. Die Transferpassagiere waren mit 2.865.194 Fluggästen um 2,0% rückläufig. Die Zahl der Flugbewegungen sank gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,6% auf 107.709 Starts und Landungen. Der durchschnittliche Sitzladefaktor erreichte 79,3%, was einer Steigerung um 1,7%p gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres entspricht. Das Frachtaufkommen verzeichnete einen geringfügigen Anstieg um 0,2% auf 154.276 Tonnen.

Abfliegende Passagierströme im Detail betrachtet: Die beliebteste Region ab Wien bleibt weiterhin Westeuropa mit einem Marktanteil von 71,4%. Gegenüber H1/2025 erhöhten sich die Passagierzahlen in H1/2026 leicht um 0,3% auf 5.032.418 Fluggäste. Osteuropäische Reiseziele nahmen mit 1.047.575 Fluggästen um 12,1% ab. Der Marktanteil dieser Region beläuft sich auf 14,9%. Die Zahl der Reisenden in den Nahen und Mittleren Osten fiel aufgrund des Nahostkonflikts um 45,0% auf 235.918. Positiv entwickelten sich hingegen Destinationen im Fernen Osten. Insbesondere die Neu- und Wiederaufnahme von Flugverbindungen sorgten für einen deutlichen Passagieranstieg um 15,1% auf 357.117 Fluggäste. Nach Nordamerika wurden in H1/2026 insgesamt 198.798 Passagiere abgefertigt. Dies entspricht einer leichten Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 0,7%. Nach Afrika wurden 171.533 Reisende gezählt, was einem Plus von 1,8% entspricht. Das größte Plus in absoluten Passagierzahlen verbuchte Deutschland (+235.780 bzw. +12,5%) vor Italien (+52.270 bzw. +4,1%) und Singapur (+41.447 bzw. +563,4%).

Details zur Entwicklung der größten Airlines am Flughafen Wien

Austrian Airlines bleibt weiterhin die führende Fluggesellschaft am Flughafen Wien. In H1/2026 wurden insgesamt 6.942.867 Passagiere befördert. Trotz der Flugausfälle bedingt durch den Konflikt im Nahen und Mittleren Osten wurde ein Wachstum von 6,1% gegenüber dem Vorjahreszeitraum erreicht. Der Marktanteil stieg gegenüber dem Vorjahr auf 48,7% (H1/2025: 44,4%).

Zweitgrößte Fluggesellschaft am Standort Wien ist nach wie vor Ryanair/Lauda mit einem Marktanteil von 20,7% in H1/2026 (H1/2025: 21,2%). Im Berichtszeitraum beförderte die Airline 2.953.039 Fluggäste, um 5,4% weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Als drittstärkste Airline fertigte Eurowings 357.267 Reisende ab, was einer Steigerung gegenüber H1/2025 um 1,5% entspricht. Der Marktanteil lag im Berichtszeitraum bei 2,5% gegenüber 2,4% im Vorjahr.

Deutliches Wachstum in Malta und Košice

Bei den Auslandsbeteiligungen der FWAG konnte die dynamische Entwicklung des Vorjahres fortgesetzt werden.

Den Flughafen Malta frequentierten in H1/2026 insgesamt 5.247.403 Passagiere. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber H1/2025 um 15,6%. Das Frachtvolumen sank um 3,4% auf 12.492 Tonnen.

Sehr erfreulich ist ebenfalls die Verkehrssteigerung am Flughafen Košice. In H1/2026 wurden 460.245 Fluggäste abgefertigt – eine Erhöhung um 43,5% gegenüber H1/2025.

Ertragslage des ersten Halbjahres 2026

Stagnierende Umsatzentwicklung

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG-Konzern) steigerte seine Umsatzerlöse in H1/2026 leicht um 0,9 % bzw. € 4,9 Mio. auf € 529,3 Mio. (H1/2025: € 524,4 Mio.). Während der Standort Wien aufgrund des rückläufigen Verkehrsaufkommens (Passagiere: -3,2%, Bewegungen: -4,6%) sowie der tarifbedingten Entgeltreduktion gemäß Entgeltverordnung einen Umsatzrückgang verzeichnete, konnte dieser durch das anhaltende Verkehrswachstum am Standort Malta mehr als ausgeglichen werden. Positive Beiträge lieferten darüber hinaus höhere Erlöse aus Enteisungsleistungen, geringere Incentives sowie die gute Entwicklung der Non-Aviation-Bereiche. Insgesamt entwickelte sich das Verkehrsaufkommen der Flughafen-Wien-Gruppe im Halbjahresvergleich mit einem Passagieranstieg um 1,9% positiv. Die Flugbewegungen gingen hingegen leicht um 0,4% zurück.

Das Segment Airport spiegelt die Entwicklung am Standort Wien wider. Der Umsatz reduzierte sich in H1/2026 um 5,7 % auf € 231,2 Mio. (H1/2025: € 245,1 Mio.). Wesentlich für diesen Rückgang waren niedrigere Erlöse aus passagier- und aircraftbezogenen Entgelten, die sich insgesamt um € 12,1 Mio. reduzierten. Positiv wirkten die gegenüber dem Vorjahr geringeren temporären Ermäßigungen, welche die negativen Effekte aus der tarifbedingten Entgeltsenkung jedoch nicht vollständig kompensieren konnten. Die Erlöse aus aircraftbezogenen Entgelten gingen um 13,3% auf € 33,2 Mio. zurück (H1/2025: € 38,3 Mio.). Der Rückgang der passagierbezogenen Entgelte um 4,0% auf € 168,8 Mio. (H1/2025: € 175,7 Mio.) fiel vergleichsweise geringer aus. Die Infrastruktur Erlöse sowie die Erlöse aus sonstigen Dienstleistungen beliefen sich auf € 29,3 Mio. nach € 31,1 Mio. in der Vorjahresperiode.

Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen stiegen die Umsatzerlöse aus dem Ground-Handling in H1/2026 um 8,9% auf € 69,4 Mio. Wesentlicher Treiber dieser Entwicklung waren die deutlich höheren Erlöse aus Enteisungsleistungen in Q1/2026. Demgegenüber entwickelten sich die Verkehrskennzahlen rückläufig: Die Anzahl der Flugbewegungen sank um 4,6%, das Maximum Take-Off Weight (MTOW) verringerte sich um 3,3%. Die Umsätze aus der Frachtabfertigung in Höhe von € 18,9 Mio. waren im Vergleich zum Vorjahr weitgehend stabil (H1/2025: € 18,7 Mio.). Das Frachtvolumen am Flughafen Wien stieg im gleichen Zeitraum geringfügig um 0,2% auf 154.276 Tonnen.

Im Segment Retail & Properties legten die Umsätze aus Center Management & Hospitality in H1/2026 um 2,8% (€ +1,4 Mio.) auf € 52,5 Mio. zu (H1/2025: € 51,1 Mio.), dem steht jedoch ein Rückgang der Park Erlöse um € 1,6 Mio. auf € 30,4 Mio. gegenüber (H1/2025: € 32,0 Mio.). Die Vermietungserlöse erhöhten sich um 0,4% auf nunmehr € 18,5 Mio.

Am Flughafen Malta stiegen die Umsätze vor allem in Folge der deutlich höheren Passagierzahlen (+15,6%) im Vorjahresvergleich um € 10,6 Mio. auf € 82,5 Mio. (H1/2025: € 71,9 Mio.).

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich auf € 9,9 Mio. (H1/2025: € 7,3 Mio.). Davon entfielen € 7,3 Mio. auf aktivierte Eigenleistungen (H1/2025: € 4,8 Mio.). Der Anstieg der aktivierten Eigenleistungen ist auf die verstärkte Bautätigkeit am Standort Wien zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen lagen im ersten Halbjahr 2026 mit € 28,1 Mio. nahezu auf Vorjahresniveau (H1/2025: € 28,2 Mio.). Der Energieaufwand verringerte sich um € 0,5 Mio. auf € 10,9 Mio. (H1/2025: € 11,4 Mio.). Die Aufwendungen für sonstiges Material einschließlich Enteisungsmittel beliefen sich auf € 14,6 Mio. nach € 14,4 Mio. im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während sich die Aufwendungen für Enteisungsmittel und Treibstoffe erhöhten, wirkte der verkehrsbedingte

Rückgang des sonstigen Materialaufwands gegenläufig. Die bezogenen Leistungen stiegen leicht auf € 2,7 Mio. (H1/2025: € 2,4 Mio.).

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,2% auf € 208,0 Mio. (H1/2025: € 205,4 Mio.). Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren die kollektivvertraglichen Lohn- und Gehaltserhöhungen der Jahre 2026 und 2025 (Standort Wien: +2,4% per 1.5.2026 bzw. +3,3% per 1.5.2025). Die Aufwendungen aus Sozialkapitalrückstellungen stiegen leicht aufgrund erfahrungsbedingter Effekte sowie Anpassungen versicherungsmathematischer Parameter (siehe Anhangangabe 5). Gegenläufig wirkte der Rückgang des durchschnittlichen Personalstands (FTE – Vollzeitäquivalente) von 5.217 auf 5.045 Mitarbeiter (-3,3%). Die Löhne stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 1,3% auf € 77,0 Mio. (H1/2025: € 76,1 Mio.). Die Gehälter erhöhten sich um 1,1% auf € 81,4 Mio. (H1/2025: € 80,5 Mio.). Die Aufwendungen für Abfertigungen lagen mit € 5,7 Mio. um € 0,3 Mio. über dem Vorjahreswert (H1/2025: € 5,3 Mio.), während der Pensionsaufwand mit € 1,4 Mio. nahezu unverändert blieb (H1/2025: € 1,5 Mio.). Die Aufwendungen für Sozialabgaben beliefen sich in H1/2026 auf € 41,2 Mio. (H1/2025: € 40,8 Mio.), die sonstigen Sozialaufwendungen auf € 1,2 Mio. (H1/2025: € 1,3 Mio.).

Der sonstige betriebliche Aufwand (inklusive Wertminderungen und Wertaufholungen auf Forderungen) verringerte sich in H1/2026 um 11,6 % auf € 76,5 Mio. (H1/2025: € 86,5 Mio.). Wesentliche Einsparungen ergaben sich insbesondere bei den Marketing- und Marktkommunikationsaufwendungen (€ -3,2 Mio.), den Fahrt-, Reise- und Ausbildungskosten (€ -1,0 Mio.), dem Instandhaltungsaufwand (€ -5,7 Mio.) sowie aufgrund von geringeren Schadensfällen (€ -2,3 Mio.). Dem gegenüber standen höhere Aufwendungen für Fremdleistungen (€ +0,7 Mio.) sowie gestiegene Miet- und Lizenzaufwendungen (€ +0,5 Mio.). In H1/2026 wurden zudem Wertberichtigungen zu Forderungen in Höhe von € 1,9 Mio. erfasst.

Die operativen Ergebnisse der at-Equity bilanzierten Beteiligungen beliefen sich auf € 0,4 Mio. (H1/2025: € 0,1 Mio.).

EBITDA-Anstieg um € 15,4 Mio. bei leicht verbesserter EBITDA-Marge

Das EBITDA erhöhte sich gegenüber H1/2025 um € 15,4 Mio. bzw. 7,3% auf € 227,1 Mio. (H1/2025: € 211,7 Mio.). Da die betrieblichen Aufwendungen im Vergleich zum Umsatz unterproportional zunahmen bzw. teilweise rückläufig waren, verbesserte sich die EBITDA-Marge im Vorjahresvergleich um 2,5 Prozentpunkte auf 42,9% (H1/2025: 40,4%).

EBIT um +9,1% auf € 159,4 Mio. erhöht

In H1/2026 wurden Abschreibungen in Höhe von € 67,7 Mio. (H1/2025: € 65,5 Mio.) erfasst. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) stieg aufgrund des verbesserten operativen Ergebnisses (EBITDA) um € 13,3 Mio. beziehungsweise 9,1% auf € 159,4 Mio. (H1/2025: € 146,1 Mio.). Die EBIT-Marge lag bei 30,1% nach 27,9% in H1/2025.

Positives Finanzergebnis bei € 5,8 Mio.

Das Finanzergebnis verringerte sich in H1/2026 um € 3,5 Mio. auf € 5,8 Mio. (H1/2025: € 9,3 Mio.). Maßgeblich hierfür war der Rückgang des Zinsergebnisses um € 3,1 Mio. auf € 3,6 Mio. (H1/2025: € 6,7 Mio.). Dieses setzt sich aus Zinsaufwendungen, insbesondere aus Leasingverhältnissen, in Höhe von € 1,1 Mio. (H1/2025: € 1,2 Mio.) sowie Zinserträgen von € 4,8 Mio. (H1/2025: € 7,9 Mio.) zusammen. Der Rückgang der Zinserträge ist vor allem auf geringere durchschnittliche Veranlagungsvolumina und niedrigere Renditen zurückzuführen. Das sonstige Finanzergebnis belief sich auf € 1,6 Mio. (H1/2025: € 1,7 Mio.) und umfasst im Wesentlichen Bewertungseffekte aus Finanzinstrumenten. Im Vergleichszeitraum des

Vorjahres war zudem ein realisierter Gewinn aus dem Verkauf von Wertpapieren enthalten. Die Beteiligungserträge aus nicht at-equity bilanzierten Unternehmen betrugen € 0,5 Mio. (H1/2025: € 0,9 Mio.).

Periodenergebnis steigt um 7,0% auf € 123,2 Mio.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) erhöhte sich in H1/2026 um € 9,8 Mio. oder 6,3% auf € 165,2 Mio. (H1/2025: € 155,4 Mio.). Nach Berücksichtigung von Ertragsteuern in Höhe von € 41,9 Mio. (H1/2025: € 40,3 Mio.) betrug das Periodenergebnis vor nicht beherrschenden Anteilen € 123,2 Mio. (H1/2025: € 115,1 Mio.).

Der auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallende Periodengewinn belief sich auf € 108,3 Mio. bzw. € 1,29 je Aktie (H1/2025: € 102,8 Mio. bzw. € 1,23 je Aktie). Auf nicht beherrschende Anteile entfiel ein Ergebnis von € 14,9 Mio. (H1/2025: € 12,4 Mio.).

Ertragslage im zweiten Quartal 2026

Umsatzrückgang um 2,9% im Q2/2026

Die Umsatzerlöse des Flughafen-Wien-Konzerns lagen in Q2/2026 mit € 289,8 Mio. um € 8,8 Mio. bzw. 2,9% unter dem Vorjahreswert (Q2/2025: € 298,6 Mio.). Ausschlaggebend hierfür waren niedrigere Erlöse aus passagier- und aircraftbezogenen Entgelten am Standort Wien (€ -13,8 Mio.), die auf den Rückgang des Verkehrsaufkommens sowie die tarifbedingte Entgeltabsenkung zurückzuführen sind. Demgegenüber wirkte sich das anhaltende Verkehrswachstum in Malta positiv auf die Umsatzentwicklung aus und führte zu einem Umsatzanstieg von € 7,4 Mio., welcher die Rückgänge in Wien jedoch nicht vollständig ausgleichen konnte.

Die Umsätze des Segments Airport gingen gegenüber dem Vorjahresquartal um € 15,5 Mio. zurück. Auch das Segment Retail & Properties verzeichnete, insbesondere aufgrund geringerer Parkerlöse, einen Umsatzrückgang von € 1,9 Mio. Das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen entwickelte sich mit einem Umsatzplus von € 0,4 Mio. weitgehend stabil. Am Flughafen Malta stiegen die Umsatzerlöse hingegen um € 7,4 Mio. und konnten die Umsatzrückgänge am Standort Flughafen Wien teilweise kompensieren.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit € 5,1 Mio. um € 1,3 Mio. über dem Vorjahreswert (Q2/2025: € 3,9 Mio.). Davon entfielen € 3,7 Mio. (Q2/2025: € 2,5 Mio.) auf aktivierte Eigenleistungen infolge der verstärkten Bautätigkeit am Standort Wien.

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen reduzierten sich in Q2/2026 um € 0,4 Mio. auf € 11,4 Mio. Gegenüber dem Vorjahresquartal wirkten insbesondere geringere Energieaufwendungen und ein reduzierter sonstiger Materialaufwand aufwandsmindernd, während die bezogenen Leistungen leicht anstiegen.

Der Personalaufwand verringerte sich in Q2/2026 um € 3,1 Mio. auf € 106,1 Mio. (Q2/2025: € 109,2 Mio.). Wesentliche Ursache für diesen Rückgang war die Reduktion des durchschnittlichen Personalstands. Gegenläufig wirkten die kollektivvertraglichen Lohn- und Gehaltserhöhungen zum 1. Mai 2026.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (inkl. Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen) sanken im Vergleich zu Q2/2025 um € 12,6 Mio. auf € 39,0 Mio. Die wesentlichen Kostenreduktionen betrafen insbesondere Instandhaltungsaufwendungen (€ -6,7 Mio.), Marketingaufwendungen (€ -1,7 Mio.) sowie Schadensfälle (€ -2,3 Mio.). Darüber hinaus verringerte sich der Aufwand aus der Dotierung der Rückstellung für Umweltmaßnahmen in den Umlandgemeinden um € 1,4 Mio. Dies ist darauf zurückzuführen, dass im Vorjahresquartal infolge des Vertragsabschlusses auch die Dotierung für Q1/2025 ergebniswirksam erfasst wurde.

Die anteiligen Periodenergebnisse der at-Equity-bilanzierten Beteiligungen beliefen sich in Q2/2026 auf € 0,5 Mio. (Q2/2025: € 0,6 Mio.).

Durch Kosteneinsparungen verbessertes EBITDA und EBIT

In Q2/2026 erhöhte sich das EBITDA um € 8,8 Mio. bzw. 6,7% auf € 139,1 Mio. (Q2/2025: € 130,4 Mio.). Trotz des Umsatzrückgangs konnte das operative Ergebnis infolge einer im Vergleich zum Vorjahresquartal überproportionalen Reduktion der Aufwendungen gesteigert werden. Die EBITDA-Marge verbesserte sich signifikant auf 48,0% nach 43,7% im Vorjahresquartal.

Die Abschreibungen erhöhten sich um € 1,1 Mio. auf € 34,1 Mio. (Q2/2025: € 33,0 Mio.). Aufgrund des höheren EBITDA stieg das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) um € 7,6 Mio. auf € 105,0 Mio. (Q2/2025: € 97,4 Mio.). Die EBIT-Marge erhöhte sich auf 36,2% nach 32,6% im Vorjahresquartal.

Das Finanzergebnis belief sich in Q2/2026 auf € 3,3 Mio. und lag damit um € 0,9 Mio. unter dem Vorjahreswert (Q2/2025: € 4,2 Mio.). Der Rückgang ist vor allem auf das niedrigere Zinsergebnis von € 1,4 Mio. (Q2/2025: € 3,1 Mio.) zurückzuführen, das insbesondere durch geringere durchschnittliche Veranlagungsvolumina und ein gesunkenes Renditeniveau beeinflusst wurde. Positiv wirkte hingegen die Folgebewertung von Wertpapieren im sonstigen Finanzergebnis, die mit € 1,4 Mio. zum Ergebnis beitrug (Q2/2025: € 0,2 Mio.). Die Beteiligungserträge aus nicht at-equity bilanzierten Unternehmen reduzierten sich auf € 0,5 Mio. (Q2/2025: € 0,9 Mio.).

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresquartal um € 6,7 Mio. auf € 108,3 Mio. (Q2/2025: € 101,6 Mio.). Nach Berücksichtigung von Ertragsteuern in Höhe von € 27,0 Mio. (Q2/2025: € 26,3 Mio.) stieg das Quartalsergebnis um € 6,0 Mio. auf € 81,2 Mio. (Q2/2025: € 75,3 Mio.).

Das den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zustehende Quartalsergebnis verbesserte sich um € 4,0 Mio. auf € 71,1 Mio. (Q2/2025: € 67,1 Mio.) und entspricht einem Ergebnis je Aktie von € 0,85. Auf nicht beherrschende Anteile entfiel ein Periodenergebnis von € 10,1 Mio. (Q2/2025: € 8,1 Mio.).

Finanzlage, Vermögens- & Kapitalstruktur

Eigenkapitalquote trotz Dividendenaus-schüttung weiterhin auf hohem Niveau

Zum 30.6.2026 betrug die Nettoliquidität € 264,6 Mio. und blieb damit trotz Dividendenausschüttungen in Höhe von € 147,6 Mio. auf einem hohen Niveau. Gegenüber dem 31.12.2025 verringerte sie sich um € 149,2 Mio. Die Eigenkapitalquote bestätigt mit 72,4 % weiterhin die starke Bilanzstruktur und erhöhte sich gegenüber dem Stand zum 31.12.2025 um 0,8 Prozentpunkte.

Operativer Cashflow infolge höherer Steuerzahlungen rückläufig

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit verringerte sich in H1/2026 auf € 147,0 Mio. (H1/2025: € 157,1 Mio.). Das operative Ergebnis (EBT zuzüglich Abschreibungen und Bewertung von Finanzinstrumenten) verbesserte sich hingegen um € 11,9 Mio. auf € 231,2 Mio. (H1/2025: € 219,3 Mio.). Belastend wirkten insbesondere höhere Ertragsteuerzahlungen von € 39,3 Mio. (H1/2025: € 22,4 Mio.) sowie der Abbau von Rückstellungen und Verbindlichkeiten um insgesamt € 43,6 Mio. (H1/2025: € 24,3 Mio.), der im Wesentlichen auf die Auszahlung von Incentives an Fluggesellschaften aus Vorjahren zurückzuführen ist. Demgegenüber erhöhten sich die Forderungen leicht um € 1,8 Mio. (H1/2025: € 15,8 Mio.) und wirkten damit deutlich weniger liquiditätsmindernd als im Vorjahr. Die Vorräte stiegen geringfügig um € 0,8 Mio. (H1/2025: € 0,5 Mio.). Die erhaltenen Dividenden beliefen sich auf € 0,5 Mio. (H1/2025: € 0,9 Mio.), die Zinseinzahlungen auf € 6,4 Mio. (H1/2025: € 9,4 Mio.) und die Zinsauszahlungen auf € 0,9 Mio. (H1/2025: € 1,0 Mio.). Darüber hinaus wurden anteilige negative Periodenergebnisse der at-Equity-bilanzierten Unternehmen von € 0,4 Mio. (H1/2025: € 0,1 Mio.) berücksichtigt.

Der Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in H1/2026 auf € -13,3 Mio. (H1/2025: € -9,7 Mio.). Für Investitionsprojekte wurden insgesamt € 149,8 Mio. ausbezahlt (H1/2025: € 125,0 Mio.). Dem standen Einzahlungen aus Anlagenabgängen von € 0,5 Mio. (H1/2025: € 0,5 Mio.) gegenüber. Darüber hinaus wurden € 188,4 Mio. in kurz- und langfristige Veranlagungen investiert (H1/2025: € 285,1 Mio. inkl. Wertpapiere), während aus fälligen Veranlagungen € 324,4 Mio. zuflossen (H1/2025: € 373,6 Mio.).

Der Free Cash Flow (Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit plus Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeit) erreichte infolgedessen € 133,7 Mio. (H1/2025: € 147,4 Mio.).

Der Netto-Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit lag in H1/2026 praktisch unverändert bei € -147,2 Mio. (H1/2025: € -147,3 Mio.). Dieser resultierte im Wesentlichen aus den Dividendenausschüttungen an die Aktionäre der Flughafen Wien AG in Höhe von € 138,4 Mio. (H1/2025: € 138,4 Mio.) sowie an nicht beherrschende Anteile von € 9,2 Mio. (H1/2025: € 8,8 Mio.). Darüber hinaus wurden durch die Malta International Airport plc eigene Aktien im Ausmaß von € 0,7 Mio. (H1/2025: € 0,1 Mio.) zurückerworben. Weiters ergaben sich aus der Aufnahme eines langfristigen Kredits durch die Malta International Airport plc Einzahlungen in Höhe von € 1,2 Mio. (siehe Anhangangabe 5).

Der Finanzmittelbestand betrug zum 30.6.2026 € 16,3 Mio. nach € 29,8 Mio. zum 31.12.2025.

Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen erhöhte sich seit Jahresbeginn per Saldo um € 84,0 Mio. auf € 1.903,8 Mio. Laufenden Zugängen bei immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von € 150,8 Mio. standen planmäßige Abschreibungen von € 67,7 Mio. gegenüber. Die Buchwerte der at-Equity-Beteiligungen beliefen sich auf € 44,1 Mio. und lagen damit auf dem Niveau des 31.12.2025. Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um € 0,8 Mio. auf € 20,5 Mio. (31.12.2025: € 19,7 Mio.).

Das kurzfristige Vermögen verringerte sich gegenüber dem Jahresende um € 147,4 Mio. auf € 446,3 Mio. (31.12.2025: € 593,7 Mio.). Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Rückgang der kurzfristigen Termineinlagen zurückzuführen. Die Netto-Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen jedoch stichtagsbezogen um € 4,5 Mio. auf € 84,7 Mio. (31.12.2025: € 80,2 Mio.). Die sonstigen Forderungen reduzierten sich um € 5,4 Mio. auf € 11,6 Mio. (31.12.2025: € 17,0 Mio.). Die Wertpapiere erhöhten sich infolge der laufenden Bewertung per Saldo um € 1,6 Mio. auf € 82,2 Mio. (31.12.2025: € 80,5 Mio.). Die kurzfristigen Termineinlagen verringerten sich um € 136,0 Mio. auf € 223,4 Mio. (31.12.2025: € 359,4 Mio.). Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente beliefen sich zum 30.6.2026 auf € 16,3 Mio. (31.12.2025: € 29,8 Mio.).

Bilanzpassiva

Das Eigenkapital verminderte sich gegenüber dem Jahresultimo 2025 um 1,5% bzw. € 26,3 Mio. auf € 1.700,6 Mio. (31.12.2025: € 1.726,9 Mio.). Einerseits wurde das laufende Periodenergebnis inklusive nicht beherrschender Anteile von € 123,2 Mio. erfasst, andererseits wurden in H1/2026 Dividenden in Höhe von € 147,6 Mio. ausgeschüttet, wovon € 138,4 Mio. auf Anteilseigner der Flughafen Wien AG und € 9,2 Mio. auf nicht beherrschende Anteile der MIA-Gruppe und MMLC entfielen. Darüber hinaus wirkten sich versicherungsmathematische Verluste aus dem Sozialkapital eigenkapitalmindernd aus, denen die Aufwertung eines Eigenkapitaltitels (FVOCI) teilweise entgegenwirkte. Die Eigenkapitalquote lag per 30.6.2026 bei 72,4 % (31.12.2025: 71,5 %).

Die langfristigen Schulden erhöhten sich gegenüber dem 31.12.2025 von € 312,7 Mio. auf € 320,5 Mio. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren insbesondere die langfristigen Rückstellungen, welche infolge der Neubewertung leistungsorientierter Pläne um € 3,5 Mio. auf € 229,8 Mio. anstiegen (31.12.2025: € 226,3 Mio.). Darüber hinaus erhöhten sich die langfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten aufgrund der Aufnahme eines Kredits durch die MIA-Gruppe auf € 57,1 Mio. (31.12.2025: € 55,8 Mio.). Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten stiegen um € 3,7 Mio. auf € 28,4 Mio. (31.12.2025: € 24,6 Mio.). Gegenläufig entwickelten sich die passiven latenten Steuern, die auf € 5,2 Mio. zurückgingen (31.12.2025: € 5,9 Mio.).

Die kurzfristigen Schulden verringerten sich um € 45,0 Mio. auf € 329,0 Mio. (31.12.2025: € 374,0 Mio.). Wesentlichen Anteil daran hatte der Rückgang der übrigen Verbindlichkeiten um € 27,0 Mio. auf € 128,5 Mio. (31.12.2025: € 155,4 Mio.), der vor allem auf die Auszahlung von Incentives an Fluggesellschaften für das Geschäftsjahr 2025 zurückzuführen ist. Darüber hinaus reduzierten sich die kurzfristigen Rückstellungen um € 17,3 Mio. auf € 130,5 Mio. (31.12.2025: € 147,7 Mio.) sowie die Lieferantenverbindlichkeiten stichtagsbezogen um € 3,6 Mio. auf € 64,0 Mio. (31.12.2025: € 67,6 Mio.). Die Steuerrückstellung nahm hingegen auf € 6,0 Mio. zu (31.12.2025: € 3,2 Mio.).

Investitionen

In H1/2026 wurden in Summe € 150,8 Mio. (H1/2025: € 140,2 Mio.) in immaterielles Vermögen, Sachanlagen sowie in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien investiert bzw. als Anzahlung geleistet. Die größten Investitionsprojekte am Standort Wien betreffen die Terminal 3-Süderweiterung mit € 59,6 Mio. sowie die Erweiterung des Office Park 4 mit € 26,3 Mio. Darüber hinaus entfallen je € 3,0 Mio. auf einen neuen Passagierabgang im Terminal 3, auf die Erweiterung des Pier Nord und auf den Ausbau der Gepäcksortieranlage („Hold Baggage Screening“ auf Standard 3) sowie € 1,5 Mio. auf die Trafostation 6. Am Flughafen Malta wurden im H1/2026 insgesamt € 24,8 Mio. investiert.

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Die Entwicklung des Flughafen-Wien-Konzerns (FWAG-Konzern) wird wesentlich von den nationalen und internationalen wirtschaftlichen Dynamiken sowie den politischen Rahmenbedingungen beeinflusst. Das Marktumfeld für den Luftfahrtsektor ist weiterhin von geopolitischen Unsicherheiten geprägt. Insbesondere die militärischen Auseinandersetzungen im Nahen Osten führen zu einer volatilen Sicherheitslage, Luftraumbeschränkungen sowie erhöhten Treibstoffkosten. Zudem belasten die Auswirkungen des anhaltenden Krieges in der Ukraine die Rahmenbedingungen der Luftfahrtindustrie weiterhin. Insgesamt hat sich die Risikosituation des FWAG-Konzerns im Vergleich zum Vorjahr jedoch nicht wesentlich verändert.

Wirtschaftliches Umfeld

Der Geschäftsverlauf des FWAG-Konzerns wird maßgeblich von der Entwicklung des internationalen Luftverkehrs beeinflusst, der seinerseits stark von geopolitischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen geprägt ist. Konjunkturelle Schwankungen können daher einen erheblichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des Unternehmens haben.

Zu einem wesentlichen Unsicherheitsfaktor für die Entwicklung der Branche hat sich in den letzten Monaten der Konflikt im Nahen Osten entwickelt. Die daraus resultierende volatile Sicherheitslage führte zu neuerlichen Luftraumbeschränkungen, operativen Herausforderungen sowie erhöhter Volatilität bei den Treibstoffpreisen. Eurocontrol verweist in seiner aktuellen Prognose ausdrücklich auf beeinträchtigte Verkehrsflüsse, Umleitungen und operative Einschränkungen infolge der Krise im Nahen Osten bzw. in der Golfregion (Eurocontrol, Eurocontrol Forecast 2026-2032, 03/2026). Ein nachhaltiges Ende des Konfliktes ist aktuell nicht absehbar. Ebenso wirkt sich der Krieg in der Ukraine weiterhin negativ auf die europäische Luftfahrt aus. Die Sperre des ukrainischen Luftraums sowie das Überflugverbot über Russland für westliche Fluggesellschaften führen zu verlängerten Flugzeiten in Richtung Ost- und Südostasien und beeinträchtigen damit die Effizienz des internationalen Luftverkehrs und somit auch den Geschäftsverlauf des FWAG-Konzerns. Zusätzlich fehlen bereits seit Kriegsbeginn die Passagierströme aus Russland, Weißrussland und der Ukraine.

Die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind neben den geopolitischen Unsicherheiten weiterhin von strukturellen Transformationsprozessen und geldpolitischen Anpassungen geprägt. Vor diesem Hintergrund bleibt das globale Wirtschaftswachstum moderat. Als wesentliches Risiko für die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft nennt die OECD die anhaltenden Spannungen im Nahen Osten, insbesondere aufgrund möglicher Auswirkungen auf die Energiepreise sowie eines daraus resultierenden Inflationsdrucks. Die weiteren wirtschaftlichen Auswirkungen hängen nach Einschätzung der OECD maßgeblich von Dauer und Intensität der Störungen im Energie- und Güterhandel ab. Bei einer zeitnahen Entspannung der Lage wird erwartet, dass sich das globale Wirtschaftswachstum von 3,4% im Jahr 2025 auf 2,8% im Jahr 2026 verlangsamt, bevor es im Jahr 2027 wieder zu einer Wachstumsbeschleunigung auf 3,1% kommt. Bei einer länger anhaltenden Beeinträchtigung der Handels- und Energieversorgungsketten bis in das kommende Jahr 2027 hinein prognostiziert die OECD hingegen ein deutlich schwächeres Weltwirtschaftswachstum von 2,1% im Jahr 2026 und 1,8% im Jahr 2027 sowie einen zunehmenden Inflationsdruck (OECD, Global Economic Outlook Weakens Amid Energy Shock and Rising Inflationary Pressures, 06/2026).

Die Inflationsraten sind in vielen großen Volkswirtschaften gegenüber den Höchstständen der vergangenen Jahre zurückgegangen, bleiben jedoch aufgrund von wieder steigenden Energiepreisen, geopolitischen Risiken und strukturellen Kostentreibern anfällig für erneute Aufwärtsbewegungen. Die

Europäische Zentralbank hat ihre Geldpolitik nach der vorherigen Lockerungsphase zuletzt wieder gestrafft und den Leitzins (Hauptrefinanzierungssatz) im Juni 2026 auf 2,4% angehoben (EZB, Key ECB interest rates, 07/2026).

In Österreich setzt sich die verhaltene Erholung nach einer längeren konjunkturellen Schwächephase fort. Laut den aktuellen Prognosen von WIFO und IHS vom Juni wird für das laufende Jahr ein reales BIP-Wachstum von 0,9% bzw. 0,8% erwartet. Damit läge Österreich im Jahr 2026 leicht über der Eurozone, für die WIFO und IHS ein Wachstum von 0,7% bzw. 0,5% prognostizieren. Im Jahr 2027 dürfte Österreich mit einem realen BIP-Wachstum in Höhe von 1,1% bzw. 1,0% hingegen wieder geringfügig unter der Dynamik der Eurozone liegen, für die von beiden Instituten ein Wachstum von 1,2% bzw. 1,1% erwartet wird. Die Inflation wird 2026 laut WIFO und IHS 3,2% bzw. 3,0% erreichen und liegt damit weiterhin über dem mittelfristigen Zielwert. Erst 2027 soll die Inflationsrate auf 2,4% (WIFO) bzw. 2,3% (IHS) zurückgehen. Belastend wirken insbesondere die gestiegenen Energiepreise, eine gedämpfte Konsum- und Investitionsdynamik sowie geopolitische Unsicherheiten (WIFO, WP-Update 2/2026, 06/2026; IHS, Konjunkturprognose 06/2026).

Markt- und Branchenentwicklung

Nachdem die weltweiten Passagierkilometer in der Luftfahrt bereits 2024 das Vorkrisenniveau übertroffen und 2025 noch stark zugenommen hatten, verlangsamte sich das Wachstum in den ersten fünf Monaten des Jahres 2026 deutlich. Die kommerziellen Passagierkilometer stiegen von Jänner bis Mai 2026 weltweit nur noch um 1,1% gegenüber dem Vorjahreszeitraum, wobei Europa mit einem Plus von 4,4% überdurchschnittliche Dynamik zeigte. Im Mai 2026 lag das globale Passagieraufkommen jedoch um 2,2% unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Ursächlich hierfür waren insbesondere die geopolitischen Spannungen im Nahen Osten und die damit verbundenen steigenden Treibstoffkosten sowie eine schwächere Nachfrage in einzelnen bedeutenden Märkten (IATA, Air Passenger Market Analysis, 05/2026).

Das Cargo-Segment zeigte im Zeitraum Januar bis Mai 2026 hingegen eine robuste Entwicklung. Die globalen Cargo-Tonnen-Kilometer (CTK) stiegen in diesem Zeitraum um 4,1% gegenüber dem Vorjahr. Der europäische Cargo-Markt entwickelte sich mit einem Wachstum von 5,8% stärker als der globale Durchschnitt. Im Mai 2026 lag das weltweite CTK-Wachstum bei 6,0%, getragen insbesondere von Asien-Pazifik und Nordamerika. Europa verzeichnete im Mai ein Wachstum von 6,7%. Belastend wirkten hingegen anhaltende Rückgänge im Nahen Osten, wo Störungen wichtiger Hub-Strukturen Teile des internationalen Cargo-Netzwerks beeinträchtigten (IATA, Air Cargo Market Analysis, 05/2026).

In H1/2026 verzeichnete der Flughafen Wien mit 14,3 Mio. Fluggästen erwartungsgemäß einen Rückgang des Passagieraufkommens gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres (14,7 Mio. Passagiere). Die Kapazitätsreduktionen von Ryanair sowie der Rückzug von Wizz Air vom Standort Wien machten sich im Verlauf des H1/2026 zunehmend bemerkbar. Positiv entwickelte sich hingegen die Auslastung der angebotenen Sitzplatzkapazitäten. Der Sitzladefaktor erhöhte sich in H1/2026 um 1,7 Prozentpunkte auf 79,3%. Das Frachtaufkommen stieg gegenüber H1/2025 leicht um 0,2% auf über 154 Tsd. Tonnen.

Austrian Airlines als Home-Carrier am Standort Wien war in H1/2026 weiterhin der größte Kunde der FWAG. Die strategische Ausrichtung von Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg des FWAG-Konzerns maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Derzeit ist der Flottenerneuerungsprozess im Gange. Dabei werden die bestehenden Embraer Maschinen ausgeflottet und durch weitere Maschinen des Typs Airbus A320neo ersetzt. In H1/2026 wurde die dritte Boeing 787 an Austrian Airlines ausgeliefert und in operativen Betrieb genommen. Laut AUA-COO Stefan Kenan-Scheib sollen im Laufe des Jahres noch zwei weitere Boeing 787-9 zur Austrian Flotte stoßen. Bis zum Ende des Winterflugplanes 2028/2029 soll die Austrian Langstrecke ausschließlich aus 787-9

Dreamlinern bestehen, die bisherigen Modelle Boeing 777 und Boeing 767 werden sukzessive ausgeflottet – letztere noch im Laufe des Jahres 2026 (Austrian Pressemeldung 01.06.2026).

Neben Austrian Airlines sind Low-Cost-Carrier (LCC) weiterhin von erheblicher Bedeutung, da sie das Streckenangebot diversifizieren und wesentlich zum Passagieraufkommen beitragen. Die jüngsten Entwicklungen zeigen jedoch, dass LCC ihre Kapazitäten sehr flexibel und kostenorientiert steuern. Wizz Air hat die Basis in Wien im März 2026 vollständig geschlossen und sämtliche Verbindungen ab Wien eingestellt. Zudem reduzierte Ryanair Kapazitäten am Standort Wien und stellte mehrere Strecken ein, wobei insbesondere nationale Abgaben und Standortkosten als Gründe genannt wurden. Dadurch erhöht sich das Risiko kurzfristiger Angebotsanpassungen im LCC-Segment mit möglichen weiteren Auswirkungen auf Passagieraufkommen, Streckennetz und Wettbewerbsposition. Die Entwicklung wird daher weiterhin aufmerksam verfolgt.

Die hohe Wettbewerbsintensität zwischen den Airlines führt zu einem hohen Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister, wie Abfertigungsdienste. Zur Gegensteuerung werden durch die FWAG laufend Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und Optimierung der Arbeitsabläufe entlang der gesamten Wertschöpfungskette erarbeitet und erfolgreich umgesetzt. Dies soll zu einer nachhaltigen Steigerung der Produktivität und damit höheren Wettbewerbsfähigkeit führen. Auch im Jahr 2026 ist der Geschäftsbe- reich Abfertigungsdienste Marktführer im Ramp-Handling sowie in der Frachtabfertigung am Flughafen Wien. Im ersten Halbjahr 2026 wurde die zweite Lizenz zur Bodenabfertigung am Flughafen Wien neu ausgeschrieben, welche aktuell noch der Ground Handling-Dienstleister AAS (Airline Assistance Switzerland) inne hat. Im Juli 2026 erfolgte die Bekanntgabe, dass für die nächste Periode ab Ende Oktober das Unternehmen Joint Sky Services GmbH die zweite Ground Handling-Lizenz erhält. Welche Auswirkungen diese Neuvergabe der zweiten Lizenz an das Unternehmen Joint Sky Services GmbH für die Flughafen Wien AG hat, lässt sich derzeit noch schwer beurteilen. Auch laufen in den nächsten Monaten die Verträge mit den wichtigsten Kunden im Ramp-Handling aus und werden neu verhandelt. Aufgrund der stabilen Geschäftsbeziehungen mit den wichtigsten Key Accounts und den hohen gelieferten Qualitätsstandards wird das Risiko von wesentlichen Marktanteilsverlusten aktuell eher gering eingestuft.

Aufgrund der anhaltend dynamischen Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta erhöhte sich dessen Anteil am Passagieraufkommen der Flughafen-Wien-Gruppe in H1/2026 auf 26,3% nach 23,2% im Vorjahreszeitraum. Damit gewinnt der Flughafen Malta innerhalb des Flughafen-Wien-Konzerns zunehmend an wirtschaftlicher Bedeutung. Der Standort ist den oben beschriebenen branchenspezifischen Risiken ausgesetzt, wobei zusätzlich standortspezifische Markt- und Wettbewerbsrisiken zu berücksichtigen sind. Eine wesentliche Rolle kommt dabei Ryanair als größter Airline am Flughafen Malta zu, die aufgrund ihrer starken Marktposition maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung hat. Daneben ist KM Malta Air als Home Carrier von besonderer Bedeutung. Vor dem Hintergrund der erst im April 2024 erfolgten Neugründung von KM Malta Air im Zuge der Übernahme von Flugzeugen und Mitarbeitern der ehemaligen Air Malta bestehen weiterhin Unsicherheiten hinsichtlich der langfristigen wirtschaftlichen Entwicklung der Airline. Trotz der bestehenden Herausforderungen wird erwartet, dass die Nachfrage nach Flugreisen auch über die Sommermonate hinaus auf hohem Niveau bleibt.

Geopolitisches Umfeld

Das relevante politische Umfeld ist derzeit maßgeblich durch die militärischen Konflikte im Nahen Osten und in der Ukraine geprägt. Während der russische Angriffskrieg auf die Ukraine mittlerweile bereits seit mehr als vier Jahren andauert und sich die daraus resultierenden negativen Effekte (insbesondere Luft-raumsperrungen, Flugverbote sowie der Wegfall ukrainischer, weißrussischer und russischer Passagierströme) weitgehend im Luftverkehrs- und Wirtschaftssystem verfestigt haben, stellt die im Februar 2026 eskalierte Lage im Nahen Osten die Luftfahrtbranche vor neue Herausforderungen.

Insbesondere wiederkehrende Luftraumsperrungen, ausbleibende oder umgeleitete Passagierströme sowie gestiegene Treibstoffkosten wirken sich nachteilig auf die verschiedenen Akteure der Luftfahrtbranche aus. Zwar hat sich das operative Umfeld seit der militärischen Eskalation im Februar 2026 teilweise stabilisiert, die fortgesetzten Militärschläge und die weiterhin angespannte Sicherheitslage führen jedoch zu einer hohen Unsicherheit hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Konflikts.

Die zwischenzeitliche Entspannung ermöglichte die schrittweise Wiederaufnahme und Ausweitung einzelner Flugverbindungen, darunter auch die Direktverbindung von Wien nach Tel Aviv durch Austrian Airlines im Juli 2026. Gleichzeitig besteht aufgrund der anhaltenden militärischen Auseinandersetzungen jederzeit das Risiko erneuter Einschränkungen oder Einstellungen von Flugverbindungen in die Region. Insgesamt wirken sich die geopolitischen Spannungen im Nahen Osten und in der Ukraine sowie die damit verbundenen Sicherheitsrisiken belastend auf die Nachfrage- und das Buchungsverhalten in den betroffenen Märkten sowie auf Verkehrsströme über die betroffenen Hubs aus.

Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass politische Spannungen und terroristische Bedrohungen die Nachfrage- und Buchungsentwicklung in den betroffenen Regionen kurzfristig beeinträchtigen können. Derartige Rückgänge erwiesen sich jedoch in der Regel als temporär und konnten häufig durch eine veränderte Nachfrage zugunsten anderer Destinationen kompensiert werden.

Rechtliche Risiken

Sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene könnte es in den laufenden Legislaturperioden zu steuerlichen und regulatorischen Änderungen bzw. Mehrbelastungen für den Luftfahrtsektor kommen.

Die Europäische Kommission hat in der vergangenen Gesetzgebungsperiode im Zuge des Gesetzespakets „Fit for 55“ Vorschriften definiert, welche den Luftverkehr in den kommenden Jahren stark belasten. Die gesamte Luftfahrtbranche treffen unter anderem die Verschärfung des EU-ETS oder die verpflichtenden Beimischquoten für SAF (seit 01.01.2025). Insbesondere die komplexen EU-Regularien zum SAF-Hochlauf und ein generell geringes SAF-Angebot (zu hohen Preisen) werden das Fliegen für europäische Carrier zunehmend verteuern. Diese einseitige Belastung von EU-Airlines (bzw. deren Hubs) führt dazu, dass es kein Level-Playing-Field mit außereuropäischen Airlines gibt und es dadurch zu enormen Standortnachteilen mit dementsprechenden wirtschaftlichen Folgen kommen wird, sofern es zu keinen regulatorischen Anpassungen kommen sollte.

Direkt den Flughafen Wien belasten Vorgaben aus der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) bzw. der überarbeiteten TEN-T Verordnung (Verpflichtung zur Vorfeldelektrifizierung bzw. die Verwendung von nachhaltig betriebenen Ground Power Units (bis Ende 2029) sowie der Einsatz von Pre-Conditioned-Air-Anlagen (bis Ende 2030)). Die damit verbundenen Investitionskosten und Folgekosten (z.B. Ausbau des Stromnetzes) werden erhebliche Kostensteigerungen für den FWAG-Konzern zur Folge haben. Aber auch das europaweite Entry/Exit-System, die strengeren Standards bei der Sprengstoffdetektion (HBS Standard 3) sowie diverse umfangreiche Berichterstattungspflichten führen zu Mehrbelastungen.

Der von der Europäischen Kommission angekündigte Clean Industrial Deal (als Nachfolger des "Green Deal") setzt einen stärkeren Fokus auf Wettbewerbsfähigkeit, Resilienz und Dekarbonisierung. Für den Luftverkehr bleibt abzuwarten, inwieweit daraus konkrete Entlastungen, Fördermechanismen oder regulatorische Anpassungen zur Sicherstellung eines Level-Playing-Fields abgeleitet werden.

Darüber hinaus wurde die Ausarbeitung einer neuen „EU Aviation & Aeronautics Strategy“ in Aussicht gestellt. Bereits vor den EU-Wahlen 2024 wurde zudem die Evaluierung von drei für den FWAG-Konzern besonders relevanten Regelwerken eingeleitet: der Entgelte-Richtlinie, der Slots-Verordnung sowie der Bodenverkehrsdienste-Richtlinie (Ground Handling Directive). Die aktuelle EU-Kommission setzt diesen Evaluierungsprozess fort. Sollte daraus ein Vorschlag zur Überarbeitung eines oder mehrerer dieser

Regelwerke hervorgehen, ist aufgrund des europäischen Gesetzgebungsverfahrens nicht vor 2028 mit dem Inkrafttreten entsprechender Richtlinien oder Verordnungen zu rechnen.

Auf nationaler Ebene ist die seit März 2025 amtierende Bundesregierung weiterhin maßgeblich für die künftigen Rahmenbedingungen des österreichischen Luftverkehrsstandorts verantwortlich. Mit der Novelle des Luftfahrtgesetzes (LFG) Mitte 2026 wurden erste Verfahrensvereinfachung für die heimische Luftfahrt umgesetzt, was als positives Signal für die Branche gesehen werden kann. Die derzeit geführte politische Diskussion über eine mögliche Reduktion bzw. Abschaffung der nationalen Flugabgabe könnte die Rahmenbedingungen für den österreichischen Luftverkehr verbessern. Eine solche Senkung oder Abschaffung ist daher für die FWAG von großer Bedeutung.

Schließlich könnten im Bereich der Umwelt- und Klimapolitik sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene neue Vorgaben zur Emissionsreduktion beschlossen werden, die den Flughafen direkt oder indirekt betreffen bzw. zusätzlich belasten könnten (vgl. Kapitel Umweltrisiken).

Investitionsrisiken

Investitionsprojekte des FWAG-Konzerns unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfälle, 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 in der Baumanagement-Richtlinie festgelegt.

Das aktuell größte Investitionsprojekt ist mit einem Investitionsvolumen von rund € 420 Mio. die Terminal 3-Süderweiterung. Im Rahmen dieses Projektes soll der Terminalverbund am Flughafen Wien im ersten Halbjahr 2027 um eine rund 70.000 m² große Erweiterung südlich des Terminal 3 wachsen. Von diesem mit Abstand größten Bauprojekt der letzten Jahre geht ein besonderes Investitionsrisiko aus. Sowohl Baufortschritt als auch Kostenentwicklung des Projektes liegen derzeit weiterhin im Plan. Ein weiteres großes Bauprojekt ist die Bürogebäudeerweiterung Office Park 4 NEXT, welche planmäßig im Jahr 2028 fertiggestellt werden soll.

Operative Risiken

Die Verkehrsentwicklung wird von den beschriebenen politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Risiken beeinflusst. Dazu gibt es weitere überregionale und externe Einflussfaktoren (zum Beispiel Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen, Streiks, etc.). Lokale Schadensrisiken wie etwa Feuer, Naturgewalten, Unfälle oder Terror am Standort sowie der Diebstahl bzw. die Beschädigung von Vermögenswerten stellen ebenfalls Gefahren aus dem operativen Betrieb dar. Für operative Umweltrisiken wird auf das Kapitel „Umweltrisiken“ verwiesen.

Die FWAG begegnet den beschriebenen operativen Risiken durch ein laufendes Monitoring, um potenzielle Auswirkungen frühzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen rechtzeitig einzuleiten. Darüber hinaus stellt die FWAG durch umfassende Notfallpläne, Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie hohe Sicherheitsstandards sicher, auch auf außergewöhnliche Ereignisse bestmöglich vorbereitet zu sein. Die wesentlichen operativen Risiken sind dabei größtenteils durch einen angemessenen Versicherungsschutz, insbesondere in den Bereichen der Luftfahrt- und Terrorhaftpflicht, abgedeckt. Die energiepolitischen Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine haben zudem das Risiko großflächiger Stromausfälle (Blackouts) verstärkt in den Fokus gerückt. Die FWAG trägt diesem Risiko durch den Einsatz von Notstromaggregaten sowie durch weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Versorgungssicherheit Rechnung. Dazu zählen insbesondere der Ausbau der Eigenerzeugung durch Photovoltaikanlagen, Investitionen in USV-Anlagen zur Überbrückung kurzfristiger Stromunterbrechungen sowie umfassende Notfallpläne für betriebskritische Unternehmensbereiche.

Der Flughafen Wien nimmt als zentrale Infrastruktur von wesentlicher Bedeutung für die internationale Vernetzung im zentral- und osteuropäischen Raum eine kritische Rolle ein. Entsprechend hohe Anforderungen werden an die Verfügbarkeit, Vertraulichkeit und Integrität der eingesetzten Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) gestellt. Vor dem Hintergrund der aktuellen Cyberbedrohungslage in Österreich wurden die operativen IKT-Risiken im Berichtszeitraum laufend bewertet und entsprechend angepasst.

Zu den wesentlichen operativen Risiken im Rahmen des Unternehmensrisikomanagements zählen Cyberangriffe sowie die damit verbundenen Ausfälle von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT). Zur Gewährleistung eines hohen Informationssicherheitsniveaus setzt die FWAG kontinuierlich Maßnahmen zur Reduktion von IKT-Risiken um. Einen zentralen Bestandteil bildet dabei der wirksame Betrieb eines Informationssicherheits-Managementsystems (ISMS) sowie das Führen und die laufende Weiterentwicklung der daraus abgeleiteten technischen IT-Security-Roadmap. Zu den umgesetzten Maßnahmen der IT-Security-Roadmap zählen insbesondere ein umfassendes Monitoring von Sicherheitsvorfällen, regelmäßige Vulnerability-Scans der IT-Infrastruktur einschließlich Pen-Tests sowie der gezielte Austausch veralteter Systeme am Ende ihres Lebenszyklus. Damit wird den steigenden Anforderungen aus der aktuellen Cyberbedrohungslage gezielt begegnet und die Resilienz der IT-Systeme nachhaltig gestärkt.

Neben technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen bleibt auch die Verfügbarkeit qualifizierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein wesentlicher Faktor für die Sicherstellung des Flughafenbetriebes. Trotz einer leichten Erholung der Konjunktur bleibt der österreichische Arbeitsmarkt angespannt. Laut WIFO dürfte die Arbeitslosenquote im Jahr 2026 auf 7,5% steigen und erst 2027 wieder leicht auf 7,3% sinken (WIFO, WP-Update 2/2026, 06/2026). Die FWAG ist sich der hohen Bedeutung motivierter und engagierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Erreichung der Unternehmensziele bewusst. Daher werden neben umfangreichen Aktivitäten zur Mitarbeiterbindung auch zahlreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen umgesetzt.

Umweltrisiken

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene stehen Umwelt- und Klimathemen weiterhin im Fokus der politischen und regulatorischen Agenda. Gleichzeitig gewinnen im Zuge der neuen Legislaturperioden zunehmend auch die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, der wirtschaftlichen Stabilität und der Versorgungssicherheit an Bedeutung.

Die EU-Kommission hat zur Erreichung der Ziele des European Green Deals im Juli 2021 das Gesetzespaket „Fit for 55“ vorgestellt und folgend teilweise beschlossen. Näheres hierzu wurde bereits im Kapitel „Rechtliche Risiken“ ausgeführt. Der Clean Industrial Deal setzt ergänzend einen stärkeren Fokus auf die Verbindung von Dekarbonisierung, industrieller Wettbewerbsfähigkeit und leistbarer Energie, befindet sich hinsichtlich vieler Maßnahmen jedoch noch in der Ausgestaltung.

Die FWAG wird diese politischen Entwicklungen auf nationaler und EU-Ebene weiterhin genau beobachten und sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten in den politischen Diskurs aktiv einbringen.

Zunehmende Wetterextreme wie Stürme, ungewöhnliche Gewitter und Niederschlagsmengen sowie länger anhaltende extreme Hitze- und Kältewellen können den Flugverkehr kurzfristig negativ beeinflussen. Die Veränderungen der klimatischen Rahmenbedingungen sowie deren Prognosen werden von der FWAG laufend analysiert und Möglichkeiten zur Abmilderung der schädlichen Auswirkungen evaluiert.

Gesamtrisikobeurteilung

Sämtliche Bewertungen von Vermögensgegenständen erfolgen unter der Prämisse des Fortbestehens der Drehscheibenfunktion des Flughafens Wien als Ost-West-Hub. Die Gesamtbewertung der Risikosituation des FWAG-Konzerns lässt keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen. Der Fortbestand des Unternehmens ist auch zukünftig gesichert.

Sonstige Angaben

Betreffend die Angaben zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Unternehmen bzw. Personen verweisen wir auf Punkt 8 der Anhangangaben zum Konzernzwischenabschluss.

Guidance 2026

Passagierentwicklung:

Für das Gesamtjahr 2026 rechnet die FWAG mit rund 30,5 Mio. Passagieren am Standort Wien und rund 42,5 Mio. Reisenden in der Flughafen-Wien-Gruppe (inkl. Malta und Košice).

Finanzausblick

Der FWAG-Konzern plant aktuell für 2026 einen Umsatz von rund € 1.080 Mio., ein EBITDA von rund € 425 Mio., ein Periodenergebnis vor Minderheiten von rund € 220 Mio. und ein Periodenergebnis nach Minderheiten von rund € 190 Mio. Die Investitionen werden bei rund € 330 Mio. erwartet.

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

Verkehrsentwicklung Juli 2026

Flughafen-Wien-Gruppe

Im Juli 2026 verzeichnete der Flughafen Wien inklusive seiner Auslandsbeteiligungen Flughafen Malta und Flughafen Košice insgesamt 4.470.740 Passagiere (Juli 2025: 4.451.623) und liegt damit um 0,4% über dem Vorjahresniveau. Kumuliert von Jänner bis Juli 2026 stieg das Passagieraufkommen um 1,6% auf 24.446.132 Reisende.

Flughafen Wien im Juli 2026

Der Standort Flughafen Wien verzeichnete im Juli 2026 3.128.176 Fluggäste. Das Passagieraufkommen lag damit um 4,7% unter dem Vergleichswert des Vorjahresmonats. Die Anzahl der Lokalpassagiere belief sich auf 2.400.287 jene der Transferpassagiere auf 714.482. Die Anzahl der Flugbewegungen verringerte sich im Juli 2026 auf 21.991 Starts und Landungen und lag damit um 4,1% unter dem Vorjahreswert.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta und Flughafen Košice

Im Juli 2026 konnte der Flughafen Malta mit 1.187.590 Passagieren im Jahresvergleich um 14,7% mehr Fluggäste begrüßen (2025: 1.035.341). Auch am Flughafen Košice wurden mit 154.974 Reisenden (+16,9%, 2025: 132.577) deutlich mehr Passagiere als im Vorjahr abgefertigt.

Schwechat, 19. August 2026

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Verkürzter Konzernzwischenabschluss zum 30.6.2026



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 30.6.2026

in T€	H1/2026	H1/2025	Q2/2026	Q2/2025
Umsatzerlöse	529.349,8	524.442,5	289.756,8	298.556,1
Sonstige betriebliche Erträge	9.900,2	7.252,2	5.116,2	3.863,7
Betriebsleistung	539.250,0	531.694,6	294.873,0	302.419,8
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	-28.138,5	-28.233,8	-11.447,5	-11.851,0
Personalaufwand	-207.957,8	-205.419,0	-106.051,4	-109.181,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-74.647,3	-86.548,8	-38.685,8	-51.606,7
Wertminderungen / Wertaufholungen auf Forderungen	-1.886,2	8,4	-294,4	5,3
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity Unternehmen	431,2	148,8	739,4	576,5
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	227.051,3	211.650,3	139.133,4	130.362,3
Planmäßige Abschreibungen	-67.650,0	-65.520,9	-34.119,0	-32.973,6
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	159.401,3	146.129,4	105.014,3	97.388,7
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	492,3	869,6	492,3	869,6
Zinsertrag	4.768,4	7.916,0	1.960,3	3.683,5
Zinsaufwand	-1.123,0	-1.179,8	-558,6	-581,6
Sonstiges Finanzergebnis	1.626,0	1.679,5	1.371,5	202,5
Finanzergebnis	5.763,7	9.285,4	3.265,5	4.174,0
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	165.165,0	155.414,8	108.279,8	101.562,7
Ertragsteuern	-41.947,9	-40.267,0	-27.030,8	-26.284,2
Periodenergebnis	123.217,0	115.147,8	81.249,1	75.278,5
Davon entfallend auf:				
Gesellschafter der Muttergesellschaft	108.269,7	102.762,4	71.100,8	67.130,0
Nicht beherrschende Anteile	14.947,4	12.385,4	10.148,3	8.148,4
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	83.874.681	83.874.681	83.874.681	83.874.681
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)	1,29	1,23	0,85	0,81

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

vom 1.1. bis 30.6.2026

in T€	H1/2026	H1/2025	Q2/2026	Q2/2025
Periodenergebnis	123.217,0	115.147,8	81.249,1	75.278,5
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	-2.064,7	-1.140,2	- 2.120,0	- 3.106,8
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	340,0	530,0	340,0	530,0
Darauf entfallende latente Steuern	476,9	140,4	409,4	592,7
Sonstiges Ergebnis	-1.247,9	-469,9	-1.370,6	-1.984,1
Gesamtergebnis	121.969,2	114.677,9	79.878,5	73.294,3
Davon entfallend auf:				
Gesellschafter der Muttergesellschaft	107.245,7	102.292,5	69.730,2	65.145,9
Nicht beherrschende Anteile	14.723,4	12.385,4	10.148,3	8.148,4

Konzern-Bilanz

zum 30.6.2026

in T€	30.6.2026	31.12.2025
AKTIVA		
Langfristiges Vermögen		
Immaterielle Vermögenswerte	148.541,4	151.085,7
Sachanlagen	1.515.430,9	1.458.798,1
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	175.158,4	146.194,2
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	44.110,2	44.097,7
Sonstige Vermögenswerte	20.514,7	19.687,0
	1.903.755,6	1.819.862,8
Kurzfristiges Vermögen		
Vorräte	9.964,8	9.212,8
Wertpapiere	82.156,0	80.530,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	337.876,4	474.207,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.326,3	29.777,2
	446.323,5	593.727,8
Summe Aktiva	2.350.079,1	2.413.590,6
PASSIVA		
Eigenkapital		
Grundkapital	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	117.885,1	117.885,1
Sonstige Rücklagen	-15.426,7	-13.712,0
Einbehaltene Ergebnisse	1.283.398,1	1.313.340,5
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar	1.538.526,4	1.570.183,6
Nicht beherrschende Anteile	162.029,3	156.709,0
	1.700.555,7	1.726.892,6
Langfristige Schulden		
Rückstellungen	229.848,5	226.342,9
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	57.118,8	55.804,9
Übrige Verbindlichkeiten	28.362,9	24.619,3
Latente Steuern	5.152,5	5.888,6
	320.482,6	312.655,6
Kurzfristige Schulden		
Steuerrückstellungen	6.045,7	3.169,9
Übrige Rückstellungen	130.460,6	147.743,1
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	85,2	85,0
Lieferantenverbindlichkeiten	63.964,4	67.596,7
Übrige Verbindlichkeiten	128.484,9	155.447,8
	329.040,8	374.042,4
Summe Passiva	2.350.079,1	2.413.590,6

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 30.6.2026

in T€	H1/2026	H1/2025
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	165.165,0	155.414,8
+ Abschreibungen	67.650,0	65.520,9
+/- Bewertung beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente	-1.626,0	-1.679,5
+/- Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	-431,2	-148,8
+ Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	423,8	424,7
+/- + Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Vermögenswerten	-370,3	-913,3
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-136,0	-181,8
+/- Zins- und Dividendenergebnis	-4.137,7	-7.605,9
+ Erhaltene Dividenden	492,3	869,6
+ Erhaltene Zinsen	6.368,1	9.371,0
- Bezahlte Zinsen	-943,4	-995,7
-/+ - Erhöhung / + Senkung Vorräte	-752,0	-477,2
-/+ - Erhöhung / + Senkung Forderungen	-1.795,4	-15.844,0
+/- + Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	-15.841,6	-6.641,0
+/- + Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	-27.760,2	-17.620,6
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	186.305,4	179.493,2
- Zahlungen für Ertragsteuern	-39.331,3	-22.409,1
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	146.974,1	157.084,1
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	490,2	454,3
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang	4,9	2,3
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-149.788,2	-124.977,8
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	0,0	-15,0
+ Einzahlungen aus Abgang von kurzfristigen Wertpapieren	0,0	26.345,0
+ Einzahlungen aus Abgang von kurz- und langfristigen Veranlagungen	324.400,0	373.600,0
- Auszahlungen für kurzfristige Wertpapiere	0,0	-25.000,0
- Auszahlungen für kurz- und langfristige Veranlagungen	-188.360,6	-260.100,0
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-13.253,6	-9.691,5
- Dividendenausschüttung an Flughafen Wien AG Anteilseigner	-138.393,2	-138.393,2
- Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner	-9.179,7	-8.778,2
- Rückkauf eigene Anteile Malta Airport	-733,1	-105,2
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	1.173,7	0,0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	-39,1	-36,5
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-147.171,5	-147.313,1
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-13.451,0	79,5
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	29.777,2	22.088,3
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	16.326,3	22.167,8

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1.1. bis 30.6.2026

	den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar					Nicht beherrschende	
in T€	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Anteile	Gesamt
Stand zum 1.1.2025	152.670,0	117.885,1	-14.517,6	1.266.479,9	1.522.517,4	144.654,1	1.667.171,4
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten			408,1		408,1	0,0	408,1
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen			-878,0		-878,0	0,0	-878,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	-469,9	0,0	-469,9	0,0	-469,9
Periodenergebnis				102.762,4	102.762,4	12.385,4	115.147,8
Gesamtergebnis	0,0	0,0	-469,9	102.762,4	102.292,5	12.385,4	114.677,9
Auflösung Neubewertungsrücklage			-271,7	271,7	0,0	0,0	0,0
Rückkauf eigene Anteile Malta Airport			-51,0	0,0	-51,0	-54,2	-105,2
Dividendenausschüttung				-138.393,2	-138.393,2	-8.778,2	-147.171,4
Stand zum 30.6.2025	152.670,0	117.885,1	-15.310,2	1.231.120,8	1.486.365,7	148.207,1	1.634.572,7
Stand zum 1.1.2026	152.670,0	117.885,1	-13.712,1	1.313.340,5	1.570.183,6	156.709,0	1.726.892,6
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten			261,8		261,8	0,0	261,8
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen			-1.285,7		-1.285,7	-224,0	-1.509,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	-1.023,9	0,0	-1.023,9	-224,0	-1.247,9
Periodenergebnis				108.269,7	108.269,7	14.947,4	123.217,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0	-1.023,9	108.269,7	107.245,7	14.723,4	121.969,2
Auflösung Neubewertungsrücklage			-181,1	181,1	0,0	0,0	0,0
Rückkauf eigene Anteile Malta Airport			-509,7	0,0	-509,7	-223,5	-733,1
Dividendenausschüttung			0,0	-138.393,2	-138.393,2	-9.179,7	-147.572,9
Stand zum 30.6.2026	152.670,0	117.885,1	-15.426,7	1.283.398,1	1.538.526,4	162.029,3	1.700.555,7

Ausgewählte erläuternde Anhangsangaben

(1) Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses der Flughafen Wien AG zum 30.6.2026 erfolgte in Übereinstimmung mit IAS 34, wie er in der Europäischen Union (EU) anzuwenden ist.

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss enthält in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) nicht all jene Informationen und Angaben, die in einem vollständigen Abschluss verpflichtend sind und sollte daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss der FWAG zum 31.12.2025 gelesen werden.

Neben den Angaben im vorliegenden Anhang und Konzernzwischenabschluss sind weitere erläuternde Angaben im Lagebericht enthalten.

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss wurde weder einer Abschlussprüfung noch einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

(2) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Im verkürzten Konzernzwischenabschluss zum 30.6.2026 wurden die gleichen Bilanzierungs-, Bewertungs- und Berechnungsmethoden angewandt wie im Konzernabschluss 2025. Für weitergehende Angaben zu den angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie der ab 1.1.2026 neu anzuwendenden Standards wird auch auf den Konzernabschluss zum 31.12.2025, der die Grundlage für den vorliegenden verkürzten Konzernzwischenabschluss darstellt, verwiesen.

Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ist von Ermessensbeurteilungen bezüglich Ansatz- und Bewertungsmethoden sowie von Annahmen und Schätzungen durch das Management abhängig. Weitere Informationen zu Ermessensbeurteilungen sowie Annahmen und Schätzungen sind auch im Konzernabschluss 2025 ersichtlich.

Die folgenden Standards und Interpretationen wurden in diesem Geschäftsjahr neu angewendet:

- Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 „Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten“
- Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 „Verträge die sich nicht auf naturunabhängigen Strom beziehen“
- Jährliche Verbesserungen an den IFRS Accounting Standards – Band 11

Alle erstmalig angewendeten neuen oder verbesserten Standards haben keine wesentliche Auswirkung auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage des Konzerns.

Bei der Summierung gerundeter Beträge und Prozent-Angaben können sich durch die Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen ergeben.

(3) Konsolidierungskreis

Seit dem 31.12.2025 gab es folgende Änderungen des Konsolidierungskreises:

Änderungen des Konsolidierungskreises

Aufgrund vertraglicher Anpassungen hat die Flughafen Wien AG mit Wirkung zum 26.2.2026 die Beherrschung über die Tochtergesellschaft Vienna Airport Logistics GmbH (VAL) verloren, obwohl weiterhin eine unmittelbare oder mittelbare Stimmrechtsmehrheit von 51 % besteht.

Die Gesellschaft wird seit diesem Zeitpunkt nicht mehr vollkonsolidiert, sondern als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Die Einstufung als Gemeinschaftsunternehmen erfolgt, da wesentliche unternehmerische Entscheidungen nur gemeinsam mit dem Mitgesellschafter getroffen werden können und somit gemeinschaftliche Führung vorliegt.

Der Verlust der Beherrschung wurde gemäß IFRS 10 im Rahmen einer Übergangskonsolidierung bilanziert. Dabei wurden zum 26. Februar 2026 sämtliche Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft aus dem Konzernabschluss ausgebucht. Der zurückbehaltene Anteil wird zum beizulegenden Zeitwert angesetzt und in der Folge nach der Equity-Methode fortgeführt. Die im Zuge der Transaktion vereinbarte Gegenleistung aus der Veräußerung von 49 % der Anteile wurde bei der Ermittlung des Entkonsolidierungserfolgs berücksichtigt.

Die Transaktion hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Die Gesellschaft ist dem Segment „Sonstige Segmente“ zugeordnet.

Zum 30. Juni 2026 wurde die Tochtergesellschaft VIE Operations Holding Limited – in Liquidation (VIE OPH) nach Abschluss der Liquidation entkonsolidiert. Der aus der Entkonsolidierung resultierende Verlust wurde in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst und war unwesentlich. Die Transaktion hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Die Gesellschaft war dem Segment „Sonstige Segmente“ zugeordnet.

Zum 30.6.2026 werden in den verkürzten Konzernzwischenabschluss neben der Flughafen Wien AG 27 inländische (31.12.2025: 28) und 9 ausländische (31.12.2025: 10) Tochterunternehmen einbezogen, die von der Flughafen Wien AG beherrscht werden. Weiters wurden vier inländische Unternehmen (31.12.2025: 3) und ein ausländisches Unternehmen (31.12.2025: 1) nach der Equity-Methode bewertet.

Zwei Tochterunternehmen (31.12.2025: 2) wurden wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den verkürzten Konzernzwischenabschluss einbezogen.

(4) Informationen zu Geschäftssegmenten (IFRS 8) und Umsatzerlösen (IFRS 15)

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 Personalausgaben der einzelnen Tochtergesellschaften.

Die Flughafen-Wien-Gruppe ordnet ihre Umsatzerlös-Ströme den Bereichen „Aviation“ und „Non-Aviation“ zu. Weiters werden die unterschiedlichen Umsatzströme pro Segment weiter unterteilt, wie in den nachfolgenden Tabellen ersichtlich ist.

→ Aufteilung nach Aviation- und Non-Aviation-Umsätzen

H1/2026 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	224.456,8	95.512,9	0,0	57.176,1	0,0	377.145,8
Non-Aviation	6.732,2	7.570,4	101.404,1	25.330,5	11.166,9	152.204,0
Externe Segmentumsätze	231.189,0	103.083,3	101.404,1	82.506,5	11.166,9	529.349,8

H1/2025 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	238.542,5	89.234,8	0,0	49.110,0	0,0	376.887,2
Non-Aviation	6.532,3	6.592,7	101.453,1	22.774,4	10.202,7	147.555,2
Externe Segmentumsätze	245.074,8	95.827,4	101.453,1	71.884,4	10.202,7	524.442,5

→ Aufteilung nach geografischen Gebieten

H1/2026 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	231.189,0	103.083,3	101.404,1	0,0	11.166,9	446.843,3
Malta	0,0	0,0	0,0	82.506,5	0,0	82.506,5
Externe Segmentumsätze	231.189,0	103.083,3	101.404,1	82.506,5	11.166,9	529.349,8

H1/2025 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	245.074,8	95.827,4	101.453,1	0,0	10.202,7	452.558,0
Malta	0,0	0,0	0,0	71.884,4	0,0	71.884,4
Externe Segmentumsätze	245.074,8	95.827,4	101.453,1	71.884,4	10.202,7	524.442,5

→ Segmenterlöse und Segmentergebnisse H1/2026 und H1/2025

H1/2026 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	231.189,0	103.083,3	101.404,1	82.506,5	11.166,9		529.349,8
davon Erlöse aus Kundenverträgen	223.440,8	100.241,2	47.974,3	65.430,9	11.161,8		448.249,0
Interne Segmentumsätze	22.626,8	51.219,7	8.660,8	0,0	76.391,6	-158.898,9	0,0
Segmentumsätze	253.815,8	154.303,0	110.064,8	82.506,5	87.558,5	-158.898,9	529.349,8
Segment EBITDA	97.047,4	7.662,8	57.275,7	53.616,5	11.448,8	0,0	227.051,3
Segment EBITDA-Marge (in %)	38,2	5,0	52,0	65,0	13,1		
Segment EBIT	60.563,5	3.665,8	47.531,8	42.803,6	4.836,6	0,0	159.401,3
Segment EBIT-Marge (in %)	23,9	2,4	43,2	51,9	5,5		

H1/2025 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	245.074,8	95.827,4	101.453,1	71.884,4	10.202,7		524.442,5
davon Erlöse aus Kundenverträgen	232.390,4	93.376,0	48.957,1	56.522,8	10.197,7		441.444,0
Interne Segmentumsätze	21.822,6	54.790,7	9.504,0	0,0	77.054,6	-163.171,9	0,0
Segmentumsätze	266.897,4	150.618,1	110.957,1	71.884,4	87.257,3	-163.171,9	524.442,5
Segment EBITDA	99.480,9	4.205,0	53.726,3	45.491,9	8.746,2	0,0	211.650,3
Segment EBITDA-Marge (in %)	37,3	2,8	48,4	63,3	10,0		
Segment EBIT	62.534,1	466,4	44.282,7	36.812,9	2.033,4	0,0	146.129,4
Segment EBIT-Marge (in %)	23,4	0,3	39,9	51,2	2,3		

Segment Airport

Beträge in € Mio.	H1/2026	H1/2025	Veränderung	Veränderung in %
Aircraftbezogene Entgelte	33,2	38,3	-5,1	-13,3%
Passagierbezogene Entgelte	168,8	175,7	-7,0	-4,0%
Infrastruktur Erlöse & Dienstleistungen	29,3	31,1	-1,8	-5,8%
Umsatz Segment Airport	231,2	245,1	-13,9	-5,7%

Geringeres Verkehrsvolumen und reduzierte Entgelte führen zu Umsatzrückgang auf € 231,2 Mio.

In H1/2026 sank der externe Umsatz im Segment Airport um 5,7% auf € 231,2 Mio. (H1/2025: € 245,1 Mio.). Die passagierbezogenen Entgelte gaben infolge des rückläufigen Passagieraufkommens (-3,2%) sowie der tarifbedingten Entgeltsenkung um 4,0% auf € 168,8 Mio. nach (H1/2025: € 175,7 Mio.). Positiv wirkten hingegen die im Vergleich zur Vorjahresperiode geringeren temporären Ermäßigungen im Winterflugplan. Die Erlöse aus aircraftbezogenen Entgelten gingen aufgrund des Rückgangs der Flugbewegungen (-4,6%), des Maximum Take-Off Weight (MTOW; -3,3%) und der Absenkung des Landeentgelts (-2,1%) um 13,3% auf € 33,2 Mio. zurück (H1/2025: € 38,3 Mio.). Die Erlöse aus der Bereitstellung und Vermietung von Infrastruktur sowie aus sonstigen Dienstleistungen reduzierten sich um 5,8% auf € 29,3 Mio. (H1/2025: € 31,1 Mio.). Die internen Umsatzerlöse erhöhten sich im Periodenvergleich um 3,7% auf € 22,6 Mio. (H1/2025: € 21,8 Mio.). Die sonstigen Erträge (inklusive aktivierter Eigenleistungen) lagen in H1/2026 mit € 4,7 Mio. um € 1,5 Mio. über dem Vorjahreswert (H1/2025: € 3,2 Mio.).

Der externe Materialaufwand lag mit € 4,2 Mio. auf dem Niveau des Vorjahres (H1/2025: € 4,1 Mio.). Der Personalaufwand erhöhte sich geringfügig um € 0,6 Mio. bzw. 1,8% auf € 32,1 Mio. (H1/2025: € 31,5 Mio.). Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren die kollektivvertraglichen Lohn- und Gehaltserhöhungen und höhere Aufwendungen für den Winterdienst. Gegenläufig wirkte der Rückgang des durchschnittlichen Personalstands um 3,7% auf 538 Mitarbeiter (H1/2025: 559 Mitarbeiter). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich um € 7,9 Mio. auf € 22,9 Mio. (H1/2025: € 30,8 Mio.). Wesentliche Einsparungen ergaben sich insbesondere bei den Marketing- und Marktkommunikationsaufwendungen (€ -2,6 Mio.), den Instandhaltungsaufwendungen (€ -2,8 Mio.) sowie bei Fremdleistungen (€ -0,5 Mio.). Der interne Betriebsaufwand lag mit € 102,3 Mio. um € 1,9 Mio. unter dem Niveau der Vorjahresperiode. Dieser umfasst insbesondere Aufwendungen für Sicherheitskontrollen, IT-Leistungen, Instandhaltungen sowie sonstige passagierbezogene Leistungen.

EBITDA bei € 97,0 Mio. nach € 99,5 Mio. in H1/2025

Im Segment Airport verringerte sich das EBITDA in H1/2026 auf € 97,0 Mio. (H1/2025: € 99,5 Mio.). Der Rückgang fiel damit geringer aus als jener der Umsatzerlöse, was auf Einsparungen bei den Aufwendungen zurückzuführen ist. Unter Berücksichtigung von Abschreibungen in Höhe von € 36,5 Mio. (H1/2025: € 36,9 Mio.) wurde ein Segment-EBIT von € 60,6 Mio. erzielt (H1/2025: € 62,5 Mio.). Die EBITDA-Marge verbesserte sich um 1,0 Prozentpunkt auf 38,2% (H1/2025: 37,3%), und auch die EBIT-Marge lag mit 23,9% leicht über dem Vorjahreswert von 23,4%.

Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Beträge in € Mio.	H1/2026	H1/2025	Veränderung	Veränderung in %
Ground Handling	69,4	63,8	5,7	8,9%
Frachtabfertigung	18,9	18,7	0,2	1,1%
Sicherheitsdienstleistungen	3,6	3,1	0,6	18,3%
Passenger Handling	5,1	5,2	-0,0	-0,6%
General Aviation, Sonstiges	6,0	5,2	0,9	16,5%
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen	103,1	95,8	7,3	7,6%

Deutlicher Anstieg der Enteisungserlöse bringt Umsatzplus von 7,6%

Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen wurden in H1/2026 externe Umsätze in Höhe von € 103,1 Mio. erzielt (H1/2025: € 95,8 Mio.), was einem Anstieg von 7,6% entspricht. Die Umsatzerlöse aus dem Ground Handling (Vorfeld- und Verkehrsabfertigung) erhöhten sich um 8,9% auf € 69,4 Mio. Wesentlicher Treiber dieser Entwicklung waren höhere Erlöse aus Enteisungsleistungen. Demgegenüber entwickelten sich die Verkehrskennzahlen rückläufig: Die Anzahl der Flugbewegungen sank um 4,6%, das Maximum Take-Off Weight (MTOW) verringerte sich um 3,3%. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung lagen mit € 18,9 Mio. aufgrund des um 0,2% auf 154.276 Tonnen gestiegenen Frachtvolumens (Cargo) leicht über dem Niveau des Vorjahres (H1/2025: € 18,7 Mio.). Die externen Erlöse aus dem Passagierhandling reduzierten sich leicht auf € 5,1 Mio. (H1/2025: € 5,2 Mio.), während sich die Umsätze aus Sicherheitsdienstleistungen auf € 3,6 Mio. erhöhten (H1/2025: € 3,1 Mio.). Der Bereich General Aviation erzielte mit € 6,0 Mio. ebenfalls höhere Umsatzerlöse als im Vorjahr (H1/2025: € 5,2 Mio.). Die internen Umsatzerlöse reduzierten sich insbesondere aufgrund geringerer passagierbezogener Leistungen an andere Segmente (z.B. Sicherheitskontrollen) um 6,5% auf € 51,2 Mio. (H1/2025: € 54,8 Mio.). Die sonstigen internen und externen Erträge beliefen sich auf € 0,5 Mio. (H1/2025: € 0,2 Mio.).

Der Materialaufwand erhöhte sich infolge des höheren Verbrauchs von Enteisungsmaterial um 3,4% auf € 5,6 Mio. (H1/2025: € 5,4 Mio.). Gegenläufig wirkten Einsparungen bei Dienstbekleidung sowie beim sonstigen Materialaufwand. Der Personalaufwand stieg geringfügig um € 0,3 Mio. auf € 112,5 Mio. (H1/2025: € 112,2 Mio.). Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren die kollektivvertraglichen Lohn- und Gehaltserhöhungen zum 1.5.2026. Dem stand ein Rückgang des durchschnittlichen Personalstands um 166 Mitarbeiter bzw. 5,4% auf 2.941 Mitarbeiter gegenüber (H1/2025: 3.107 Mitarbeiter). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (inklusive Wertminderungen auf Forderungen) beliefen sich auf € 9,4 Mio. nach € 8,0 Mio. in der Vorjahresperiode. Der Anstieg ist insbesondere auf die Dotierung von Wertberichtigungen auf Forderungen (€ +1,6 Mio.) sowie höhere Fremdleistungen (€ +1,0 Mio.) zurückzuführen. Gegenläufig wirkten niedrigere Instandhaltungsaufwendungen (€ -0,2 Mio.), geringere Miet-, Pacht- und Lizenzaufwendungen (€ -0,3 Mio.) sowie ein Rückgang bei Schadensfällen (€ -0,1 Mio.) und sonstigen betrieblichen Aufwendungen (€ -0,2 Mio.). Der interne Betriebsaufwand reduzierte sich vor allem aufgrund geringerer Instandhaltungen um 6,2% auf € 19,7 Mio.

EBITDA bei € 7,7 Mio. nach € 4,2 Mio. in H1/2025

Das EBITDA des Segments Handling & Sicherheitsdienstleistungen belief sich auf € 7,7 Mio. nach € 4,2 Mio. in der Vergleichsperiode. Nach Berücksichtigung der Abschreibungen in Höhe von € 4,0 Mio. (H1/2025: € 3,7 Mio.) wurde ein EBIT von € 3,7 Mio. (H1/2025: € 0,5 Mio.) erzielt. Die EBITDA-Marge lag mit 5,0% um 2,2 Prozentpunkte über jener des Vorjahres von 2,8%, die EBIT-Marge betrug in H1/2026 2,4% (H1/2025: 0,3%).

Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	H1/2026	H1/2025	Veränderung	Veränderung in %
Parken	30,4	32,0	-1,6	-4,9%
Vermietung	18,5	18,4	0,1	0,4%
Center Management & Hospitality	52,5	51,1	1,4	2,8%
Umsatz Segment Retail & Properties	101,4	101,5	-0,0	-0,0%

Stabiler Umsatz trotz niedrigerem Passagiervolumen

Die externen Umsatzerlöse im Segment Retail & Properties lagen mit € 101,4 Mio. auf dem Niveau der Vorjahresperiode (H1/2025: € 101,5 Mio.). Wesentlicher Treiber dieser Entwicklung waren die Umsätze aus Center Management & Hospitality, die um 2,8% auf € 52,5 Mio. anstiegen (H1/2025: € 51,1 Mio.) und mit einem Anteil von 51,8% weiterhin den größten Beitrag zum Segmentumsatz leisteten. Positiv dabei wirkten insbesondere höhere Werbeerlöse. Die Parkerlöse reduzierten sich infolge des gesunkenen Passagieraufkommens am Standort Wien um 4,9% auf € 30,4 Mio. (H1/2025: € 32,0 Mio.). Die Erlöse aus Vermietungen erhöhten sich geringfügig um € 0,1 Mio. auf € 18,5 Mio. (H1/2025: € 18,4 Mio.). Die internen Umsatzerlöse reduzierten sich um € 0,8 Mio. auf € 8,7 Mio., die sonstigen Erträge (intern und extern) befinden sich mit € 2,0 Mio. nahezu auf dem Niveau des Vorjahres (H1/2025: € 2,1 Mio.).

Der Materialaufwand und die bezogenen Leistungen verringerten sich um € 0,1 Mio. auf € 1,8 Mio. (H1/2025: € 1,9 Mio.). Der Personalaufwand sank aufgrund eines niedrigeren durchschnittlichen Personalstands von 183 Mitarbeitern (H1/2025: 191 Mitarbeiter) auf € 10,6 Mio. (H1/2025: € 11,0 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verminderten sich um € 2,4 Mio. auf € 12,4 Mio. Wesentliche Einsparungen ergaben sich bei den Instandhaltungsaufwendungen (€ -0,8 Mio.), den Marketing- und Marktkommunikationsaufwendungen (€ -0,4 Mio.) sowie den Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten (€ -0,4 Mio.). Die internen Betriebsaufwendungen reduzierten sich um € 1,6 Mio. auf € 30,0 Mio.

EBITDA deutlich auf € 57,3 Mio. verbessert

Das EBITDA des Segments Retail & Properties erhöhte sich bei nahezu unveränderten Umsatzerlösen infolge geringerer Aufwendungen um € 3,5 Mio. bzw. 6,6% auf € 57,3 Mio. (H1/2025: € 53,7 Mio.). Die Abschreibungen lagen mit € 9,7 Mio. geringfügig über dem Vorjahresniveau (H1/2025: € 9,4 Mio.). Das EBIT stieg um € 3,2 Mio. bzw. 7,3% auf € 47,5 Mio. (H1/2025: € 44,3 Mio.). Die EBITDA-Marge verbesserte sich auf 52,0% (H1/2025: 48,4%), die EBIT-Marge auf 43,2% (H1/2025: 39,9%).

Segment Malta

Beträge in € Mio.	H1/2026	H1/2025	Veränderung	Veränderung in %
Airport	57,7	49,2	8,5	17,4%
Retail & Property	24,8	22,4	2,4	10,7%
Sonstiges	0,0	0,3	-0,3	-100,0%
Umsatz Segment Malta	82,5	71,9	10,6	14,8%

Dynamisches Passagierwachstum führt zu zweistelligem Umsatzanstieg

Die externen Umsatzerlöse des Segments Malta erhöhten sich in H1/2026 um 14,8% auf € 82,5 Mio. (H1/2025: € 71,9 Mio.). Die äußerst positive Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta (Passagiere +15,6%, Flugbewegungen +13,3%, MTOW +15,0%) führte zu einem Anstieg der aviation-bezogenen Erlöse um 17,4% auf € 57,7 Mio. und auch der Bereich Retail & Property leistete mit einem Umsatzplus von 10,7% auf € 24,8 Mio. einen wesentlichen Beitrag zum starken Ergebnis des Segments.

Der Materialaufwand sank aufgrund geringerer Energieaufwendungen um € 0,4 Mio. auf € 0,9 Mio. (H1/2025: € 1,3 Mio.). Der Personalaufwand erhöhte sich dagegen um 7,5% auf € 9,5 Mio. (H1/2025: € 8,8 Mio.) und spiegelt den um 8,5% auf 517 Mitarbeiter gestiegenen durchschnittlichen Personalstand wider. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit € 18,1 Mio. um 12,5% über dem Vorjahreswert und betreffen im Wesentlichen Sicherheitspersonal, Reinigung, PRM-Leistungen, Fremdpersonalleistungen, EDV-Aufwendungen, Airline-Marketing sowie Instandhaltungen.

EBITDA-Verbesserung um € 8,1 Mio. auf € 53,6 Mio.

In H1/2026 erzielte das Segment Malta aufgrund des im Vergleich zum Aufwand überproportionalen Umsatzwachstums ein EBITDA von € 53,6 Mio. (H1/2025: € 45,5 Mio.). Die EBITDA-Marge verbesserte sich auf 65,0% (H1/2025: 63,3%) und lag damit weiterhin auf einem sehr hohen Niveau. Nach Berücksichtigung von Abschreibungen in Höhe von € 10,8 Mio. (H1/2025: € 8,7 Mio.) belief sich das EBIT auf € 42,8 Mio. (H1/2025: € 36,8 Mio.), was einer EBIT-Marge von 51,9% entspricht (H1/2025: 51,2%).

Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	H1/2026	H1/2025	Veränderung	Veränderung in %
Ver- und Entsorgung	6,7	6,0	0,6	10,5%
Telekommunikation und EDV	1,8	1,8	-0,0	-0,7%
Materialwirtschaft	0,7	0,4	0,2	54,7%
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten	0,3	0,3	-0,1	-22,8%
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung	1,3	1,1	0,2	23,3%
Sonstiges inkl. Auslandsbeteiligungen	0,5	0,6	-0,1	-12,6%
Umsatz Sonstige Segmente	11,2	10,2	1,0	9,5%

Umsätze um 9,5% auf € 11,2 Mio. gesteigert

Die externen Umsätze des Segments Sonstige Segmente erhöhten sich in H1/2026 auf € 11,2 Mio. (H1/2025: € 10,2 Mio.). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Umsätze im Bereich Ver- und Entsorgung zurückzuführen. Die internen Erlöse beliefen sich auf € 76,4 Mio. (H1/2025: € 77,1 Mio.). Die sonstigen Erträge einschließlich aktivierter Eigenleistungen stiegen auf € 2,6 Mio. (H1/2025: € 1,7 Mio.).

Der Materialaufwand und die bezogenen Leistungen lagen mit € 15,7 Mio. leicht über dem Vorjahresniveau (H1/2025: € 15,5 Mio.). Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund kollektivvertraglicher Gehaltserhöhungen um 3,3% auf € 43,3 Mio. (H1/2025: € 41,9 Mio.). Der durchschnittliche Personalstand verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 17 auf 866 Beschäftigte.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken gegenüber der Vergleichsperiode um € 3,1 Mio. auf € 13,7 Mio. Ausschlaggebend hierfür waren insbesondere geringere Instandhaltungsaufwendungen (€ -1,8 Mio.) und niedrigere Fremdleistungen (€ -0,6 Mio.), denen jedoch höhere Lizenzaufwendungen für Software gegenüberstanden. Der interne Aufwand belief sich auf € 6,4 Mio. (H1/2025: € 6,2 Mio.).

Das at-Equity-Ergebnis betrug in H1/2026 € 0,4 Mio. (H1/2025: € 0,1 Mio.) und umfasst die operativen Ergebnisbeiträge der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen.

EBITDA bei € 11,4 Mio.

Das Segment Sonstige Segmente erzielte in H1/2026 ein EBITDA von € 11,4 Mio. und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von € 8,7 Mio. Bei nahezu unveränderten Abschreibungen von € 6,6 Mio. (H1/2025: € 6,7 Mio.) erhöhte sich das EBIT auf € 4,8 Mio. (H1/2025: € 2,0 Mio.). Die EBITDA-Marge verbesserte sich auf 13,1% (H1/2025: 10,0%), während die EBIT-Marge von 2,3% auf 5,5% anstieg.

Angaben zum Segmentvermögen

→ Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

Beträge in T€	30.6.2026	31.12.2025
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.041.595,1	1.009.003,8
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	62.500,5	58.517,5
Retail & Properties	267.466,8	244.061,6
Malta	506.567,8	490.248,0
Sonstige Segmente	125.372,1	120.041,0
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	2.003.502,2	1.921.871,9
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen ¹		
Sonstige langfristige Vermögenswerte	18.148,0	17.810,4
Wertpapiere	82.156,0	80.530,0
Forderungen an Finanzamt	2.789,9	3.536,7
Sonstige kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	9.108,3	13.187,3
Abgrenzungsposten und Termineinlagen	231.102,0	366.958,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.272,6	9.695,9
Summe sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen	346.576,9	491.718,7
Konzernvermögen	2.350.079,1	2.413.590,6

1) ausgenommen Vermögen der MIA-Gruppe

(5) Ergänzende Erläuterungen zum Zwischenabschluss

Zur Erläuterung der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung wird auch auf die Ausführungen im Konzern-Halbjahreslagebericht sowie auf Anhangangabe (4) verwiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die in der Bilanz zum 30.6.2026 ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von € 1.515,4 Mio. (31.12.2025: € 1.458,8 Mio.), die immateriellen Vermögenswerte mit einem Buchwert von € 148,5 Mio. (31.12.2025: € 151,1 Mio.) und die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien mit einem Buchwert von € 175,2 Mio. (31.12.2025: € 146,2 Mio.) enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingbilanzierung stehen. Es sind keine wesentlichen neuen Nutzungsrechte im laufenden Geschäftsjahr zugegangen/abgegangen.

Beteiligungen an at-Equity Bilanzierten Unternehmen

Für Angaben in Zusammenhang mit nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen wird auf die Erläuterungen in Anhangangabe (3) verwiesen. Der Buchwert beläuft sich zum 30.6.2026 auf € 44,1 Mio. (31.12.2025: € 44,1 Mio.).

Eigenkapital

Zum Stichtag 30.6.2026 hielt der Flughafen-Wien-Konzern 125.319 Anteile (31.12.2025: 125.319 Anteile) des Unternehmens (Flughafen Wien AG) entsprechend 0,15% des Grundkapitals.

Die börsennotierte, vollkonsolidierte Tochtergesellschaft Malta International Airport plc (MIA) wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. Mai 2025 zum Erwerb und zur Einziehung eigener Aktien ermächtigt. Die erworbenen eigenen Anteile werden zu Anschaffungskosten als Abzugsposten vom

Eigenkapital ausgewiesen. Mit der rechtlichen Einziehung der Aktien erfolgt die Verrechnung des auf die eingezogenen Anteile entfallenden Betrags mit den einbehaltenen Ergebnissen. Im ersten Halbjahr 2026 wurden im Eigenkapital insgesamt € 0,7 Mio. aus dem Erwerb eigener und noch nicht einzogener Aktien erfasst, davon entfielen € 0,5 Mio. auf die sonstigen Rücklagen des Konzerns und € 0,2 Mio. auf nicht beherrschende Anteile.

In H1/2026 wurden Dividenden in Höhe von € 147,6 Mio. (H1/2025: € 147,2 Mio.) ausgeschüttet, davon entfielen € 138,4 Mio. (H1/2025: € 138,4 Mio.) auf Anteilseigner der Flughafen Wien AG (in der 38. Hauptversammlung am 3. Juni 2026 beschlossen) und € 9,2 Mio. (H1/2025: € 8,8 Mio.) auf nicht beherrschende Anteile der MIA-Gruppe und MMLC.

Auf Basis des Ergebnisses nach Ertragsteuern von € 123,2 Mio. (H1/2025: € 115,1 Mio.) beläuft sich das Ergebnis je Aktie auf € 1,29 (H1/2025: € 1,23). Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Finanz- und Leasingverbindlichkeiten

Zum 30.6.2026 beliefen sich die Finanzverbindlichkeiten auf € 1,2 Mio. (31.12.2025: € 0,0 Mio.). Die Verbindlichkeiten resultieren aus von der Malta International Airport plc zur Finanzierung ihres Investitionsprogramms aufgenommenen Bankdarlehen, darunter zwei Kreditlinien über insgesamt € 100,0 Mio. mit Laufzeiten von fünf bzw. sieben Jahren, die bis Mai 2029 in Anspruch genommen werden können. Von diesen Kreditlinien wurden im zweiten Quartal 2026 € 1,2 Mio. gezogen. Von den zum Stichtag ausgewiesenen Finanzverbindlichkeiten waren € 0,2 Mio. innerhalb von ein bis zwei Jahren und € 1,0 Mio. innerhalb von zwei bis fünf Jahren fällig.

Bei den Leasingverbindlichkeiten ergaben sich gegenüber dem 31.12.2025 keine wesentlichen Veränderungen.

Personalrückstellungen

Für die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder wurden folgende Parameter herangezogen:

Rechnungszins	30.6.2026	31.12.2025
Österreichische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	3,60%	3,60%
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	3,40%	2,90%
Maltesische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen)	3,90%	3,90%

Zum Stichtag 30.6.2026 weisen die langfristigen Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Jubiläumsgelder und Altersteilzeit folgende Buchwerte aus:

- Abfertigungen: € 87,5 Mio. (31.12.2025: € 86,3 Mio.)
- Pensionen: € 11,4 Mio. (31.12.2025: € 11,5 Mio.)
- Jubiläumsgelder: € 35,7 Mio. (31.12.2025: € 34,1 Mio.)
- Altersteilzeit: € 21,2 Mio. (31.12.2025: € 20,3 Mio.)

Der Rechnungszins für die Unterauslastungsrückstellung ist individuell nach Laufzeiten gestaffelt. Der Zinssatz bewegt sich zum 30.6.2026 zwischen 3,2% (31.12.2025: 3,0%) für Laufzeiten bis zu 7 Jahren und 4,1% (31.12.2025: 4,1 %) für Laufzeiten ab 17 Jahre.

Für österreichische Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen und Jubiläumsgelder wurden als Lohn- und Gehaltstrend folgende Parameter herangezogen:

Lohn- und Gehaltstrend (Abfertigung und Jubiläum)	30.6.2026	31.12.2025
2026	n.a.	4,59%
2027	3,71%	3,71%
2028 (VJ: ab 2028)	3,56%	3,56%

Für die der Altersteilzeit- und Unterauslastungsrückstellung zugrundeliegenden Lohn- und Gehaltstrends wurden obige Parameter abzüglich eines Abschlags von 1% sinngemäß angewandt.

Alle anderen Parameter blieben unverändert zum Vorjahr.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Im Berichtszeitraum erhöhte sich der Umsatz des Flughafen-Wien-Konzerns um 0,9 % bzw. € 4,9 Mio. auf € 529,3 Mio. (H1/2025: € 524,4 Mio.). Das Umsatzwachstum wurde insbesondere vom Standort Malta getragen und konnte den Umsatzrückgang am Standort Wien mehr als ausgleichen. In Wien führten das geringere Verkehrsaufkommen sowie die Tarifsenkung gemäß Entgeltordnung trotz gestiegener Erlöse aus Enteisungsleistungen zu rückläufigen Umsätzen. Detaillierte Analysen der Umsatzerlöse sowie Angaben zu den Erlösen aus Kundenverträgen sind der Segmentberichterstattung in Anhangangabe (4) sowie dem Konzern-Halbjahreslagebericht zu entnehmen.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen € 9,9 Mio. (H1/2025: € 7,3 Mio.). Davon betreffen € 7,3 Mio. (H1/2025: € 4,8 Mio.) aktivierte Eigenleistungen u.a. aufgrund der Bautätigkeiten (Terminal 3 Süderweiterung) am Standort Flughafen Wien.

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich in H1/2026 um € 2,5 Mio. (+1,2%) auf € 208,0 Mio. (H1/2025: € 205,4 Mio.). Folgende Effekte sind dabei zu berücksichtigen:

- Anpassungen der versicherungsmathematischen Bewertungsparameter für die Sozialkapitalrückstellungen inklusive Altersteilzeit und Unterauslastung zum 30.6.2026 und 31.12.2025 gegenüber dem 30.6.2025
- Kollektivvertragliche Erhöhungen von 2,4% zum 1.5.2026 (Vorjahr: 1.5.2025: +3,3%)
- Der durchschnittliche Personalstand hat sich in H1/2026 gegenüber H1/2025 um 3,3% auf 5.045 reduziert.

Wertaufholungen/Wertminderungen auf Forderungen

In H1/2026 wurden Wertberichtigungen der Stufe 3 in Höhe von € 1,9 Mio. erfasst. Im Vergleichszeitraum H1/2025 wurden keine wesentlichen Wertaufholungen auf Forderungen erfasst.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich im ersten Halbjahr 2026 um € 11,9 Mio. auf € 74,6 Mio. (H1/2025: € 86,5 Mio.). Die wesentlichsten Rückgänge betrafen Instandhaltungsaufwendungen, Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation sowie Schadensfälle. Weitere Informationen hierzu sind der Anhangangabe (4) für die Segmente zu entnehmen.

Abschreibungen

In H1/2026 wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von € 67,7 Mio. (H1/2025: € 65,5 Mio.) erfasst.

Beträge in T€	H1/2026	H1/2025
Planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände	2.997,4	2.999,4
Planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	64.652,7	62.521,5
Summe Abschreibungen	67.650,0	65.520,9

Ertragsteuern

Die Ertragsteuern werden in der Zwischenberichtsperiode auf Grundlage der besten Schätzung des gewichteten durchschnittlichen jährlichen Ertragsteuersatzes erfasst, der für das Gesamtjahr erwartet wird. Der Steueraufwand der Flughafen-Wien-Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

Beträge in T€	H1/2026	H1/2025
Aufwand für laufende Ertragsteuern	42.207,1	42.908,0
Latenter Steuerertrag (-)	-259,1	-2.641,0
Summe Steuern	41.947,9	40.267,0

Der Steueraufwand beträgt für H1/2026 € 41,9 Mio. (H1/2025: € 40,3 Mio.). Die effektive Steuerquote beträgt für das laufende Halbjahr 25,4% (H1/2025: 25,9%).

(6) Saisonalität des Flughafengeschäfts

Das Geschäft der Flugverkehrsbranche unterliegt zwei unterschiedlichen saisonalen Einflüssen. Zum einen werden im ersten und vierten Quartal eher unterdurchschnittliche, im zweiten und dritten Quartal eher überdurchschnittliche Umsätze erzielt. Grund dafür ist das höhere Passagieraufkommen während der Sommermonate in Europa.

(7) Sonstige Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Für immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien bestehen am Bilanzstichtag 30.6.2026 Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 290,8 Mio. (31.12.2025: € 287,7 Mio.).

Darüber hinaus gab es seit dem letzten Bilanzstichtag bei den Haftungsverhältnissen und sonstigen finanziellen Verpflichtungen keine materiellen Veränderungen und es wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen im Konzernabschluss 2025 verwiesen.

(8) Nahestehende Unternehmen und Personen

Der Kreis der nahestehenden Unternehmen und Personen blieb gegenüber dem letzten Konzernabschluss unverändert. Die Geschäftsbeziehungen mit diesen Unternehmen und Personen haben sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nicht wesentlich geändert und werden unverändert zu marktüblichen Bedingungen abgewickelt.

In H1/2026 wurden keine wesentlichen ungewöhnlichen Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen oder Personen getätigt. Die Umsätze mit nahestehenden Unternehmen (nicht vollkonsolidierte Tochterunternehmen bzw. Unternehmen, die nach der at-Equity-Methode bilanziert werden) betrugen € 1,8 Mio. (H1/2025: € 1,7 Mio.). Die Fremdleistungen mit diesen Unternehmen beliefen sich im Berichtszeitraum auf € 7,5 Mio. (H1/2025: € 7,7 Mio.).

Die Forderungen betrugen zum Stichtag 30.6.2026 € 0,9 Mio. (31.12.2025: € 1,3 Mio.), die Verbindlichkeiten € 4,2 Mio. (31.12.2025: € 3,4 Mio.).

(9) Finanzinstrumente

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 und der anderen Wertpapiere der Kategorie FVPL bezieht sich auf börsennotierte Wertpapiere (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 anhand der Barwerte der mit den Verbindlichkeiten verbundenen künftigen Zahlungsströme ermittelt. Dabei werden die zum Bilanzstichtag gültige Zinsstrukturkurve, die Restlaufzeit der Verbindlichkeiten sowie ein angemessener Credit Spread berücksichtigt (Stufe 2). Für die im zweiten Quartal erstmals in Anspruch genommenen Kreditlinien entspricht der Buchwert aufgrund der kurzfristig seit der Ziehung verstrichenen Zeit dem beizulegenden Zeitwert. In der Berichtsperiode wurden keine Umgliederungen zwischen den Stufen vorgenommen.

→ Folgende Bewertungsverfahren und Inputfaktoren wurden angewendet

Finanzinstrument	Stufe	Bewertungsverfahren	Inputfaktoren
Fonds und andere Wertpapiere	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: rund T€ 500 p.a. (31.12.2025: rund T€ 480)
- Risikoadjustierter Abzinsungssatz: 8,29% (31.12.2025: 8,29%)

in T€	Sensitivitäten	
	Buchwert bei	
	Verringerung des Diskontierungssatzes	Anstieg des Diskontierungssatzes
Diskontierungssatzes +/- 0,5%	6.727,0	5.987,0

→ Stufe 3-Bewertung von Finanzinstrumenten

in T€	
Buchwert 1.1.2026	5.996,9
Bewertungsergebnis (im sonstigen Ergebnis in den sonstigen Rücklagen erfasst)	340,0
Buchwert 30.6.2026	6.336,9

Die aus diesen Eigenkapitalinstrumenten erhaltenen Dividenden im laufenden Geschäftsjahr betragen € 0,5 Mio. (H1/2025: 0,9 Mio.).

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		Buchwerte					Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen								
Beträge in T€	Bewertungs-kategorie	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögens-werte	Zahlungs-mittel und Zahlungsmit-teläquivalente	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
30. Juni 2026											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Schuldttitel (Wertpapiere)	FVPL		21.057,0			21.057,0		21.057,0		21.057,0	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Fonds und andere Wertpapiere	FVPL		61.099,0			61.099,0	61.099,0			61.099,0	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wert-papiere)	FVOCI	6.336,9				6.336,9			6.336,9	6.336,9	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			84.726,6		84.726,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen ¹	AC			942,2		942,2					Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen ¹	AC	2.363,1		11.603,5		13.966,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Veranlagungen (Termingelder) ¹	AC	0,0		223.360,6		223.360,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	11.814,7				11.814,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC				16.326,3	16.326,3					Nominalwert = Zeit-wert
Kein Finanzinstrument											
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.			17.243,6		17.243,6					
		20.514,7	82.156,0	337.876,4	16.326,3	456.873,4					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

AKTIVA		Buchwerte					Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen								
Beträge in T€	Bewertungskategorie	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
31. Dezember 2025											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Schuldttitel (Wertpapiere)	FVPL		20.515,0			20.515,0		20.515,0		20.515,0	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Fonds und andere Wertpapiere	FVPL		60.015,0			60.015,0	60.015,0			60.015,0	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	5.996,9				5.996,9			5.996,9	5.996,9	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			80.177,2		80.177,2					Fortgeführte Anschaffungskosten
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen ¹	AC			1.270,7		1.270,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen ¹	AC	1.875,4		16.963,2		18.838,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Veranlagungen (Termingelder) ¹	AC	0,0		359.400,0		359.400,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	11.814,7				11.814,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC				29.777,2	29.777,2					Nominalwert = Zeitwert
Kein Finanzinstrument											
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.			16.396,6		16.396,6					
		19.687,0	80.530,0	474.207,7	29.777,2	604.201,9					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

PASSIVA		Buchwerte						Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
		Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden								
Beträge in T€	Bewertungskategorie	Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	Übrige Verbindlichkeiten	Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	Lieferantenverbindlichkeiten	Übrige Verbindlichkeiten	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
30. Juni 2026												
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert												
n. a.												
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert												
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				63.964,4		63.964,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
Finanzverbindlichkeiten	AC	1.173,7					1.173,7		1.173,7		1.173,7	Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	55.945,1		85,2			56.030,3					Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		6.391,8			74.082,0	80.473,8					Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden												
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		21.971,1			54.403,0	76.374,0					
		57.118,8	28.362,9	85,2	63.964,4	128.484,9	278.016,1					

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		Buchwerte						Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
		Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden								
Beträge in T€	Bewertungskategorie	Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	Übrige Verbindlichkeiten	Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	Lieferantenverbindlichkeiten	Übrige Verbindlichkeiten	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
31. Dezember 2025												
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert												
n. a.												
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert												
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				67.596,7		67.596,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	55.804,9		85,0			55.889,9					Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		4.307,7			115.890,9	120.198,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden												
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		20.311,6			39.556,9	59.868,5					
		55.804,9	24.619,3	85,0	67.596,7	155.447,8	303.553,7					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

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

(10) Ereignisse nach Ende der Zwischenperiode

Andere Ereignisse nach Ende der Zwischenberichtsperiode, die für die Bewertung und Bilanzierung am 30.6.2026 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gemäß IAS 10 gebucht oder offengelegt werden müssten, sind im vorliegenden Konzernzwischenabschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

Schwechat, 19. August 2026

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Erklärung des Vorstands

gemäß § 125 Abs. 1 Z3 BörseG 2018

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte, verkürzte Konzernzwischenabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und dass der Halbjahreslagebericht des Konzerns ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns bezüglich der wichtigen Ereignisse während der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres und ihrer Auswirkungen auf den verkürzten Konzernzwischenabschluss, bezüglich der wesentlichen Risiken und Ungewissheiten in den restlichen sechs Monaten des Geschäftsjahres und bezüglich der offenzulegenden wesentlichen Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen vermittelt.

Schwechat, 19. August 2026

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

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 42984m

Firmenbuchgericht:

Landesgericht Korneuburg

Investor Relations

Leitung: Mag. Bernd Maurer

Telefon: +43-1-7007-23126

E-Mail: b.maurer@viennaairport.com

Kommunikation

Leitung: Tillmann Fuchs, MBA

Telefon: +43-1-7007-22816

E-Mail: t.fuchs@viennaairport.com

Pressestelle

Leitung: Peter Kleemann, MAS

Telefon: +43-1-7007-23000

E-Mail: p.kleemann@viennaairport.com

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: Alle in diesem Quartalsbericht getroffenen Aussagen, die an die Zukunft gerichtet sind und auf künftige Entwicklungen der Flughafen Wien AG/Flughafen Wien Gruppe Bezug nehmen, beruhen auf derzeitigen Annahmen und Prognosen der Unternehmensführung. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder die im Risikobericht des Unternehmens beschriebenen Risiken eintreten, können die tatsächlichen Ereignisse oder Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr und die Flughafen Wien AG/Flughafen Wien Gruppe übernimmt keine Verpflichtung, diese zukunftsgerichteten Aussagen zu aktualisieren oder sie an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen. Die PDF-Ausgabe des Quartalsberichts 2/2026 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 Quartalsbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit weibliche, männliche und diverse Personen gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Quartalsbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt