Geschäftsbericht 2025

Flughafen Wien AG

VIE Vienna Airport

Inhalt

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe 4

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre! 6

Konsolidierter Corporate Governance Bericht 8

Das Management 10

Der Vorstand 11

Bericht des Aufsichtsrats 19

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2025 21

Die Flughafen-Wien-Gruppe 22

Strategie 2030 24

Gesamtwirtschaftliches Umfeld 27

Verkehrsentwicklung 29

Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien 34

Entgelte des Flughafen Malta 35

Umsatzentwicklung 36

Entwicklung der Segmente 37

Ertragslage im Überblick 42

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur 46

Geldflussrechnung 49

Investitionen 50

Beteiligungen an ausländischen Flughäfen 51

Finanzinstrumente 52

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement 53

Risiken der zukünftigen Entwicklung 54

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess 61

Forschung, Entwicklung und Innovationsmanagement 63

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB 65

Offenlegung gemäß § 243a UGB 81

Nachtragsbericht 83

Prognosebericht 85

Konzernabschluss 2025 der Flughafen Wien AG 86

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 87

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 88

Konzern-Bilanz 89
Konzern-Geldflussrechnung 90
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals 91
Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2025 92
I Unternehmen 93
II Grundlagen der Rechnungslegung 94
III Funktionale Darstellungswährung 95
IV Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen 96
V Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 99
VI Erläuterungen zur Konzernbilanz 115
VII Konzern Geldflussrechnung 135
VIII Finanzinstrumente und Risikomanagement 136
IX Sonstige Angaben 151
X Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden 159
Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG 175
Beteiligungen der Flughafen Wien AG 177
Wesentliche nicht beherrschende Anteile 195
Erklärung des Vorstands 198
Impressum 205

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

(in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	2025	Veränderung	2024	2023	2022
Gesamtumsatz	1.128,9	7,2%	1.052,7	931,5	692,7
davon Airport	536,5	5,9%	506,6	440,1	321,0
davon Handling & Sicherheitsdienstleistungen	198,0	11,4%	177,8	165,7	124,9
davon Retail & Properties	215,0	5,9%	203,0	182,5	138,8
davon Malta	157,0	9,9%	142,9	120,2	88,0
davon Sonstige Segmente	22,5	0,2%	22,5	23,0	20,0
EBITDA	412,4	-6,8%	442,3	393,6	295,9
EBITDA-Marge (in %)[1]	36,5	n.a.	42,0	42,2	42,7
EBIT	279,5	-8,7%	306,1	261,8	167,2
EBIT-Marge (in %)[2]	24,8	n.a.	29,1	28,1	24,1
ROCE vor Steuern (in %)[3]	15,0	n.a.	17,1	15,0	9,8
ROCE nach Steuern (in %)[4]	11,5	n.a.	13,1	11,5	7,3
Konzernergebnis	210,1	-12,3%	239,5	188,6	128,1
Konzernergebnis Muttergesellschaft	185,0	-14,4%	216,3	168,4	107,9
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	333,3	-24,9%	443,7	384,8	337,6
Investitionen[5]	281,3	48,2%	189,8	107,0	53,6
Ertragsteuern	80,6	-1,9%	82,2	69,1	29,8
Beschäftigte Köpfe (Flughafen-Wien-Gruppe)[6]	6.774,0	-3,1%	6.990	7.131	6.575
Mitarbeiter Jahresdurchschnitt (FTE) (Flughafen-Wien-Gruppe)[7]	5.253	-1,6%	5.337	5.074	4.696
	31.12.2025	**Veränderung**	**31.12.2024**	**31.12.2023**	**31.12.2022**
Eigenkapital	1.726,9	3,6%	1.667,2	1.556,4	1.448,5
Eigenkapitalquote (in %)	71,5	n.a.	69,5	70,9	65,1
Nettoliquidität (VJ: (-) Nettoverschuldung)	413,8	-19,1%	511,6	361,9	149,4
Bilanzsumme	2.413,6	0,5%	2.400,4	2.194,4	2.224,9
Gearing (in %)[8]	-24,0	n.a.	-30,7	-23,3	-10,3

1) EBITDA-Marge (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen/Umsatzerlöse
2) EBIT-Marge (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern/Umsatzerlöse
3) ROCE vor Steuern (Return on Capital Employed before Tax) = EBIT/durchschnittliches Capital Employed
4) ROCE nach Steuern (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzüglich zurechenbare Steuern)/durchschnittliches Capital Employed
5) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien inklusive Rechnungskorrekturen Vorjahre, exkl. Finanzanlagen
6) Anzahl der Köpfe (Vertragsverhältnisse) ohne Gewichtung nach Beschäftigungsgrad für die Flughafen-Wien-Gruppe im laufenden Jahr
7) Nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlingen, exklusive Mitarbeitern ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.), exklusive Vorständen und Geschäftsführern gewichtetes „Full-time Equivalent" im Jahresdurchschnitt (FTE)
8) Aufgrund der vorhandenen Nettoliquidität wird der Verschuldungsgrad Gearing mit negativem Vorzeichen ausgewiesen

Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2025	Veränderung	2024	2023	2022
Passagierentwicklung Gruppe					
Flughafen Wien (in Mio.)	**32,6**	2,6%	31,7	29,5	23,7
Malta Airport (in Mio.)	**10,1**	12,3%	9,0	7,8	5,9
Kosice Airport (in Mio.)	**0,8**	12,2%	0,7	0,6	0,5
Flughafen Wien und Beteiligungen (VIE, MLA, KSC)	**43,4**	4,9%	41,4	38,0	30,1
Verkehrsentwicklung Wien					
Gesamtpassagiere (in Mio.)	**32,6**	2,6%	31,7	29,5	23,7
davon Transferpassagiere (in Mio.)	**6,6**	-2,9%	6,8	6,6	5,8
Flugbewegungen	**240.360**	2,7%	234.138	221.095	188.412
MTOW (in Mio. Tonnen)[1]	**10,4**	3,6%	10,0	9,3	7,9
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	**313.763**	5,3%	297.945	245.009	250.637
Sitzladefaktor[2]	**80,5**	n.a.	80,8	80,5	77,6

Börsetechnische Kennzahlen

	2025	Veränderung	2024	2023	2022
Anzahl der ausgegebenen Aktien (in Mio.)	**84,0**	0,0%	84,0	84,0	84,0
KGV (per 31.12.)	**25,3**	n.a.	20,6	25,4	25,2
Gewinn je Aktie (in €)	**2,21**	-14,3%	2,58	2,01	1,29
Dividende je Aktie (in €)[3]	**1,65**	0,0%	1,65	1,32	0,77
Dividendenrendite (per 31.12.; in %)	**2,96**	n.a.	3,10	2,59	2,38
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	**74,8**	n.a.	64,0	65,7	59,9
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	**4.687,2**	4,9%	4.468,8	4.275,6	2.717,4
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	**56,20**	1,8%	55,20	52,00	33,60
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	**46,20**	-3,8%	48,00	32,25	24,05
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	**55,80**	4,9%	53,20	50,90	32,35
Marktgewichtung ATX Prime (per 31.12.; in %)	**0,59**	n.a.	0,84	0,74	0,49

Abkürzungen

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

1) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge
2) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere/angebotene Sitzplatzkapazität
3) Berichtsjahr: Vorschlag an Hauptversammlung

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre!

Das Geschäftsjahr 2025 ist für unser Unternehmen sehr zufriedenstellend verlaufen. Die Flughafen Wien Gruppe, die neben dem Vienna Airport auch die Flughäfen in Malta und Kosice umfasst, konnte die Rekordzahl an Fluggästen aus dem Vorjahr nochmals deutlich übertreffen. 43,4 Mio. Passagiere bedeuten ein Plus von 4,9% gegenüber 2024 (41,4 Mio.) und zeigen, dass sich das Reisen auch im vierten Jahr nach der Pandemie weiter steigender Beliebtheit erfreut. Wie schon in den vergangenen Jahren war die Dynamik am Flughafen Malta mit einem Plus von 12,3% auf erstmals über zehn Millionen Passagiere besonders bemerkenswert, und in Kosice nähern wir uns mit 825.000 Reisenden stetig der Millionen-Marke (2024: 735.000).

Auch am Flughafen Wien wurde mit 32,6 Mio. Fluggästen ein neuer Passagierrekord erzielt, was einem Plus von 2,6% gegenüber dem Vorjahr entspricht (2024: 31,7 Mio.). Waren noch vor wenigen Jahren Tage mit mehr als 100.000 Reisenden eine Seltenheit, so wurde diese Schwelle 2025 bereits 115 mal überschritten und am 3. August wurde mit 121.905 abgefertigten Passagieren ein neuer Tagesrekord erreicht. Von der vielzitierten Flugscham ist also wenig zu merken.

Die Zahl der Flugbewegungen stieg um 2,7% auf 240.360 Starts und Landungen (2024: 234.138) wobei der Sitzladefaktor – also die Auslastung der Fluggeräte – mit 80,5% gegenüber 80,8% in etwa stabil geblieben ist. Auch 2025 hat sich das Streckennetz ab Flughafen Wien weiter verdichtet: 76 Fluglinien bedienten im Linienverkehr von der Donaumetropole aus erstmals über 200 Destinationen in 65 Ländern. Mit 21,2% verzeichneten Destinationen im Fernen Osten das größte Passagierplus gefolgt vom Nahen und Mittleren Osten mit einem Zuwachs von 10,6%. Erfreulich war auch die Entwicklung des Frachtvolumens, das um 5,3% zulegte und mit 313.763 Tonnen erstmals die 300.000-Tonnen-Grenze übertraf (2024: 297.945).

Was uns für unsere Kunden besonders freut und auf unserem Weg bestätigt, ist, dass es trotz dieser Rekordzahl an Passagieren und Fracht gelungen ist, unser hohes Serviceniveau zu halten. Wir sind weiterhin der pünktlichste Hub im Lufthansa-Verbund und liegen mit besonders kurzen Wartezeiten bei der Sicherheitskontrolle und einer sehr hohen Gepäckzuverlässigkeit europaweit im Spitzenfeld. Diese Ergebnisse verdanken wir der außergewöhnlichen Professionalität, dem Teamgeist und der hohen Motivation unserer Mitarbeiter, bei denen wir uns an dieser Stelle auch im Namen des Aufsichtsrats ganz herzlich bedanken!

Das Passagierwachstum findet seinen Niederschlag auch in der Umsatzentwicklung. So erhöhten sich die Erlöse des Flughafen Wien Konzerns um 7,2% auf € 1.128,9 Mio. (2024: € 1.052,7 Mio.). Die Ergebnis-Kennzahlen waren dagegen durch die Buchwertabgänge aus der Nichtrealisierung des Projekts 3. Piste belastet. Das EBITDA verringerte sich infolgedessen um 6,8% auf € 412,4 Mio. (2024: € 442,3 Mio.), die EBITDA-Marge erreichte 36,5% nach 42,0% im Vorjahr. Das EBIT reduzierte sich von € 306,1 Mio. 2024 um 8,7% auf € 279,5 Mio., das Periodenergebnis nach Minderheiten erreichte € 185,0 Mio. (2024: € 216,3 Mio.). Daraus errechnet sich ein Ergebnis je Aktie von € 2,21 nach € 2,58 in der Vorperiode. Trotz des durch den erwähnten Einmaleffekt belasteten Nettoergebnisses, haben wir den Vorschlag für die Dividende gegenüber 2024 unverändert belassen. Die Genehmigung durch die Hauptversammlung vorausgesetzt, wird die Ausschüttung je Aktie € 1,65 betragen, wodurch sich die Pay-out-Ratio von rund 64 % auf 75% erhöht.

Die Bilanzstruktur ist weiterhin grundsolide. Die Nettoliquidität liegt bei € 413,8 Mio., und die Eigenkapitalquote verbesserte sich gegenüber der Vorperiode von 69,5% auf 71,6%. Die Finanzkraft des Konzerns spiegelt sich auch im Free Cashflow wider, der sich um fast 40% auf € 159,3 Mio. verbessert hat (2024: € 114,2 Mio.).

Die solide Bilanzstruktur ist ein Garant dafür, dass wir nötige Investitionen tätigen und sich bietende Wachstumschancen rasch und zielgenau nutzen können. 2025 wurden konzernweit über € 280 Mio. in Verbesserungs- und Erweiterungsmaßnahmen investiert. Hier steht derzeit die Erweiterung des Terminals nach Süden im Fokus, die unseren Passagieren mit 30.000 m² an neuen Shopping- und Gastroflächen ein noch entspannteres und gediegeneres Reiseerlebnis ermöglichen wird. Die Inbetriebnahme ist für das zweite Quartal 2027 geplant.

Weitere Projekte unserer wachsenden Airport-City sind ein neues Hotel in Holzbauweise, das in Kürze eröffnet wird, sowie eine sich bereits in Bau befindliche Erweiterung des Office Park 4 um 17.000 m² hochwertiger Büroflächen.

Trotz des Passagierwachstums in der Gruppe zu Jahresbeginn gehen wir für das Gesamtjahr von einem Passagierrückgang aus, bedingt vor allem durch deutlich geringere Kapazitäten der Low-Cost-Carrier in Wien und die anhaltenden geopolitischen Spannungen. Wir erwarten 2026 für die Flughafen Wien Gruppe etwa 41,5 Mio. Passagiere und am Vienna Airport rund 30 Mio. Fluggäste. Auf dieser Prognose beruht auch unsere Finanz-Guidance: Der FWAG-Konzern plant für 2026 einen Umsatz von rund € 1.050 Mio., ein EBITDA von rund € 415 Mio., ein Periodenergebnis vor Minderheiten von rund € 210 Mio. und ein Periodenergebnis nach Minderheiten von rund € 185 Mio. Die Investitionen werden bei rund € 330 Mio. erwartet.

Diese aktuelle Passagier- und Finanz-Guidance erfolgte unter der Annahme, dass es zu keinen weiteren geopolitischen Auswirkungen oder massiven Verkehrsbeschränkungen kommt. Der militärische Konflikt im Iran ist dementsprechend als Risikofaktor zu sehen.

Unsere Ambition ist es, den erfolgreichen Weg der vergangenen Jahre fortzusetzen und unser Unternehmen durch profitables Wachstum weiter voranzubringen. Wir laden Sie herzlich ein, uns dabei zu begleiteten und zu unterstützen und bedanken uns aufrichtig für das bisher entgegengebrachte Vertrauen!

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konsolidierter Corporate Governance Bericht

(gemäß § 267b UGB)

Das oberste Ziel der Flughafen Wien AG ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts und die Bereitstellung von Mobilität und Konnektivität für Österreich. Zur Erreichung dieses Ziels setzt das Management auf eine verantwortungsvolle Unternehmensführung. Der vorliegende Bericht enthält auch den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht.

Bekenntnis zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung

Die Flughafen Wien AG bekennt sich bereits seit 2003 zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) und hat dieses Bekenntnis zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex in seiner Fassung Jänner 2025 in der 224. Aufsichtsratssitzung erneuert. Der Kodex kann unter www.corporate-governance.at abgerufen werden.

Die Flughafen Wien AG erfüllt alle Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex mit Ausnahme der Regel 16, erster Satz (es wurde kein Vorstandsvorsitzender bestellt, um den Teamgeist in der Zusammenarbeit des Vorstandes zu fördern) und Regel 62 (da bis auf Regel 16 alle Bestimmungen des Corporate Governance Kodex eingehalten werden, wird auf eine externe Evaluierung verzichtet).

Das Management

Im Berichtsjahr 2025 gehörten Herr Mag. Julian Jäger und Herr Dr. Günther Ofner dem Vorstand der Flughafen Wien AG an.

Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2025

Vorstand **Dr. Günther Ofner**	Vorstand **Mag. Julian Jäger**
Immobilien- und Standortmanagement **Mag. Wolfgang Scheibenpflug, MRICS**	Operations **Mag. Nikolaus Gretzmacher, MBA**
Planung, Bau und Bestandsmanagement **DI Stefan Kovacs**	Abfertigungsdienste **Mag. Michael Zach**
Finanz- und Rechnungswesen **Mag^{a}. Rita Heiss**	Center Management **Philipp Ahrens, MBA**
Strategie, Public Affairs und zentraler Einkauf **Mag.(FH) Markus Patscheider**	Informationssysteme **DI Susanne Ebm**
Generalsekretariat **Dr. Wolfgang Köberl, MBA**	Revision **Mag. Günter Grubmüller**
Personal **Mag. Lukas Schreiner**	
Kommunikation **Tillmann Fuchs, MBA**	

Gesamtprokuristen im Geschäftsjahr 2025

- DI Stefan Kovacs
- Mag. Nikolaus Gretzmacher, MBA
- Mag.(FH) Markus Patscheider
- Mag^{a}. Rita Heiss
- Tillmann Fuchs, MBA
- Dr. Wolfgang Köberl, MBA
- Mag. Lukas Schreiner
- Mag. Wolfgang Scheibenpflug, MRICS
- Mag. Günther Grubmüller
- DI Susanne Ebm
- Philipp Ahrens, MBA
- Mag. Michael Zach
- Mag. Andreas Eder

Der Vorstand

Vorstandsmitglied Mag. Julian Jäger

Mag. Jäger, Jahrgang 1971, schloss das Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Wien ab und trat 2002 in die Rechtsabteilung der Flughafen Wien AG ein. Von 2004 bis 2006 übernahm Mag. Jäger die Leitung der Abteilung Business Development im Bereich Airline und Terminaldienste, bevor er 2007 als Chief Commercial Officer zum Malta International Airport plc wechselte, den er ab 2008 als Chief Executive Officer leitete. Am 05.9.2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Mit Beschluss des Aufsichtsrates vom 24.06.2024 wurde Herr Mag. Jäger für eine weitere 5-Jahresperiode bis 30.09.2030 zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG bestellt.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- FK Austria Wien AG

Vorstandsmitglied Dr. Günther Ofner

Dr. Ofner, Jahrgang 1956, promovierte 1983 in Rechtswissenschaften an der Universität Wien. Er war von 1986 bis 2000 als Universitätslektor und Lehrbeauftragter der Universität Wien tätig. Von 1981 bis 1992 war er Geschäftsführer des Friedrich Funder Instituts für Journalistenausbildung und Medienforschung, von 1992 bis 1994 stv. Abteilungsleiter des Auslandsbüros der Österreichischen Elektrizitätswirtschafts AG. Von 1994 bis 2004 war Dr. Ofner Mitglied des Vorstandes der Burgenländischen Elektrizitätswirtschafts AG und von 1995 bis 1997 sowie 2005 bis 2011 auch Mitglied des Vorstandes sowie 2004 bis 2005 Mitglied des Aufsichtsrates der Burgenland Holding AG. Dr. Ofner war von 2004 bis 2005 Vorsitzender des Vorstandes in der UTA Telekom AG. Danach war er von 2005 bis 2011 als Geschäftsführer sowie als Head of M&A in verschiedenen in- und ausländischen Tochterunternehmen der EVN AG tätig. Am 05.09.2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Mit Beschluss des Aufsichtsrates vom 24.06.2024 wurde Herr Dr. Ofner für eine weitere 3-Jahresperiode bis 30.09.2028 zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG bestellt.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- Österreichische Beteiligungs AG
- Hypo NOE Gruppe Bank AG
- Wiener Städtische Wechselseitiger Versicherungsverein – Vermögensverwaltung – Vienna Insurance Group
- Gemeinnützige Hilfswerk Burgenland Betriebs GmbH

Arbeitsweise des Vorstands

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

Vorstandsvergütung

Hinsichtlich der Vorstandsvergütung wird auf die von der Hauptversammlung beschlossene Vergütungspolitik sowie auf den Vergütungsbericht verwiesen. Der Vergütungsbericht wird der Hauptversammlung vorgelegt und anschließend auf der Homepage der Gesellschaft veröffentlicht.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich aus zehn Kapitalvertretern und fünf vom Betriebsrat entsandten Mitgliedern zusammen. Alle Kapitalvertreter wurden bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2026 beschließt, bestellt. In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrates am 27.05.2022 wurde Herr Ing. Ewald Kirschner zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt. Alle Mitglieder des Aufsichtsrates der Flughafen Wien AG haben sich gemäß den Leitlinien für die Unabhängigkeit, die gemäß den Anforderungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex vom Aufsichtsrat definiert wurden als unabhängig deklariert, womit den Regeln 39 und 53 des Österreichischen Corporate Governance Kodex entsprochen wird.

Mitglieder des Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Kapitalvertreter			
Ing. Ewald Kirschner, Vorsitzender seit 27.05.2022, 1957	Konsulent für Projektentwicklung, Bauangelegenheiten, Finanzierung	29.04.2011	-
Mag^{a}. PhDr. Susanne Höllinger, Stellvertreterin seit 27.05.2022, 1965	Unternehmerin und Aufsichtsrätin	03.05.2019	-
Lars Bespolka, Stellvertreter seit 27.05.2022, 1964	Executive Director, IFM Investors	31.05.2017	-
Mag^{a}. Karin Zipperer, MBA, 1969	Geschäftsführerin Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH	27.05.2022	-
DI Herbert Paierl, 1952	pcb Paierl Consulting Beteiligungs GmbH	30.04.2013	-
Dr. Karin Rest, EMBA, 1972	Geschäftsführerin VAMED KMB	30.04.2013	-
Mag. Gerhard Starsich, 1960	Generaldirektor Münze Österreich Aktiengesellschaft	30.04.2013	Aufsichtsrat ÖBB Holding AG
Mag. Manfred Pernsteiner M.A., 1984	Vertragsbediensteter Land Niederösterreich	04.09.2020	-
Boris Schucht, 1967	CEO of Urenco Ltd	01.01.2021	-
Mag^{a}. Sonja Brandtmayer, 1981	Generaldirektor-Stellvertreterin Wiener Städtischen Versicherung AG	27.05.2022	-

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder			
Thomas Schäffer, 1983	Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		
Herbert Frank, 1972	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		
Thomas Faulhuber, 1971	Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		
David John, 1973	Stv. Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		
Heinz Strauby, 1974	Arbeiterbetriebsrat		

Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

Zu Aufsichtsratsvertretern des Streubesitzes wurden Herr Mag. Gerhard Starsich, Herr DI Herbert Paierl sowie Frau Mag[a]. Sonja Brandtmayer gewählt.

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

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

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Präsidial- und Personalausschuss

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

Mitglieder des Präsidial- und Personalausschuss

- Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)
- Mag[a]. PhDr. Susanne Höllinger (1. Stellvertreterin)
- Lars Bespolka (2. Stellvertreter)

- Thomas Schäffer
- Thomas Faulhuber

Strategieausschuss

Der Strategieausschuss bereitet in Zusammenarbeit mit dem Vorstand und gegebenenfalls unter Beiziehung von Experten strategische Themen auf.

Mitglieder des Strategieausschuss

- Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzende)
- Mag[a]. PhDr. Susanne Höllinger (1. Stellvertreter)
- Lars Bespolka (2.Stellvertreter)
- Mag. Manfred Pernsteiner
- Boris Schucht
- Thomas Schäffer
- Thomas Faulhuber
- Herbert Frank

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss ist für Fragen der Rechnungslegung sowie der Prüfung der Gesellschaft und des Konzerns zuständig. Zudem wertet er die Prüfberichte des Abschlussprüfers aus und berichtet darüber dem Aufsichtsrat. Er ist mit den Agenden der Prüfung und Vorbereitung der Feststellung des Jahresabschlusses, des Vorschlages für die Gewinnverteilung und des Lageberichts sowie der Prüfung des Konzernabschlusses betraut. Darüber hinaus verantwortet der Prüfungsausschuss die Systemprüfung der Rechnungslegung, des Corporate-Governance-Berichts, die Überwachung und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems sowie des internen Revisionssystems und des Risikomanagements. Der Prüfungsausschuss erstattet einen Vorschlag für die Auswahl des Abschlussprüfers, überwacht dessen Unabhängigkeit und befasst sich mit den Inhalten des Management-Letters und dem Bericht über die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements. Als Finanzexpertin fungiert seit 27.05.2022 die Ausschussvorsitzende Mag[a]. PhDr. Susanne Höllinger, die aufgrund ihrer langjährigen einschlägigen Berufserfahrung über die dafür notwendige Expertise verfügt.

Mitglieder des Prüfungsausschuss

- Mag[a]. PhDr. Susanne Höllinger (Vorsitzende)
- Ing. Ewald Kirschner (1. Stellvertreter)
- Boris Schucht[1] (2. Stellvertreter)
- Dr. Karin Rest, EMBA
- Mag[a]. Karin Zipperer, MBA
- Thomas Faulhuber
- Thomas Schäffer
- Heinz Strauby

[1] Seit 24.03.2025, bis 24.03.2025 war Herr Lars Bespolka Mitglied des Prüfungsausschuss

Bauausschuss

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

Mitglieder des Bauausschuss

- Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)
- Dr. Karin Rest, EMBA (1. Stellvertreterin)
- Lars Bespolka (2. Stellvertreter)[2]
- Mag[a]. Sonja Brandtmayer
- DI Herbert Paierl
- Mag. Gerhard Starsich
- Thomas Faulhuber
- Herbert Frank
- David John

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

Vergütung der Aufsichtsräte 2025

Hinsichtlich der Vergütung des Aufsichtsrates wird auf den Vergütungsbericht verwiesen. Der Vergütungsbericht wird der Hauptversammlung vorgelegt und anschließend auf der Homepage der Gesellschaft veröffentlicht.

Leitlinien für die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats

Alle von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG erfüllen die Kriterien der Unabhängigkeit gemäß den aufgestellten Leitlinien im Anhang 1 zum Corporate Governance-Kodex.

Selbstevaluierung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich mit der Effizienz seiner Tätigkeit, insbesondere mit seiner Organisation und seiner Arbeitsweise im Wege der Selbstevaluierung auseinandergesetzt. Zu diesem Zweck wurden Fragebögen an alle Aufsichtsratsmitglieder ausgesandt und das Ergebnis in der 227. Aufsichtsratssitzung am 15.12.2025 erörtert.

Interne Revision und Risikomanagement

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

[2] Seit 24.06.2024

Abschlussprüfer

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 37. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft hat vor ihrer Wahl zum Abschlussprüfer dem Prüfungsausschuss einen schriftlichen Bericht vorgelegt:

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer betrugen für das Geschäftsjahr 2025 T€ 278,4 für die Abschlussprüfung, T€ 21,0 für andere Bestätigungsleistungen und T€ 41,9 für sonstige Leistungen.

Compliance-Regeln

Die entsprechenden Vorgaben aus der Marktmissbrauchsverordnung (MAR) wurden vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Compliance Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um Ad-hoc-Bereiche ergänzt werden.

Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die Zugang zu Insiderinformationen erhalten.

Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert.

Der Compliance-Verantwortliche der Flughafen Wien AG erstellt einen Tätigkeitsbericht und informiert jährlich den Aufsichtsrat.

Insiderinformationen und Directors' Dealings

Insiderinformationen werden neben den dafür vorgesehenen gesetzlichen Kanälen auf der Website der Gesellschaft veröffentlicht. Für das Geschäftsjahr 2025 sind keine Kauf- oder Verkaufsvorgänge von Aktien der Flughafen Wien AG durch Organmitglieder oder Führungskräfte (Directors' Dealings), die nach den Bestimmungen des Börsegesetzes zu veröffentlichen sind, bekannt.

Diversität

Diversität stellt für die Flughafen Wien AG ein zentrales Thema dar. Die Bedeutung zeigt unter anderem die Tatsache, dass derzeit in der Belegschaft der Flughafen Wien AG und ihrer Tochterunternehmen 79 Nationalitäten vertreten sind. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz der großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern.

Bei der Besetzung des Vorstandes und der Auswahl von Kandidaten für den Aufsichtsrat sind die fachliche Qualifikation und persönliche Kompetenz die zentralen Kriterien. Darüber hinaus wird dabei auch auf Diversität in Bezug auf Aspekte wie Geschlecht, Bildungs- und Berufshintergrund geachtet. Im abgelaufenen Geschäftsjahr waren 40% der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat Frauen. Zwei Kapitalvertreter im Aufsichtsrat haben nicht die österreichische Staatsbürgerschaft.

Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2025 bei rund 25%. Zurückzuführen ist das auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten eines Flughafenbetriebs – zwei Drittel der Belegschaft verrichten schwere körperliche Arbeit. Um die Attraktivität des Flughafen Wien als Arbeitgeber auch für Personen mit familiären Betreuungspflichten attraktiver zu machen, werden vor allem

Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen. Ziel des Unternehmens ist eine Steigerung der Frauenquote in Führungspositionen zu erreichen. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz zählen zu den Grundwerten der Flughafen Wien Gruppe.

Angaben zu wesentlichen konsolidierten Beteiligungen

Die Flughafen Wien AG hält eine kontrollierende Beteiligung am Malta International Airport plc. Der Malta International Airport notiert an der Börse in Malta und verfasst daher einen eigenen Corporate Governance Bericht auf den verwiesen wird und der auf der Homepage des Malta International Airport plc unter https://www.maltairport.com/ abgerufen werden kann.

Schwechat, März 2026

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner

Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger

Vorstandsmitglied, COO

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2025 vier Sitzungen abgehalten. Weiters fanden drei Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses, drei Sitzungen des Prüfungsausschusses und zwei Sitzungen des Bauausschusses statt.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat 2025 laufend über die Entwicklung des Unternehmens informiert, insbesondere konnte im Geschäftsjahr 2025 sowohl ein neuer Passagierrekord als auch ein Rekord-Frachtaufkommen verzeichnet werden. Die gute Verkehrsentwicklung kann einerseits auf die Akquise neuer Fluglinien und andererseits auf die neuerlich gute Auslastung der Flugzeuge zurückgeführt werden, was auch wirtschaftlich zu einem Rekordumsatz geführt hat. Trotz des Passagierwachstums konnte das hohe Qualitätsniveau weiter gesteigert werden, insbesondere wurden auch in den Sommermonaten hohe Pünktlichkeitswerte erzielt, was zu einer hohen Passagierzufriedenheit beigetragen hat. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat laufend über die wichtigsten Ausbauvorhaben, zu denen insbesondere das Projekt Süderweiterung Terminal 3 zählt und berichtete über dessen Baufortschritt und die Einhaltung des Zeit- und Kostenrahmens. Gleichzeitig wurden die Bietergespräche mit den Interessenten für die Gastronomie und Retailgeschäfte für die Süderweiterung gestartet. Der Vorstand hat den Aufsichtsrat über die Gründe zur Absage der 3. Piste informiert und deren Auswirkungen erörtert sowie die zukünftigen Investitionen in den Ausbau der weiteren Terminalinfrastruktur diskutiert.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse befassten sich 2025 außerdem mit Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und zur Reduktion von Arbeitsunfällen und mit Vorkehrungen zur Erhöhung der Cyber Security bzw. zur Abwehr von Cyberangriffen. Zudem befassten sich der Vorstand und der Aufsichtsrat mit der Entwicklung des Marktanteils der wesentlichen Airlinekunden, der Stationierung von neuen Flugzeugen am Flughafen Wien, der Frachtentwicklung und dem Ausbau und der Attraktivierung der Shopping- und Gastronomieflächen. Weiters berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat laufend über die Entwicklung der AirportCity, der Ansiedelung neuer Unternehmen, die Auflage eines Lärmschutzprogrammes für das 2-Pistensystem und über aktuelle Innovationsprojekte. Der Vorstand diskutierte mit dem Aufsichtsrat die Entwicklung der Kosten und Erlöse, insbesondere die Standortkosten, welche durch die nationale Flugabgabe zusätzlich belastet sind und erörterte dabei die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu anderen Lufthansa Drehkreuzen. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat über die gesetzlich notwendige Absenkung der Flughafenentgelte 2026 und die Auswirkungen des Rückzugs der Wizz Air vom Flughafen Wien bzw. der Flottenreduktion der Ryanair. Aufgrund des dadurch zu erwartenden Erlösrückganges wurde dem Aufsichtsrat ein Konsolidierungs- und Effizienzsteigerungsprogramm vorgestellt, um dem drohenden Produktivitätsverlust entgegenzuwirken.

Im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung an den Aufsichtsrat informierte der Vorstand über Maßnahmen im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements, über die Funktionalität des Internen Kontrollsystems, über die Tätigkeit des Wirtschaftsprüfers und die Prüfergebnisse, über die wesentlichen Rechtsstreitigkeiten, die Tätigkeit der Revision und über die Maßnahmen und Erfolge zur Verbesserung der Arbeitssicherheit. Auch über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen. Einmal im Jahr überprüft der Aufsichtsrat die Effizienz seiner Organisation und Arbeitsweise im Rahmen einer Selbstevaluierung.

Im Jahr 2026 werden die Schwerpunkte in der Umsetzung des beschlossenen Konsolidierungs- und Effizienzsteigerungsprogramms liegen, um die regulatorisch veranlasste Entgeltsenkung und den

prognostizierten Passagierrückgang auszugleichen. Gleichzeitig wird die Akquise neuer Fluglinien intensiviert, um die Reduktion der Low-Cost-Carrier zu kompensieren. Dennoch sollen 2026 die Investition in den Terminalausbau und weiteren Qualitätsverbesserungen auf das Rekordniveau von rund € 330 Mio. gesteigert werden. Beim Terminalausbau Süderweiterung liegt der Fokus auf der Fertigstellung des Innenausbaus und dem Pächterausbau.

Im Bereich der Arbeitssicherheit sollen neue Initiativen gestartet werden, um die Einhaltung der Regularien und die eigene Achtsamkeit zu erhöhen, mit dem Ziel, die Zahl der Arbeitsunfälle zu reduzieren. Zudem wird der Flughafen Wien auch 2026 seine Nachhaltigkeitsstrategie konsequent fortsetzen. Weiters sollen durch einen starken Fokus auf Innovationen und Digitalisierung weitere Produktivitätsgewinne erreicht werden.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen in Anwesenheit und mit Unterstützung des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den Lage- und Konzernlagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung sowie den Corporate-Governance-Bericht des Geschäftsjahres 2025 der Flughafen Wien AG sowie die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems wie auch des Berichts des Abschlussprüfers über die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat hat auf dieser Grundlage den Jahres- und Konzernabschluss geprüft.

Feststellung des Jahresabschlusses

Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Abschlussprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2025 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2025 der Flughafen Wien AG festgestellt.

Ergebnisverwendung

Es wird vorgeschlagen, vom Bilanzgewinn in Höhe von € 138.431.989,47 eine Dividende von € 1,65 je Aktie, das sind in Summe € 138.393.223,65 auszuschütten (bei 83.874.681 ausschüttungsberechtigten Aktien) und den Restbetrag in Höhe von € 38.765,82 auf neue Rechnung vorzutragen.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie dem Vorstand, für die im Geschäftsjahr 2025 geleistete Arbeit.

Schwechat, März 2025

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Ing. Ewald Kirschner

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2025

Die Flughafen-Wien-Gruppe

Geschäftsmodell

Der FWAG-Konzern umfasst die drei Flughäfen Wien, Malta (vollkonsolidiert) und Košice (at-Equity konsolidiert) sowie den österreichischen Flugplatz Bad Vöslau (vollkonsolidiert). Die drei internationalen Flughäfen Wien, Malta und Košice registrierten in 2025 in Summe 43,4 Mio. Passagiere (2024: 41,4 Mio. Passagiere). Den Flughafen Wien frequentierten im letzten Jahr 32,6 Mio. Fluggäste (2024: 31,7 Mio.). Damit lag Wien gemessen an den Passagierzahlen unter den top 20 europäischen Airports (Quelle: ACI Europe).

Der Fokus der Verbindungen ab Wien liegt auf innereuropäischen Routen (ca. 85% der Gesamtpassagiere). Dabei ist der Flughafen Wien eine wichtige Drehscheibe zu Destinationen in Mittel- und Osteuropa. Attraktive Langstreckenverbindungen runden das Profil ab. Insbesondere profitiert der Flughafen Wien vom großen Einzugsgebiet, welches neben Österreich vor allem auch Teile der Tschechischen Republik, der Slowakei und Ungarns umfasst. Wien ist neben den Flughäfen Frankfurt, München und Zürich einer von vier Lufthansa Hubs. Der Home Carrier Austrian Airlines erreichte im letzten Jahr einen Marktanteil von 46%, jener der gesamten Lufthansa-Gruppe beträgt knapp 50%.

Als Komplettbetreiber erbringt der Flughafen Wien die gesamte Dienstleistungspalette des Flughafenbetriebes. Dazu zählen die Steuerung des operativen Flugbetriebs, Bodenabfertigungsdienste, Sicherheitsdienstleistungen und die kommerziellen Aktivitäten des Immobilienmanagements am Standort. Am Airport Malta sind einzelne Prozesse wie Handling oder Sicherheitsdienstleistungen an externe Anbieter ausgelagert.

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

Fünf Segmente der Geschäftstätigkeit

Airport

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

Handling & Sicherheitsdienstleistungen

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

Retail & Properties

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

Malta

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

Sonstige Segmente

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

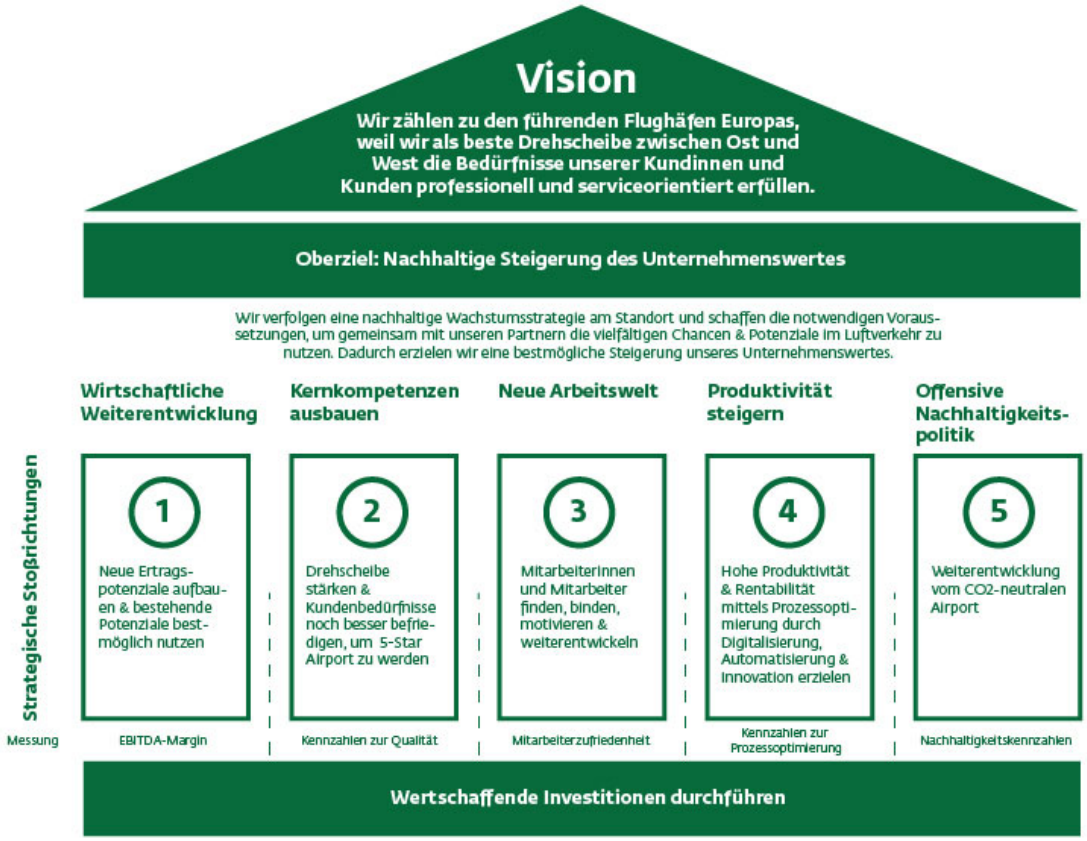
Hinweis: Bei der Summierung gerundeter Beträge und Prozentangaben können durch die Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.

Strategie 2030

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

- Wirtschaftlichkeit
- Kundenorientierung
- Respekt
- Professionalität
- Nachhaltigkeit

Abgeleitet vom strategischen Oberziel „nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes" verfolgt die Unternehmensstrategie fünf strategische Schwerpunktthemen:



Wirtschaftliche Weiterentwicklung

Neue Ertragspotenziale aufbauen und bestehende Potenziale bestmöglich nutzen

Eine konsequente Kostendisziplin ermöglichte der FWAG eine vollständige Schuldentilgung sowie regelmäßige Dividendenzahlungen.

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

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

Kostendruck (insb. durch steigende Personalkosten) macht weitere Einsparungen sowie Prozessoptimierungen unerlässlich. Die Maximierung der Wirtschaftlichkeit, Kostentreue und Kostentransparenz sind wichtige Erfolgsfaktoren. Auch ein aktives Energie- und Betriebskostenmanagement und laufende Effizienzsteigerungsmaßnahmen sind von großer Bedeutung.

Kernkompetenzen ausbauen

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

Der Flughafen Wien ist ein verlässlicher Partner, der seinen Kunden die notwendigen Kapazitäten rechtzeitig zur Verfügung stellt und somit Wachstumspotenziale ermöglicht. Bei kundenrelevanten Kriterien im Aviation-Bereich wie Pünktlichkeit, Umsteigezuverlässigkeit oder Service Qualität sowie im Bereich „Safety & Security“ erzielt der Flughafen Wien eine überdurchschnittlich hohe Qualität bei gleichzeitig überaus effizientem Ressourceneinsatz. Diese international anerkannte Kernkompetenz gilt es auch zukünftig zu halten bzw. auszubauen. Ein ausgezeichnetes Zusammenspiel von funktionierenden Services (Terminal, Sicherheitskontrolle, Gepäck, Airside-Management, Handling etc.) ist der Garant dafür, dass der Flughafen Wien die höchste Pünktlichkeit aller Hubs der Lufthansa-Gruppe erreicht und dadurch den am Standort operierenden Fluglinien einen Wettbewerbsvorteil bietet.

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

Neue Arbeitswelt

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter finden, binden, motivieren und weiterentwickeln

Der Flughafen Wien ist ein attraktiver Arbeitgeber. Diese Position gilt es durch gezielte Maßnahmen auch zukünftig zu halten und konsequent weiter auszubauen. Die Wahrnehmung als verlässlicher und guter Arbeitgeber in der Bevölkerung ist ein wichtiger Schlüssel, um in einem kompetitiven Umfeld bestehen zu können.

Im Kampf um die besten Talente wird zukünftig dem Diversitätsmanagement, der Förderung von Frauen und der Vereinbarkeit von Beruf und Familie eine noch größere Bedeutung zukommen. Das Management der FWAG zeichnet sich durch eine enge, vertrauensvolle und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit den Belegschaftsvertretern aus. Die Entwicklung von Löhnen und Gehältern, Flexibilisierungsmaßnahmen sowie weitere Anpassungen im Personalbereich sollen in bewährter Art und Weise in enger Abstimmung zwischen den Belegschaftsvertretern und dem Unternehmen erfolgen.

Technologische Neuerungen in den Bereichen Digitalisierung und Automatisierung werden Prozesse verbessern und dadurch die Produktivität steigern. Ebenso wird auch der Anspruch an die technischen Fähigkeiten der bestehenden sowie der neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiter steigen.

Produktivität steigern

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

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

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

Zusätzlich entsteht durch das aufgebaute Startup-Ökosystem im AirportCity Conference & Innovation Center, insbesondere auch durch die enge Zusammenarbeit mit „Plug and Play“, einem der größten Startup Accelerator weltweit, eine Symbiose aus Innovation, Conference und Co-Working.

Offensive Nachhaltigkeitspolitik

Weitere Steigerung der Energieeffizienz, SAF als Dekarbonisierungshebel der Luftfahrtindustrie

Der Flughafen Wien bekennt sich zu einem nachhaltigen Umgang mit der Umwelt und übernimmt Verantwortung für sein Umland und die dort lebende Bevölkerung. Zusätzlich zu einem CO_2-neutralen Flughafenbetrieb (nach ACA Level 3+) werden im Flugverkehr insbesondere Sustainable Aviation Fuels (SAF) eine zentrale Rolle zur Dekarbonisierung der Branche spielen. Der Flughafen Wien wird die für die Betankung mit SAF notwendige Infrastruktur bereitstellen und die Dekarbonisierung der Aviation-Branche bestmöglich unterstützen.

- Erhöhung der Energieeffizienz
- Ausbau der eigenen nachhaltigen Stromproduktion
- Reduktion der laufenden Ressourcenverbräuche
- Maßnahmen zur Minimierung des induzierten CO_2-Ausstoßes (Optimierung öffentliche Verkehrsanbindung, Umstellung Fuhrpark auf nachhaltige Antriebsformen etc.)
- Ertüchtigung der Netzinfrastruktur, um den künftigen Anforderungen gerecht zu werden
- Nachhaltige Beschaffung
- Förderung der Entwicklung von SAF und die Errichtung der notwendigen Infrastruktur
- Kooperativer Dialog mit dem Umfeld des Flughafens durch Fortführung und Weiterentwicklung der vertrauensvollen Arbeit des Dialogforums und des intensiven Austausches mit Entscheidungsträgern und der Bevölkerung in der Region.

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Makroökonomische Umfeldfaktoren wie Wirtschaftswachstum, Währungsrelationen, die Entwicklung der verfügbaren Einkommen sowie der globalen Handelsströme haben maßgeblichen Einfluss auf den Flugverkehr. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub insbesondere von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone sowie der Regionen Zentral- und Südosteuropa abhängig. Dies gilt ebenso für die Flughäfen Malta und Košice, wobei bei diesen zusätzlich die spezifischen lokalen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus beeinflussen auch die wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen in Nordamerika, Russland sowie im Fernen, Mittleren und Nahen Osten die Geschäftsentwicklung des FWAG-Konzerns. In diesem Zusammenhang sind insbesondere der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine sowie die anhaltenden geopolitischen Spannungen im Nahen Osten von besonderer Bedeutung.

Im Euroraum stieg das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2025 um 1,4%. Zusätzlich zu den im Lauf des Jahres eingeführten US-Zöllen belastet der Exportdruck aus China den globalen Wettbewerb und somit auch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Auch der derzeit starke Euro wirkt sich belastend auf die Exportaussichten des Euroraums aus. Der Arbeitsmarkt zeigt sich dagegen weiterhin robust. Die Inflation lag 2025 bei rund 2% und die Europäische Zentralbank senkte den Leitzins auf 2,0%. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen – stabile Inflation, steigende Realeinkommen – dürfte sich das Investitionsklima im Prognosezeitraum verbessern. Für die Jahre 2026 und 2027 prognostiziert das WIFO ein Wirtschaftswachstum von 1,0% bzw. 1,4% im Euroraum. (Quelle: WIFO Konjunkturprognose, Dezember 2025)

Die globale Konjunktur entwickelte sich bis Herbst 2025 positiv. In den USA wirkte sich der „Government Shutdown" zwar dämpfend auf die Wirtschaftsleistung zum Jahresende aus, dennoch erreichten die USA und auch China im Jahr 2025 Wachstumsraten von 2,0% bzw. 4,8%. Ebenso zeigten die weltweite Industrieproduktion und der internationale Warenhandel eine Aufwärtstendenz. Die Zollpolitik der USA führt zunehmend zu Handelsumlenkungen. Während die US-Importe aus China zurückgingen, stiegen die chinesischen Exporte insgesamt weiter an. Angesichts einer sich stabilisierenden Inflation und einer steigenden Arbeitslosigkeit senkte die US-Notenbank (Fed) im Jahr 2025 den Leitzins. In China führte die verhaltene Binnennachfrage zu sinkenden Inlandspreisen und damit auch zu niedrigeren Exportpreisen, was die internationale Wettbewerbsfähigkeit chinesischer Unternehmen weiter stärkt. Für die kommenden Jahre wird sowohl für die USA als auch für China ein robustes Wirtschaftswachstum erwartet. Für die Jahre 2026 und 2027 prognostiziert das WIFO für die USA Zuwächse von 2,2% und 2,4%, für China von 4,5% und 4,4%. (Quelle: WIFO Konjunkturprognose, Dezember 2025)

Österreich konnte sich im Jahr 2025 etwas von der Rezession der vergangenen Jahre erholen und zumindest ein niedriges reales Wirtschaftswachstum von 0,5 % verzeichnen. Für die Jahre 2026 und 2027 wird ein moderates Wachstum mit BIP-Steigerungsraten von 1,2% und 1,4% prognostiziert. (Quelle: WIFO Konjunkturprognose, Dezember 2025)

Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft und Reisetätigkeit

Die Entwicklung des österreichischen Tourismus konnte sich im abgelaufenen Jahr weiter verbessern. Für das gesamte Kalenderjahr 2025 wurden über 157 Mio. Nächtigungen in Österreich verzeichnet, ein Plus von 1,9% gegenüber 2024. Davon entfielen knapp 117 Mio. Nächtigungen auf ausländische Gäste. Dies entspricht einem Zuwachs von 2,4%. (Quelle: Statistik Austria)

Die Reisetätigkeit der Inländer ging im Jahr 2025 erstmals seit 2020 im Vorjahresvergleich um 3,3% zurück. Nach 24,4 Mio. Urlaubs- und Geschäftsreisen in Q1-3/2024, wurden für die ersten drei Quartale 2025 23,7 Mio. Reisen registriert. (Quelle: Statistik Austria).

Verkehrsentwicklung

Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe

Die wichtigsten Verkehrszahlen der FWAG im Überblick

Verkehrskennzahlen VIE, MIA, KSC	2025	Veränderung	2024
Gesamtpassagiere	43.446.207	4,9%	41.412.671
davon Lokalpassagiere	36.609.396	6,0%	34.545.869
davon Transferpassagiere	6.575.780	-2,9%	6.769.602
Flugbewegungen	312.030	4,5%	298.666
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	340.917	6,5%	320.142

Dank der anhaltend positiven Verkehrsdynamik im Jahr 2025 erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe (Flughafen Wien, Malta Airport und Flughafen Košice) einen neuen Passagierrekord. Das Passagieraufkommen in der Gruppe stieg im Jahresvergleich um 4,9% auf insgesamt 43.446.207 Passagiere.

Mit einem Plus von 6,0% auf 36.609.396 Passagiere zeigten insbesondere die Lokalpassagiere ein deutliches Wachstum gegenüber 2024. Die Zahl der Transferpassagiere reduzierte sich hingegen um 2,9%. Die Flugbewegungen nahmen um 4,5% auf 312.030 Starts und Landungen zu, liegen aber weiterhin unter den Höchstwerten aus 2019. Ebenfalls einen Zuwachs erzielte das Frachtvolumen, das in der Gruppe gegenüber dem Vorjahr um 6,5% auf 340.917 Tonnen zulegte.

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien 2025

Steigerung der Passagierzahlen (+2,6%) führte zu neuem Rekord

Verkehrskennzahlen	2025	Veränderung	2024
Gesamtpassagiere (in Mio.)	32,6	2,6%	31,7
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	25,7	3,5%	24,9
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,6	-2,9%	6,8
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,3	n.a.	0,1
Flugbewegungen	240.360	2,7%	234.138
MTOW (in Mio. Tonnen)	10,4	3,6%	10,0
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	313.763	5,3%	297.945
Sitzladefaktor in %	80,5	n.a.	80,8
Anzahl der Destinationen	203	4,1%	195
Anzahl der Airlines	76	5,6%	72

Mit 32,6 Mio. Passagieren erzielte der Flughafen Wien in 2025 einen neuen Höchstwert. Im Vorjahresvergleich stieg die Zahl der Reisenden um 2,6% bzw. mehr als 800.000 Fluggäste. Neben den verkehrsstarken Hochsommermonaten Juli und August wurden auch im Juni, September und Oktober jeweils über drei Millionen Fluggäste gezählt. Von August bis Dezember erreichte der Flughafen Wien in jedem Monat neue Passagierhöchststände. An 115 Tagen des Jahres 2025 zählte man mehr als 100.000 Fluggäste, und am 3. August wurde mit 121.905 Reisenden ein neuer Tagesrekord verzeichnet.

Trotz der gestiegenen Passagierfrequenz blieben die Pünktlichkeitswerte auf einem sehr hohen Niveau. Im europäischen Hub-Vergleich liegt der Flughafen Wien damit im Spitzenfeld und besser als die anderen Lufthansa-Hubs. Diese gute Performance zeigt die operative Effizienz und hohe Servicequalität des Flughafen Wien.

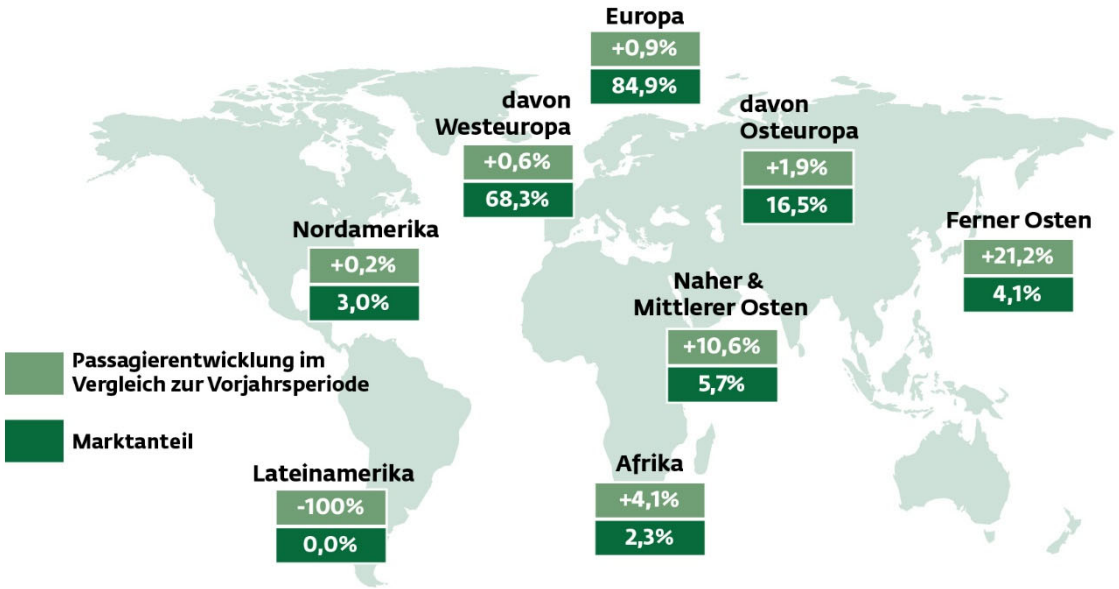
Das Passagieraufkommen gliederte sich in 25.735.347 Lokalpassagiere (+3,5% gegenüber 2024) und 6.563.414 Transferpassagiere (-2,9%). Die Flugbewegungen legten um 2,7% auf 240.360 Starts und Landungen zu. Im Vergleich zu 2019 entspricht dies jedoch weiterhin einer um 26.442 (-9,9 %) niedrigeren Zahl von Starts und Landungen. Die Differenz gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 erklärt sich durch die gesteigerte durchschnittliche Passagierzahl pro Flug, die von 121 auf 138 zulegte – bedingt durch den Einsatz größerer Flugzeugtypen sowie einen höheren Sitzladefaktor. Letzterer lag 2025 mit 80,5 % weiterhin auf einem hohen Niveau (2024: 80,8 %).

2025 wurde der Flughafen Wien von insgesamt 76 Fluglinien (2024: 72) angeflogen, welche 203 Destinationen (2024: 195) in 65 Ländern (2024: 65) im Linienverkehr bedienten.

Passagierentwicklung am Flughafen Wien

Aufkommen abfliegender Passagiere (Linie & Charter) 2025 nach Regionen

Region	2025	Veränderung	2024	Anteil 2025	Anteil 2024
Westeuropa	11.027.133	0,6%	10.956.558	68,3%	69,3%
Osteuropa	2.669.427	1,9%	2.619.728	16,5%	16,6%
Ferner Osten	668.870	21,2%	552.041	4,1%	3,5%
Naher und Mittlerer Osten	927.495	10,6%	838.893	5,7%	5,3%
Nordamerika	480.895	0,2%	479.701	3,0%	3,0%
Afrika	363.297	4,1%	348.900	2,3%	2,2%
Lateinamerika	0	-100,0%	7.604	n.a.	0,0%
	16.137.117	2,1%	15.803.425	100,0%	100,0%



Abgeflogene Passagiere (Linie und Charter), 2025 im Vergleich zu 2024 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2025

Westeuropa bleibt mit einem Anteil von 68,3% aller Passagiere die beliebteste Region ab Wien (+0,6% auf 11.027.133 Reisende). Auf Länderebene entfielen die größten absoluten Zuwächse auf die Türkei (+68.698 bzw. +8,2%), gefolgt von Griechenland (+36.825 bzw. +4,9%) und Italien (+19.029 bzw. +1,4%). Das beliebteste Zielland ab Wien ist weiterhin Deutschland; es lag jedoch mit lediglich 74% der Passagierzahlen von

2019 deutlich unter dem Vorkrisenniveau. Top-Reiseziele im Hochsommer waren Antalya, Mallorca, Barcelona, Kreta und Venedig. Diese Destinationen trugen maßgeblich zur positiven Entwicklung der Verkehrszahlen bei.

Nach Osteuropa konnte der Flughafen Wien ein Passagierplus von 1,9% auf 2.669.427 Reisende verzeichnen. Trotz der dämpfenden Effekte aufgrund geopolitischer Spannungen erhöhte sich das Passagieraufkommen in den Nahen und Mittleren Osten gegenüber 2024 um 10,6% auf 927.495 Fluggäste. Mit der weiteren Markterholung sowie Neuaufnahme von Destinationen in den Fernen Osten reisten 668.870 Fluggäste in die Region, was einem deutlichen Plus von 21,2% gegenüber 2024 entspricht. Nordamerika entwickelte sich mit einem Passagierzuwachs von 0,2% solide, der Marktanteil von 3,0% blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert. Die Anzahl der Reisenden nach Afrika erhöhte sich um 4,1% auf 363.297. Nach Lateinamerika gab es 2025 kein Destinationsangebot vom Flughafen Wien.

Die 5 passagierstärksten Destinationen 2025 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2025	Veränderung	2024
1. London	681.909	-6,4%	728.849
2. Istanbul	570.242	12,0%	508.979
3. Frankfurt	542.874	6,0%	512.060
4. Paris	463.661	0,2%	462.877
5. Barcelona	381.814	2,9%	370.964

Passagieraufkommen Zentral- und Osteuropa 2025 (abflieg. Passagiere)

Destinationen	2025	Veränderung	2024
1. Bukarest	258.654	2,5%	252.367
2. Warschau	222.188	-3,4%	229.955
3. Tirana	218.033	13,0%	192.986
4. Sofia	213.435	3,9%	205.358
5. Pristina	131.505	10,2%	119.336
6. Belgrad	122.700	0,8%	121.772
7. Riga	102.487	-10,6%	114.673
8. Chisinau	96.710	37,8%	70.196
9. Podgorica	94.391	13,7%	83.053
10. Krakau	81.113	-24,0%	106.666
Sonstige	1.128.211	0,4%	1.123.366
Abfliegende Passagiere	**2.669.427**	**1,9%**	**2.619.728**

Passagieraufkommen Langstrecke 2025 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2025	Veränderung	2024
1. Bangkok	176.431	8,3%	162.941
2. Taipei	112.840	2,2%	110.396
3. Newark	101.367	10,5%	91.712
4. Peking	79.437	29,1%	61.512
5. Toronto	77.895	-3,3%	80.539
6. Chicago	66.649	-8,6%	72.912
7. Washington	60.700	3,0%	58.953
8. New York	60.617	-7,9%	65.849
9. Addis Abeba	56.194	6,6%	52.730
10. Seoul	47.642	4,6%	45.549
Sonstige	396.467	25,4%	316.074
Abfliegende Passagiere	**1.236.239**	**10,5%**	**1.119.167**

Passagieraufkommen Naher & Mittlerer Osten 2025 (abflieg. Passagiere)

Destinationen	2025	Veränderung	2024
1. Dubai	239.391	2,9%	232.568
2. Tel Aviv	222.183	44,1%	154.238
3. Abu Dhabi	146.566	0,7%	145.615
4. Doha	129.902	-7,4%	140.233
5. Amman	48.241	4,8%	46.042
Sonstige	141.212	17,5%	120.197
Abfliegende Passagiere	**927.495**	**10,6%**	**838.893**

Passagieraufkommen nach Airlines 2025

Fluglinie	2025	Verän-derung	2024	Anteil 2025	Anteil 2024
Austrian	14.915.887	2,3%	14.581.301	45,8%	46,0%
Ryanair/Lauda	6.659.108	0,2%	6.643.398	20,5%	20,9%
Wizz Air	1.832.033	-9,2%	2.016.566	5,6%	6,4%
Eurowings	732.246	-6,9%	786.690	2,2%	2,5%
Pegasus Airlines	599.740	21,5%	493.456	1,8%	1,6%
Turkish Airlines	555.896	-4,0%	578.867	1,7%	1,8%
Emirates	459.918	2,6%	448.305	1,4%	1,4%
KLM Royal Dutch Airlines	383.611	-0,5%	385.416	1,2%	1,2%
SunExpress	378.559	-2,5%	388.328	1,2%	1,2%
Iberia	344.118	2,0%	337.452	1,1%	1,1%
Sonstige	5.697.999	12,6%	5.060.057	17,5%	16,0%
davon Lufthansa-Gruppe[1]	16.174.272	0,4%	16.105.305	49,7%	50,8%
davon Low-Cost Carrier	9.831.433	1,5%	9.689.292	30,2%	30,5%
Passagiere gesamt	**32.559.115**	**2,6%**	**31.719.836**	**100,0%**	**100,0%**

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

Entwicklung der größten Airlines am Flughafen Wien

Austrian Airlines behauptete weiterhin die Position als Marktführer am Flughafen Wien. 2025 erreichte die Fluggesellschaft einen stabilen Marktanteil von 45,8% am Gesamtpassagieraufkommen (2024: 46,0%). Im Berichtsjahr wurden insgesamt 14.915.887 Fluggäste abgefertigt, was einem Anstieg von 334.586 Fluggästen bzw. 2,3% gegenüber 2024 entspricht.

Ryanair/Lauda bleibt der zweitgrößte Carrier am Standort. Die Airline zählte insgesamt 6.659.108 Passagiere von und nach Wien, was einer leichten Steigerung von 15.710 Reisenden oder 0,2% entspricht. Der Marktanteil am Gesamtpassagieraufkommen 2025 reduzierte sich leicht auf 20,5% (2024: 20,9%).

Die drittstärkste Airline, Wizz Air, fertigte in 2025 1.832.033 Reisende ab. Aufgrund der von der Fluglinie reduzierten Kapazität verringerte sich das Passagieraufkommen im Jahresvergleich um 9,2%. Der Anteil am Gesamtpassagieraufkommen ging dadurch um 0,8 Prozentpunkte auf 5,6% zurück.

Erneuter Frachtrekord in 2025

Die gesamte Frachtmenge am Flughafen Wien (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) erreichte 313.763 Tonnen, ein Plus von 5,3% gegenüber dem Vorjahr. Dabei wurde sowohl bei der abgefertigten Luftfracht (208.246 Tonnen, +0,2%), als auch beim Trucking (105.517 Tonnen, +17,0%) ein Wachstum erzielt. Das von der FWAG abgefertigte Frachtvolumen lag bei 250.019 Tonnen und entspricht einem Plus von 3,8% gegenüber 2024 sowie einem Marktanteil von 79,7%.

Innerhalb der Luftfracht kam es im Belly-Verkehr infolge der Wiederaufnahme zusätzlicher Langstreckenverbindungen zu einem deutlichen Anstieg von 10,8%. Im Gegensatz dazu ging das Frachtervolumen um 15,8 % zurück. Die Warenströme waren weitgehend ausgewogen und wurden sowohl von einem Exportwachstum (+8,4 %) als auch von einem Importzuwachs (+2,8 %) getragen.

Verkehrsentwicklung der Flughäfen Malta und Košice

Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen)

Verkehrskennzahlen	2025	Veränderung	2024
Gesamtpassagiere (in Mio.)	**10,1**	12,3%	9,0
Flugbewegungen	**65.470**	11,4%	58.773
MTOW (in Mio. Tonnen)	**2,6**	12,4%	2,3
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	**27.151**	22,3%	22.194

Der Flughafen Malta verzeichnete im Jahr 2025 einen Passagieranstieg auf 10.061.969 Reisende (+12,3%) und überschritt somit erstmals die Marke von 10 Mio. Passagieren. Die Flugbewegungen erhöhten sich um 11,4% von 58.773 auf 65.470 Starts und Landungen. Auch das Frachtaufkommen konnte um 4.957 Tonnen beziehungsweise 22,3% auf 27.151 Tonnen zulegen.

Košice (at-Equity-Beteiligung)

Verkehrskennzahlen	2025	Veränderung	2024
Gesamtpassagiere (in Mio.)	**0,8**	12,2%	0,7
Flugbewegungen	**6.200**	7,7%	5.755
MTOW (in Mio. Tonnen)	**0,2**	15,5%	0,2
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	**3,2**	-1,2%	3,2

Der Flughafen Kosice erreichte gegenüber 2024 ebenfalls ein starkes Wachstum von 12,2% auf 825.123 Reisende und erzielte damit einen neuen Passagierrekord.

Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie die Methodik der Anpassungen für 2025 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt.

Die Novellierung des FEG aufgrund der Covid-19 Pandemie führte zu Änderungen bei der Berechnung der Flughafenentgelte. Die Flughafenentgelte am Flughafen Wien werden gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet von 1.8. bis 31.7.) angepasst.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die FWAG folgende Änderungen der Entgelte ab 1.1.2025, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden.

- Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt +4,60%
- Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt +4,60%
- Infrastrukturentgelt Betankung +4,60%

Das Sicherheitsentgelt betrug € 10,75/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility" – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) betrug € 0,86/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,19/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,29/abfliegender Passagier.

Die FWAG hat, wie im Vorjahr zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2025 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 9,86/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 14,46/abfliegender Transferpassagier gesenkt.

Ergänzend wurden mit dem Volumenincentive das nachhaltige Passagiervolumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert und mit dem Transfer-Security-Incentive die Rolle des Flughafen Wien als Hub-Airport weiter gestärkt. Der Frachtincentive dient der Förderung des Frachtverkehrs auf der Langstrecke. Der Destinationsincentive findet bei Linienflügen zu neuen Destinationen Anwendung. Diese Incentives wurden ebenfalls um +4,60% valorisiert. Seit 2025 werden zusätzliche Flüge zu Langstreckendestinationen mittels eines Langstreckenincentives gefördert.

Entgelte des Flughafen Malta

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

Umsatzentwicklung

Externe Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Airport	536,5	5,9%	506,6
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	198,0	11,4%	177,8
Retail & Properties	215,0	5,9%	203,0
Malta	157,0	9,9%	142,9
Sonstige Segmente	22,5	0,2%	22,5
Externer Konzernumsatz	**1.128,9**	**7,2%**	**1.052,7**

Die Umsatzerlöse des FWAG-Konzerns stiegen im Geschäftsjahr 2025 um 7,2% auf € 1.128,9 Mio. (2024: € 1.052,7 Mio.). Alles Segmente verzeichneten eine positive Entwicklung. Die Details dazu finden sich in den nachfolgenden Kapiteln.

Entwicklung der Segmente

Ergebnis der Segmente 2025

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheits-dienstleis-tungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern-überlei-tung	Summe
Segmentumsätze[1]	579,4	309,4	233,4	157,0	181,1	-331,3	1.128,9
Betriebsleistung	585,5	310,1	237,9	157,0	184,8	-331,3	1.144,0
Betriebsaufwand[2]	489,5	301,4	140,7	81,6	182,5	-331,3	864,4
EBITDA	169,2	16,3	115,9	95,0	15,9		412,4
EBITDA-Marge in %	29,2	5,3	49,7	60,5	8,8		36,5
EBIT	96,0	8,7	97,2	75,4	2,3		279,5
EBIT-Marge in %	16,6	2,8	41,6	48,0	1,3		24,8

1) enthält in den Segmenten externe und interne Umsätze; die Summe stellt den externen Konzernumsatz dar
2) inkl. Abschreibungen sowie at-Equity-Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente

Ergebnis der Segmente 2024

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheits-dienstleis-tungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern-überlei-tung	Summe
Segmentumsätze[1]	549,4	285,7	221,4	142,9	185,0	-331,7	1.052,7
Betriebsleistung	555,4	286,9	225,2	142,9	187,8	-331,7	1.066,6
Betriebsaufwand[2]	429,1	278,3	131,4	72,8	180,6	-331,7	760,5
EBITDA	204,3	17,1	113,9	87,2	19,8		442,3
EBITDA-Marge in %	37,2	6,0	51,4	61,0	10,7		42,0
EBIT	126,3	8,6	93,9	70,1	7,3		306,1
EBIT-Marge in %	23,0	3,0	42,4	49,1	3,9		29,1

1) enthält in den Segmenten externe und interne Umsätze; die Summe stellt den externen Konzernumsatz dar
2) inkl. Abschreibungen sowie at-Equity-Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente

Segment Airport

Beträge in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Aircraftbezogene Entgelte	80,4	9,8%	73,2
Passagierbezogene Entgelte	390,2	5,1%	371,3
Infrastrukturerlöse & Dienstleistungen	65,9	6,1%	62,1
Umsatz Segment Airport	**536,5**	**5,9%**	**506,6**

Umsatzanstieg auf € 536,5 Mio. (2024: € 506,6 Mio.)

In 2025 stieg der externe Umsatz im Segment Airport um 5,9% auf € 536,5 Mio. (2024: € 506,6 Mio.). Die passagierbezogenen Entgelte legten in Folge der robusten Passagierentwicklung (+2,6%) sowie von Entgeltanpassungen um 5.1% auf € 390,2 Mio. zu (2024: € 371,3 Mio.). Dämpfend wirkten im Vergleich zur Vorperiode höhere temporäre Incentives im Winterflugplan zu Beginn des Jahres. Die Erlöse aus aircraftbezogenen Entgelten stiegen im Vorjahresvergleich im Wesentlichen aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens (Bewegungen: +2,7%, MTOW: +3,6%) um 9,8% auf € 80,4 Mio. (2024: € 73,2 Mio.). Die Erlöse aus der Bereitstellung und Vermietung von Infrastruktur sowie aus sonstigen Dienstleistungen verzeichneten ein Plus von 6,1% auf € 65,9 Mio. (2024: € 62,1 Mio.). Mit einem Anteil von 47,5% (2024: 48,1%) leistet das Segment Airport den größten Beitrag zum Konzernumsatz. Die internen Umsatzerlöse liegen mit

€ 42,9 Mio. auf dem Niveau des Vorjahres (2024: € 42,8 Mio.), die sonstigen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) belaufen sich auf € 6,1 Mio. nach € 6,0 Mio. in 2024.

Der Materialaufwand lag mit € 8,0 Mio. (2024: € 6,4 Mio.) um 25,2% oder € 1,6 Mio. über dem Vorjahreswert, im Wesentlichen bedingt durch einen höheren Verbrauch an sonstigem Material. Der Anstieg des Personalaufwands um € 11,2 Mio. auf € 66,1 Mio. ist auf kollektivvertragliche Erhöhungen (ab 1.5.2025 +3,3%) und Dotierungen von Personalrückstellungen unter anderem im Zusammenhang mit Unterauslastung zurückzuführen. Der durchschnittliche Personalstand blieb 2025 mit 561 Mitarbeitern (2024: 559) stabil. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um € 54,7 Mio. auf € 128,0 Mio. (2024: € 73,3 Mio.). Dabei waren mehrere Sondereffekte zu berücksichtigen: Einerseits Buchwertabgänge von insgesamt € 55,9 Mio. betreffend die Nichtrealisierung des Projektes 3. Piste, andererseits Aufwendungen für Umweltmaßnahmen in den Umlandgemeinden in Höhe von € 6,5 Mio. Ein Sondereffekt im Vorjahr betraf die Dotierung der Verpflichtung aus Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von € 23,9 Mio. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr - unter anderem infolge der geänderten Konsolidierung der Get2 - höhere Ausgaben für Fremdleistungen an. Zusätzlich erhöhten sich die Instandhaltungen sowie die Marketing- und Markt-kommunikationsaufwendungen. Der interne Betriebsaufwand reduzierte sich um € 2,4 Mio. auf € 214,2 Mio. Darin enthalten sind u.a. Kosten für die Sicherheitskontrolle, IT-Leistungen, Instandhaltungen und sonstige passagierbezogene Leistungen.

Segmentergebnis durch Sondereffekt belastet

Das EBITDA verringerte sich deutlich um € 35,1 Mio. auf € 169,2 Mio. (2024: € 204,3 Mio.), im Wesentlichen aufgrund der oben beschriebenen Sondereffekte, insbesondere dem Buchwertabgang im Zusammenhang mit der Nichtrealisierung des Projekts 3. Piste. Unter Berücksichtigung der Abschreibungen im Ausmaß von € 73,2 Mio. (2024: € 78,0 Mio.) wurde ein Segment-EBIT von € 96,0 Mio., nach € 126,3 Mio. im Vorjahr erzielt. Die EBITDA-Marge sank daher von 37,2% auf 29,2%, die EBIT-Marge um 6,4 Prozentpunkte auf 16,6%.

Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Beträge in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Ground Handling	131,9	14,5%	115,2
Frachtabfertigung (Cargo)	38,3	5,9%	36,2
Sicherheitsdienstleistungen	6,0	15,8%	5,1
Passenger Handling	11,1	4,9%	10,5
General Aviation, Sonstiges	10,8	0,7%	10,7
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen	**198,0**	**11,4%**	**177,8**

Umsatzplus um 11,4% auf € 198,0 Mio.

Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen wurden 2025 Umsätze von € 198,0 Mio. erzielt - ein Anstieg um 11,4% im Vorjahresvergleich (2024: € 177,8 Mio.). Die Umsatzerlöse aus dem Ground Handling (Vorfeld- und Verkehrsabfertigung) stiegen aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens um 14,5% auf € 131,9 Mio. Die Steigerung ist auf höhere Enteisungserlöse und verkehrsabhängige Umsätze zurückzuführen. Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) fiel mit 85,7% um einen Prozentpunkt niedriger aus als im Vorjahr (2024: 86,7%). Die Erlöse aus der Frachtabfertigung liegen – bedingt durch das um 5,3% auf 313.763 Tonnen erhöhte Frachtvolumen - mit € 38,3 Mio. um 5,9% oder € 2,1 Mio. über dem Vorjahr. Die externen Erlöse aus dem Passenger Handling stiegen leicht auf € 11,1 Mio. (2024: € 10,5 Mio.), die externen Umsätze für Sicherheitsdienstleistungen auf € 6,0 Mio. (2024: € 5,1 Mio.). Der Bereich General Aviation erwirtschaftete einen nahezu unveränderten Umsatz von € 10,8 Mio. (2024: € 10,7 Mio.). Die internen Umsatzerlöse erhöhten sich u.a. durch passagierbezogene Leistungen an andere Segmente (z.B. Sicherheitskontrolle) um 3,2% auf € 111,4 Mio. (2024: € 107,9 Mio.).

Die sonstigen Erträge reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um € 0,5 Mio. auf € 0,7 Mio. (2024: € 1,2 Mio.).

Der Materialaufwand stieg hauptsächlich durch einen höheren Verbrauch an Enteisungsmaterial um 9,2% auf € 10,6 Mio. (2024: € 9,7 Mio.). Auch im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen wirkten sich die kollektivvertragliche Erhöhung per 1.5.2025 (+3,3%) sowie eine um 68 Personen auf 3.101 gestiegene durchschnittliche Mitarbeiterzahl aus. Der Personalaufwand erhöhte sich um € 17,9 Mio. oder 8,7% auf € 224,9 Mio. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen um € 3,8 Mio. auf € 17,3 Mio. (2024: € 13,6 Mio.) zu. Die Erhöhung betrifft vor allem Fremdleistungen, gestiegene Miet- und Lizenzaufwendungen sowie höhere Zuweisungen zu Wertberichtigungen, denen Auflösungen im Vorjahr gegenüberstehen. Der interne Betriebsaufwand legte um 3,5% auf € 40,9 Mio. zu und betrifft im Wesentlichen gestiegene Kosten für Instandhaltungen und IT.

Klar positives EBIT auf Vorjahresniveau

Das EBITDA des Segments Handling & Sicherheitsdienstleistungen erreichte € 16,3 Mio. nach € 17,1 Mio. in der Vergleichsperiode. Nach Berücksichtigung der Abschreibungen in Höhe von € 7,6 Mio. (2024: € 8,5 Mio.) beträgt das EBIT € 8,7 Mio. (2024: € 8,6 Mio.). Die EBITDA-Marge lag 2025 mit 5,3% um 0,7 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau von 6,0%, die EBIT-Marge betrug 2,8% (2024: 3,0%).

Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Parkerlöse	64,2	4,3%	61,5
Vermietung	37,2	2,6%	36,2
Center Management & Hospitality	113,6	7,9%	105,3
Umsatz Segment Retail & Properties	**215,0**	**5,9%**	**203,0**

Umsatz um € 11,9 Mio. auf € 215,0 Mio. verbessert

Die externen Umsatzerlöse im Segment Retail & Properties stiegen im Vorjahresvergleich um 5,9% auf € 215,0 Mio. (2024: € 203,0 Mio.). Hauptverantwortlich dafür war Center Management & Hospitality mit einem Umsatzplus von 7,9% auf € 113,6 Mio. (2024: € 105,3 Mio.), was etwas mehr als der Hälfte des Segmentumsatzes (Anteil: 52,8%) entspricht. Auch die Parkerlöse entwickelten sich mit einem Zuwachs von 4,3% oder € 2,6 Mio. auf € 64,2 Mio. klar positiv. Die Vermietungserlöse lagen mit € 37,2 Mio. um 2,6% über jenen des Vorjahres (2024: € 36,2 Mio.). Die internen Umsätze befinden sich mit € 18,4 Mio. auf dem Niveau des Vorjahres. Die Entwicklung der sonstigen Erträge (intern und extern) ist im Wesentlichen auf eine Zunahme der aktivierten Eigenleistungen um € 0,7 Mio. auf € 4,5 Mio. zurückzuführen (2024: € 3,8 Mio.).

Der Materialaufwand in Höhe von € 3,7 Mio. war bedingt durch geringere bezogene Leistungen für Weiterverrechnungen (u.a. Kundenaufträge, Shop-Umbauten, Mietereinbauten) leicht rückläufig (2024: € 4,1 Mio.). Der Personalaufwand stieg dagegen bei einem durchschnittlichen Mitarbeiterstand von 189 Personen (2024: 190) auf € 22,3 Mio. (2024: € 18,6 Mio.), auch hier aufgrund der kollektivvertraglichen Erhöhung per 1.5.2025 und der Dotierung von Personalrückstellungen (u.a. für Unterauslastung). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen legten im Vergleich zur Vorjahresperiode um € 6,1 Mio. auf € 32,9 Mio. zu und betreffen Steigerungen im Bereich des sonstigen Betriebsaufwands (inkl. Loungen), der Rechts-, Prüf- und Beratungskosten sowie der Aufwendungen für Marktkommunikation. In der Vergleichsperiode wurden zudem Forderungswertberichtigungen in Höhe von € 1,3 Mio. aufgelöst. Die internen Betriebsaufwendungen stiegen um € 1,1 Mio. auf € 63,0 Mio. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf einen Anstieg der IT-Leistungen, der Kommunaldienste und der internen Instandhaltungen zurückzuführen.

EBITDA in Höhe von € 115,9 Mio. um € 2,1 Mio. über dem Vorjahr

Das EBITDA des Segments Retail & Properties erreichte 2025 mit € 115,9 Mio. ein leichtes Plus (2024: € 113,9 Mio.). Die Abschreibungen waren mit € 18,8 Mio. (2024: € 20,0 Mio.) geringfügig niedriger. Das Segment-EBIT legte demnach um € 3,3 Mio. auf € 97,2 Mio. zu. Die EBITDA-Marge erreichte 49,7% (2024: 51,4 %) und die EBIT-Marge 41,6% nach 42,4% in der Vorperiode.

Segment Malta

Beträge in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Airport	106,7	7,6%	99,1
Retail & Properties	49,7	14,5%	43,5
Sonstiges	0,6	92,1%	0,3
Umsatz Segment Malta	**157,0**	**9,9%**	**142,9**

Umsatz durch starke Verkehrsdynamik um rund 10% gesteigert

Vor allem in Folge der anhaltend starken Verkehrsentwicklung (Passagiere: +12,3%, Bewegungen: +11,4%) sind die airportbezogenen Umsätze - also Erträge aus Tarifen, Aviation-Konzessionen und PRM-Services – in der Berichtperiode auf € 106,7 Mio. gestiegen (2024: € 99,1 Mio.). Auch die Erlöse aus Retail-Outlets, Vermietungen inklusive VIP-Lounges und Parken trugen mit einem Plus von 14,5% auf € 49,7 Mio. (2024: € 43,5 Mio.) zur starken Umsatzentwicklung bei.

Der Materialaufwand lag mit € 3,0 Mio. auf dem Niveau des Vorjahres (2024: € 3,0 Mio.). Die Personalaufwendungen erhöhten sich bei einem durchschnittlichen Personalstand von 497 Mitarbeitern (+11,9%) spürbar um 17,4% auf € 19,9 Mio. (2024: € 16,9 Mio.). Der sonstige betriebliche Aufwand stieg um 9,7% auf € 38,7 Mio. und setzt sich u.a. aus Aufwendungen für Sicherheitspersonal, Reinigung, PRM-Leistungen, sonstiges Fremdpersonal, Instandhaltungen, Airline-Marketing, IT-Aufwendungen und sonstige passagierbezogene Aufwendungen zusammen.

EBITDA-Plus auf € 95,0 Mio.

Das Segment-EBITDA betrug € 95,0 Mio. (2024: € 87,2 Mio.). Die EBITDA-Marge erreichte, wenn auch leicht rückläufig, weiterhin ein sehr hohes Niveau von 60,5% (2024: 61,0%). Abschreibungen von € 19,6 Mio. (2024: € 17,0 Mio.) führen zu einem EBIT von € 75,4 Mio. (2024: € 70,1 Mio.). Die EBIT-Marge lag bei 48,0% (2024: 49,1%).

Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Ver- und Entsorgung	13,6	9,0%	12,4
Telekommunikation und EDV	3,7	1,6%	3,6
Materialwirtschaft	0,9	-34,7%	1,4
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten	0,8	43,4%	0,6
Facility-Management, bauliche Instandhaltung, u.a.	2,6	33,6%	1,9
"GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	0,0	-100,0%	1,8
Sonstiges inkl. Auslandsbeteiligungen	0,9	33,6%	0,7
Umsatz Sonstige Segmente	**22,5**	**0,2%**	**22,5**

Umsätze mit € 22,5 Mio.auf dem Niveau des Vorjahres

Die externen Umsätze des Segments Sonstige Segmente lagen mit € 22,5 Mio. auf dem Niveau des Vorjahres (2024: € 22,5 Mio.). Einem Anstieg der Umsätze der Ver- und Entsorgung steht ein Wegfall der Umsätze der „GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Service-dienst GmbH (Get2) (-€ 1,8 Mio.)

gegenüber. Aufgrund des Verlustes der Beherrschung wird diese Gesellschaft seit dem 1. Jänner 2025 nicht mehr voll konsolidiert, sondern nach der at-Equity-Methode bilanziert. Die internen Umsätze belaufen sich auf € 158,6 Mio. (2024: € 162,6 Mio.). Die sonstigen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) betrugen € 3,7 Mio. (2024: € 2,8 Mio.).

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen fiel im Periodenvergleich um 4,1% auf € 31,2 Mio. (2024: € 32,5 Mio.). Der Personalaufwand reduzierte sich ebenfalls um 2,7% auf € 86,3 Mio. (2024: € 88,7 Mio.). Der durchschnittliche Personalstand betrug 904 (-207 Mitarbeiter). Der Rückgang des Personalaufwands und des durchschnittlichen Personalstands ist insbesondere auf die oben dargestellte Änderung der Get2-Konsolidierung zurückzuführen, dem jedoch höhere Personalkosten aus anderen Bereichen gegenüberstehen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um € 2,9 Mio. auf € 38,5 Mio., wobei die Aufwendungen für Instandsetzungen gesunken und jene für Fremdleistungen sowie Miet-, Pacht- und Lizenzen gestiegen sind. Der interne Aufwand beläuft sich auf € 12,8 Mio. (2024: € 13,2 Mio.).

Das at-Equity-Ergebnis spiegelt im Wesentlichen die operativen Ergebnisse der at-Equity-Beteiligungen Flughafen Košice, City Airport Train (CAT) und „GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (Get2) wider. Zu den laufenden Ergebnisbeiträgen in Höhe von € 2,7 Mio. (2024: € 2,0 Mio.) wurde im Geschäftsjahr ein Impairment von € 2,7 Mio. erfasst. Dazu wird auf die entsprechenden Erläuterungen im Anhang (18) verwiesen. Das at-Equity-Ergebnis beläuft sich somit auf minus T€ 46,5.

EBITDA bei € 15,9 Mio. (-€ 3,9 Mio.)

Das Segment Sonstige Segmente verzeichnete hauptsächlich aufgrund des gesunkenen at-Equity-Ergebnisses sowie rückläufiger Umsätze der Get2 ein um € 3,9 Mio. niedrigeres EBITDA in Höhe von € 15,9 Mio. (2024: € 19,8 Mio.). Nach Berücksichtigung der Abschreibungen in Höhe von € 13,7 Mio. (2024: € 12,6 Mio.) ergibt sich ein Segment-EBIT von € 2,3 Mio. (2024: € 7,3 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 8,8% (2024: 10,7 %), die EBIT-Marge lag bei 1,3% (2024: 3,9 %).

Ertragslage im Überblick

Gewinn- und Verlustrechnung

Konzernergebnis in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Umsatzerlöse	1.128,9	7,2%	1.052,7
Sonstige betriebliche Erträge	15,0	8,2%	13,9
Betriebsleistung	**1.144,0**	**7,3%**	**1.066,6**
Betriebsaufwand[1] ohne Abschreibungen und Wertminderungen	-731,5	16,8%	-626,3
At-Equity-Ergebnisse	-0,0	n.a.	2,0
EBITDA	**412,4**	**-6,8%**	**442,3**
Abschreibungen inkl. Wertminderungen	-132,9	-2,4%	-136,1
EBIT	**279,5**	**-8,7%**	**306,1**
Finanzergebnis	11,1	-28,6%	15,5
EBT	**290,6**	**-9,6%**	**321,7**
Steuern	-80,6	-1,9%	-82,2
Periodenergebnis	**210,1**	**-12,3%**	**239,5**
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	25,1	7,6%	23,3
davon Ergebnis Muttergesellschaft	185,0	-14,4%	216,3
Gewinn je Aktie in €	**2,21**	**-14,3%**	**2,58**

1) inkl. Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen

Der Flughafen-Wien Konzern (FWAG-Konzern) erzielte im Jahresvergleich ein Umsatzplus von 7,2% auf € 1.128,9 Mio. (2024: € 1.052,7 Mio.). Aufgrund der durch Urlaubsreisen bedingten Saisonalität des Flughafengeschäfts generiert der FWAG-Konzern im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsätze. Hauptverantwortlich für das Umsatzwachstum im Berichtsjahr waren vor allem der Passagieranstieg (+4,9% in der Flughafen-Wien-Gruppe), die Zunahme der Flugbewegungen (+4,5%), die Anhebung der Entgelte gemäß Entgeltformel sowie eine gute Entwicklung der Non-Aviation Leistungen. Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich gegenüber 2024 um € 1,1 Mio. auf € 15,0 Mio. (2024: € 13,9 Mio.). Davon belaufen sich die aktivierten Eigenleistungen auf € 9,1 Mio. (2024: € 7,4 Mio.). Diese Erhöhung ist auf die gesteigerte Bautätigkeit, insbesondere die Terminal 3-Süderweiterung zurückzuführen.

Betriebsaufwand um 13,4% gestiegen

Beträge in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Materialaufwand und bezogene Leistungen	56,5	1,5%	55,7
Personalaufwand	419,5	8,7%	386,1
Sonstiger betrieblicher Aufwand (inkl. Wertminderung/Wertaufholung von Forderungen)	255,5	38,4%	184,6
Abschreibungen, Wertminderungen	132,9	-2,4%	136,1
Summe Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen, Wertminderungen)	**864,4**	**13,4%**	**762,5**

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen stiegen im Berichtsjahr 2025 um 1,5% auf € 56,5 Mio. (2024: € 55,7 Mio.). Die Energieaufwendungen erhöhten sich leicht um € 0,5 Mio. auf € 23,2 Mio. (2024: € 22,7 Mio.). Die Aufwendungen für sonstiges Material legten um € 2,1 Mio. auf € 28,3 Mio. zu (2024: € 26,2 Mio.). Die bezogenen Leistungen sanken im Wesentlichen aufgrund von im Vergleich zum Vorjahr geringeren Weiterverrechnungen der Kosten für Shop-Umbauten, Mietereinbauten und anderen Kundenaufträgen um € 1,7 Mio. auf € 5,1 Mio. (2024: € 6,8 Mio.).

Der Personalaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 8,7% auf € 419,5 Mio. zu (2024: € 386,1 Mio.). Kollektivvertragliche Erhöhungen des laufenden Jahres (Standort Wien per 1.5.2025: +3,3%) sowie des

Vorjahres (Standort Wien per 1.5.2024: +7,0%) führten zu entsprechenden Kostensteigerungen. Ein Sondereffekt im Periodenvergleich ergibt sich aus dem Verlust der Beherrschung über die Tochtergesellschaft „GetService" Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (Get2) durch vertragliche Anpassungen. Seit dem 1. Jänner 2025 wird diese Gesellschaft nicht mehr voll konsolidiert, sondern nach der at-Equity-Methode bilanziert. Das führte 2025 zu einer Reduktion der Personalaufwendungen um etwa € 14,3 Mio., während gleichzeitig die Fremdleistungen der Get2 im sonstigen betrieblichen Aufwand anstiegen. Der durchschnittliche Personalstand (FTE – Vollzeitäquivalente) im FWAG-Konzern ist gegenüber 2024 um 84 Mitarbeiter oder 1,6% auf 5.253 Mitarbeiter gesunken. Bereinigt um die Auswirkungen der Konsolidierungskreisänderung ist der durchschnittliche Personalstand jedoch um rund 3,9% bzw. 209 Mitarbeiter gestiegen. Weitere Effekte betreffen gestiegene Aufwendungen aus Altersteilzeit (Neuabschlüsse) sowie der Dotierung der Rückstellung für Unterauslastung (Neueintritte), gegenläufig wirkt insbesondere die versicherungsmathematische Bewertung (Parameteränderungen) der Jubiläumsgeldrückstellung, die den Personalaufwand entlastet. Die Löhne stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 1,2% auf € 155,3 Mio. (2024: € 153,5 Mio.). Der Effekt der Beendigung der Vollkonsolidierung der Get2 wird hier besonders sichtbar. Die Gehälter erhöhten sich deutlich um 17,5% auf € 164,8 Mio. (2024: € 140,3 Mio.). Die Aufwendungen für Abfertigungen lagen mit € 10,9 Mio. annähernd auf dem Niveau des Vorjahres (2024: € 10,6 Mio.), ebenso blieb der Pensionsaufwand mit € 3,0 Mio. konstant (2024: € 2,9 Mio.). Die Aufwendungen für Sozialabgaben betrugen € 82,7 Mio. (2024: € 76,0 Mio.), die sonstigen Sozialaufwendungen € 2,8 Mio. (2024: € 2,7 Mio.). Bereinigt um den Gesamteffekt der Änderung der Konsolidierung der Get2 wäre der Personalaufwand um 12,4% oder € 47,7 Mio. angestiegen.

Der sonstige betriebliche Aufwand (inkl. Wertminderung/Wertaufholung auf Forderungen) stieg um 38,4% auf € 255,5 Mio. (2024: € 184,6 Mio.). Dabei sind mehrere Sondereffekte zu berücksichtigen: Einerseits Aufwendungen für Umweltmaßnahmen in den Umlandgemeinden in Höhe von € 6,5 Mio., andererseits Buchwertabgänge von insgesamt € 55,9 Mio. aufgrund der Nichtrealisierung des Projektes 3. Piste. Ein Sondereffekt im Vorjahr betraf die Dotierung der Verpflichtung aus Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von € 23,9 Mio. Höhere Ausgaben für Fremdleistungen fielen unter anderem infolge der geänderten Konsolidierung der Get2 (+€ 15,6 Mio.) an. Weitere Steigerungen gab es bei Aufwendungen für Instandhaltungen (+€ 1,8 Mio.), Marketing und Marktkommunikation (+ € 1,9 Mio.), Fremdleistungen (+€ 4,8 Mio.), Schadensfälle (+€ 2,7 Mio.) und der sonstige Betriebsaufwand inkl. Loungen (+€ 1,9 Mio.). Im Geschäftsjahr 2025 wurden weiters € 0,7 Mio. an Zuweisungen zu Wertberichtigungen dotiert gegenüber Auflösungen in Höhe von € 5,5 Mio. im Vorjahr.

Das at-Equity-Ergebnis spiegelt im Wesentlichen die operativen Ergebnisse der at-Equity-Beteiligungen Flughafen Košice, City Airport Train (CAT) und „GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Service-dienst GmbH (Get2) wider. Die laufenden Ergebnisbeiträgen beliefen sich auf € 2,7 Mio. (2024: € 2,0 Mio.) denen jedoch ein Impairment von € 2,7 Mio. gegenüber steht. Dazu wird auf die entsprechenden Erläuterungen in der Anhangangabe (18) verwiesen. Das at-Equity-Ergebnis beläuft sich somit auf minus T€ 46,5 (2024: € 2,0 Mio.).

Konzern-EBITDA durch Sondereffekt um 6,8% auf € 412,4 Mio. gesunken

EBITDA (Beträge in € Mio.)	2025	Veränderung	2024
Airport	169,2	-17,2%	204,3
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	16,3	-4,5%	17,1
Retail & Properties	115,9	1,8%	113,9
Malta	95,0	9,0%	87,2
Sonstige Segmente	15,9	-19,6%	19,8
Konzern-EBITDA	**412,4**	**-6,8%**	**442,3**

EBITDA Konzern Anteile (in %)	2025	2024
Airport	41,0	46,2
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	4,0	3,9
Retail & Properties	28,1	25,7
Malta	23,0	19,7
Sonstige Segmente	3,9	4,5
Konzern-EBITDA	**100,0**	**100,0**

Das EBITDA des FWAG-Konzerns verringert sich um € 29,9 Mio. auf € 412,4 Mio. (2024: € 442,3 Mio.). Ausschlaggebend dafür waren hauptsächlich die oben beschriebenen Kostensteigerungen sowie die Sondereffekte, insbesondere der Abgang der Buchwerte im Zusammenhang mit der Nichtrealisierung des Projekts 3. Piste. Die EBITDA-Marge beläuft sich auf 36,5% gegenüber 42,0% in 2024.

Planmäßige Abschreibungen von € 132,9 Mio.

Beträge in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Investitionen langfristiges Vermögen (exkl. Finanzanlagen)	281,3	48,2%	189,8
Planmäßige Abschreibungen	132,9	-2,1%	135,8
Wertminderungen	0,0	-100,0%	0,4
Summe Abschreibungen und Wertminderung	**132,9**	**-2,4%**	**136,1**

2025 wurden € 281,3 Mio. (2024: € 189,8 Mio.) in immaterielles Vermögen, Sachanlagen sowie in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien investiert bzw. als Anzahlung geleistet. Die größten Investitionsprojekte sind im Konzernanhang (16) angeführt.

Die planmäßigen Abschreibungen reduzierten sich um 2,1% auf € 132,9 Mio. (2024: € 135,8 Mio.). Im vorangegangenen Geschäftsjahr wurden Wertminderungen von € 0,4 Mio. erfasst. Es gab im laufenden Geschäftsjahr keine weiteren Hinweise, die zu einer Wertminderung oder Wertaufholung von Sachanlagen oder als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien führten (siehe Ausführungen im Konzernanhang (9)).

EBIT reduzierte sich auf € 279,5 Mio. (2024: € 306,1 Mio.)

EBIT (Beträge in € Mio.)	2025	Veränderung	2024
Airport	96,0	-24,0%	126,3
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	8,7	0,9%	8,6
Retail & Properties	97,2	3,5%	93,9
Malta	75,4	7,6%	70,1
Sonstige Segmente	2,3	-68,6%	7,3
Konzern-EBIT	**279,5**	**-8,7%**	**306,1**

EBIT Konzern Anteile (in %)	2025	2024
Airport	34,3	41,3
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	3,1	2,8
Retail & Properties	34,8	30,7
Malta	27,0	22,9
Sonstige Segmente	0,8	2,4
Konzern-EBIT	**100,0**	**100,0**

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) reduzierte sich aufgrund des gesunkenen operativen Ergebnisses (EBITDA) um € 26,6 Mio. auf € 279,5 Mio. (2024: € 306,1 Mio.). Die EBIT-Marge in Höhe von 24,8% reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,3 Prozentpunkte (2024: 29,1%).

Finanzergebnis bei € 11,1 Mio.

Beträge in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	0,9	13,1%	0,8
Zinsertrag	13,4	-22,1%	17,2
Zinsaufwand	-4,3	52,7%	-2,8
Sonstiges Finanzergebnis	1,2	n.a.	0,4
Finanzergebnis	**11,1**	**-28,6%**	**15,5**

Das Finanzergebnis erreichte € 11,1 Mio. und liegt damit um € 4,4 Mio. unter der dem Vergleichswert des Vorjahres (2024: € 15,5 Mio.). Das um € 5,3 Mio. gesunkene Zinsergebnis setzt sich dabei aus Zinsaufwendungen (insbesondere Zinsaufwendungen aus Leasingverhältnissen sowie Verzugs- und Nachforderungszinsen) von € 4,3 Mio. (2024: € 2,8 Mio.) und Zinserträgen von € 13,4 Mio. (2024: € 17,2 Mio.) zusammen. Die Zinserträge reduzierten sich aufgrund von im Vergleich zur Vorperiode gesunkener durchschnittlicher Renditen infolge des niedrigeren Zinsniveaus und einem im Durchschnitt gesunkenen Stand an Termineinlagen. Das sonstige Finanzergebnis von € 1,2 Mio. (2024: € 0,4 Mio.) enthält die Bewertung von Finanzinstrumenten sowie die Realisierung eines Gewinns durch einen Wertpapierverkauf. Die Beteiligungserträge ohne at-Equity-Unternehmen erreichten € 0,9 Mio. (2024: € 0,8 Mio.).

Konzern-Periodenergebnis um € 29,4 Mio. auf € 210,1 Mio. gesunken (2024: € 239,5 Mio.)

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) des FWAG-Konzerns reduzierte sich um € 31,0 Mio. auf € 290,6 Mio. (2024: € 321,7 Mio.). Nach Ertragsteuern von € 80,6 Mio. (2024: € 82,2 Mio.) betrug das Periodenergebnis € 210,1 Mio. (2024: € 239,5 Mio.). Das den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zustehende Periodenergebnis beläuft sich auf € 185,0 Mio. (2024: € 216,3 Mio.). Auf nicht beherrschende Anteile entfällt ein Ergebnis für das Geschäftsjahr 2025 von € 25,1 Mio. (2024: € 23,3 Mio.). 2025 waren unverändert zum Vorjahr durchschnittlich gewichtet 83.874.681 Aktien im Umlauf. Daraus errechnet sich ein Ergebnis je Aktie von € 2,21 (2024: € 2,58). Zum Stichtag 31.12.2025 hielt die FWAG 125.319 (31.12.2024: 125.319) eigene Aktien.

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur

	2025		2024	
Bilanzstruktur	in € Mio.	Bilanzsumme in %	in € Mio.	Bilanzsumme in %
AKTIVA				
Langfristiges Vermögen	1.819,9	75,4%	1.717,7	71,6%
Kurzfristiges Vermögen	593,7	24,6%	682,7	28,4%
Bilanzsumme	**2.413,6**	**100,0%**	**2.400,4**	**100,0%**
PASSIVA				
Eigenkapital	1.726,9	71,5%	1.667,2	69,5%
Langfristige Schulden	312,7	13,0%	320,2	13,3%
Kurzfristige Schulden	374,0	15,5%	413,0	17,2%
Bilanzsumme	**2.413,6**	**100,0%**	**2.400,4**	**100,0%**

Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen erhöhte sich im Berichtsjahr um 6,0% auf € 1.819,9 Mio. (2024: € 1.717,7 Mio.). Den laufenden Zugängen bei immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von € 281,3 Mio., stehen Abschreibungen von € 132,9 Mio. und Buchwertabgänge von € 56,2 Mio. gegenüber. Bei letzteren betreffen € 55,9 die Nichtrealisierung des Projektes 3. Piste. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen beläuft sich auf 75,4% (2024: 71,6%).

Die Sachanlagen stellen mit € 1.458,8 Mio. (2024: € 1.379,0 Mio.) die größte Position des langfristigen Vermögens dar. Hier fielen Investitionen (Zugänge) von € 256,3 Mio. und Umbuchungen von € 0,6 Mio. an, während die planmäßigen Abschreibungen (inkl. Wertminderungen) € 119,2 Mio. und die Buchwertabgänge € 56,2 Mio. betrugen. Der Buchwert der Grundstücke und Bauten reduzierte sich um 4,2% von € 854,3 Mio. in 2024 auf € 818,2 Mio. Neben Investitionen von € 22,2 Mio. wurden Abschreibungen von € 62,0 Mio. erfasst und Umbuchungen aus fertiggestellten Projekten von € 3,6 Mio. vorgenommen. Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ mit einem Buchwert von € 164,1 Mio. reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 7,9% (2024: € 178,3 Mio.). Investitionen und Umbuchungen von fertiggestellten Projekten in Höhe von € 10,5 Mio. stehen Abschreibungen von € 24,7 Mio. gegenüber. Die Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ nahm um 19,4% auf € 206,0 Mio. (2024: € 172,5 Mio.) zu. Hier wurden Zugänge (inkl. Umbuchungen) in Höhe von € 66,9 Mio. und Abschreibungen in Höhe von € 32,5 Mio. erfasst. Die geleisteten Anzahlungen und die Position in Bau befindliche Projekte erhöhten sich durch die gestiegene Bautätigkeit an den Standorten Wien und Malta um € 96,5 Mio. auf € 270,5 Mio. (2024: € 174,0 Mio.). In dieser Position wurde auch der Abgang des Projektes 3. Piste erfasst, die Zugänge und Umbuchungen belaufen sich auf € 152,4 Mio. Die größten Zugänge sind in Anhangangabe (16) dargestellt.

Der Buchwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien erhöhte sich um 9,1% und betrug € 146,2 Mio. (2024: € 133,9 Mio.). Den planmäßigen Abschreibungen von € 7,7 Mio. stehen Investitionen in Höhe von € 21,2 Mio. und Umbuchungen von minus € 1,0 Mio. gegenüber. Der Bilanzansatz der nach der at-Equity-Methode bewerteten Beteiligungen erhöhte sich geringfügig von € 44,0 Mio. auf € 44,1 Mio. Diese Veränderung resultiert einerseits aus den operativen Ergebnissen der beteiligten Unternehmen in Höhe von € 2,7 Mio. sowie aus Ausschüttungen von € 1,1 Mio. Aufgrund der Änderung des Konsolidierungskreises – die Get2 wird seit 1.1.2025 nach der at-Equity-Methode bilanziert – stieg der Buchwert durch die Übergangskonsolidierung um weitere € 1,2 Mio. Weiters wurde zum 31.12.2025 ein Impairment

auf den at-Equity-Ansatz des City Airport Train (CAT) in Höhe von € 2,7 Mio. erfasst, das den Bilanzansatz entsprechend reduzierte. Weitere Detailinformationen und eine Überleitung der Veränderungen finden sich in Anhangangabe (18) und (41).

Die langfristigen sonstigen Vermögenswerte beliefen sich zum Bilanzstichtag auf € 19,7 Mio. und lagen damit um € 10,5 Mio. über dem Vorjahreswert von € 9,2 Mio. Die darin enthaltenen Eigenkapitaltitel des langfristigen Vermögens erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der Bewertung der Finanzinstrumente von € 5,3 Mio. auf € 6,0 Mio. Dem at-Equity bilanzierten Unternehmen CAT wurde zur Finanzierung neuer Zuggarnituren ein Darlehen in Höhe von € 11,0 Mio. gewährt, dies führte zu einem entsprechenden Anstieg der langfristigen sonstigen Vermögenswerte.

Das kurzfristige Vermögen reduzierte sich um 13,0% auf € 593,7 Mio. (2024: € 682,7 Mio.). Die kurzfristigen Veranlagungen betrugen € 359,4 Mio. nach € 494,4 Mio. im Vorjahr. Während die Netto-Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des Umsatzwachstums stichtagsbezogen um € 2,2 Mio. auf € 80,2 Mio. (2024: € 77,9 Mio.) anstiegen, blieben die sonstigen Forderungen mit € 17,0 Mio. (2024: € 16,7 Mio.) nahezu unverändert. Der Buchwert der Wertpapiere erhöhte sich durch die Marktwertbewertung, den Zukauf von neuen Wertpapieren (Fonds) sowie den Abgang eines bestehenden Wertpapiers um € 29,8 Mio. auf € 80,5 Mio. (2024: € 50,7 Mio.). Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten beläuft sich zum 31.12.2025 auf € 29,8 Mio. (2024: € 22,1 Mio.).

Bilanzpassiva

Das Eigenkapital nahm als Folge des Periodenergebnisses (inkl. nicht beherrschende Anteile) von plus € 210,1 Mio. um 3,6% auf € 1.726,9 Mio. zu (2024: € 1.667,2 Mio.). Versicherungsmathematische Gewinne aus der Neubewertung von leistungsorientierten Plänen von € 0,8 Mio. und die Bewertungen von Finanzinstrumenten (FVOCI) mit +€ 0,4 Mio. trugen ebenso zur Erhöhung bei. Im Geschäftsjahr wurden Dividenden in Höhe von € 151,2 Mio. ausgeschüttet, wovon € 138,4 Mio. auf Anteileigner der FWAG und € 12,8 Mio. auf nicht beherrschende Anteile der MIA-Gruppe und MMLC entfielen. Die Eigenkapitalquote liegt weiterhin bei starken 71,5% und stieg seit dem letzten Ultimo um 2,0 Prozentpunkte. Die nicht beherrschenden Anteile betreffen u.a. die restlichen Anteilseigner des Flughafen Malta (Malta International Airport plc), der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) sowie der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. Sie veränderten sich durch die Jahresergebnisse der Tochtergesellschaften in Höhe von € 25,1 Mio. (inkl. OCI). Der Buchwert der nicht beherrschenden Anteile betrug € 156,7 Mio. (2024: € 144,7 Mio.).

Die langfristigen Schulden reduzierten sich um 2,4% von € 320,2 Mio. auf € 312,7 Mio. Der Rückgang resultiert vor allem aus dem Abbau der langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten sowie der Auflösung passiver latenter Steuern. Zum 31.12.2025 beliefen sich die langfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten auf € 55,8 Mio. (2024: € 55,5 Mio.). Die langfristigen Rückstellungen erhöhten sich von € 224,7 Mio. auf € 226,3 Mio. Diese Veränderung ergibt sich durch die laufende Bewertung langfristiger Personalrückstellungen infolge der Aktualisierung versicherungsmathematischer Parameter (Erhöhung des Zinssatzes und Senkung des Lohn- und Gehaltstrends) sowie aus der Dotation von sonstigen langfristigen Rückstellungen, die der Rückstellungsreduktion entgegenwirkten. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten reduzierten sich um € 3,6 Mio. auf € 24,6 Mio. Die passiven latenten Steuern verminderten sich um € 6,0 Mio. auf € 5,9 Mio.

Die kurzfristigen Schulden nahmen um € 38,9 Mio. auf € 374,0 Mio. ab. Die kurzfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten lagen mit € 0,1 Mio. auf dem Niveau des Vorjahres. Die Lieferantenverbindlichkeiten erhöhten sich stichtagsbezogen um € 17,1 Mio. auf € 67,6 Mio., unter anderem aufgrund der intensiven Bautätigkeit. Die kurzfristigen Rückstellungen stiegen von € 135,1 Mio. auf € 147,7 Mio. (+€ 12,7 Mio.). Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten – darin enthalten sind unter anderem noch nicht ausbezahlte Incentives – beliefen sich zum Stichtag auf € 155,4 Mio. (2024: € 147,6 Mio.). Die Steuerrückstellung betrug

€ 3,2 Mio. und verringerte sich gegenüber dem Vorjahr (2024: € 79,7 Mio.) aufgrund der im Geschäftsjahr geleisteten Steuerzahlungen.

Finanzkennzahlen

	2025	Veränderung	2024
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	**1.726,9**	3,6%	1.667,2
Eigenkapitalquote in %	**71,5**	n.a.	69,5
Nettoliquidität in € Mio.	**413,8**	-19,1%	511,6
Anlagenintensität in %	**75,3**	n.a.	71,5

Geldflussrechnung

in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Flüssige Mittel per 1.1.	22,1	-30,8%	31,9
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	333,3	-24,9%	443,7
Cashflow aus Investitionsaktivitäten	-174,0	-47,2%	-329,4
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-151,6	22,3%	-124,0
Endbestand der flüssigen Mittel	29,8	34,8%	22,1
Free Cashflow	159,3	39,5%	114,2

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit sinkt aufgrund hoher Steuerzahlungen

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit verringerte sich im Berichtsjahr um etwa ein Viertel auf € 333,3 Mio. (2024: € 443,7 Mio.), was im Wesentlichen auf deutlich gestiegene Steuerzahlungen zurückzuführen ist. Diese verdoppelten sich annähernd von € 81,9 Mio. auf € 163,5 Mio. Das operative Ergebnis (EBT zuzüglich Abschreibungen und Bewertung von Finanzinstrumenten) reduzierte sich um € 35,1 Mio. auf € 422,4 Mio. (2024: € 457,4 Mio.). Die anteiligen Periodenergebnisse der at-Equity-Unternehmen beliefen sich auf -T€ 46,5 (2024: -€ 2,0 Mio.), denen jedoch Dividendenausschüttungen von at-Equity-Unternehmen in Höhe von € 1,1 Mio. (2024: € 0,8 Mio.) gegenüberstehen. Weiters wurden 2025 Verluste aus dem Abgang von Vermögenswerten in Höhe von +€ 54,2 Mio. berücksichtigt, das betraf insbesondere den Buchwertabgang des Projektes 3.Piste (2024: -€ 0,2 Mio.). 2025 verzeichnete der FWAG-Konzern vor allem als Folge des Umsatzwachstums eine Erhöhung der Forderungen um € 10,7 Mio. (2024: Erhöhung um € 0,7 Mio.). Gleichzeitig nahmen die Rückstellungen und Verbindlichkeiten um € 25,5 Mio. zu (2024: Erhöhung um € 69,5 Mio.). Die erhaltenen Zinsen belaufen sich auf € 16,5 Mio. (2024: € 18,0 Mio.), die Dividenden auf € 0,9 Mio. (2024: € 0,8 Mio.). Zinsen wurden in Höhe von € 2,0 Mio. (2024: € 2,2 Mio.) bezahlt.

Der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich auf minus € 174,0 Mio. (2024: minus € 329,4 Mio.). Für Investitionsprojekte (inkl. Finanzanlagen) wurden € 282,6 Mio. ausbezahlt (2024: € 170,8 Mio.). € 359,4 Mio. wurden im Wesentlichen in kurzfristige Veranlagungen investiert (2024: € 494,4 Mio.) und weitere € 55,0 Mio. in Wertpapiere (2024: € 30,0 Mio.). Die Einzahlungen aus abgelaufenen Termineinlagen betrugen € 494,4 Mio. (2024: € 343,0 Mio.), die aus dem Abgang von Wertpapieren € 26,3 Mio. (2024: € 21,7 Mio.).

Der Free-Cashflow (Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit plus Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit) erreichte daher € 159,3 Mio. (2024: € 114,2 Mio.).

Der Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit von minus € 151,6 Mio. (2024: minus € 124,0 Mio.) betrifft in der laufenden Periode hauptsächlich Dividendenzahlungen. Die Dividendenausschüttung an Anteilseigner der FWAG beläuft sich auf € 138,4 Mio. (2024: € 110,7 Mio.), an nicht beherrschende Anteilseigner wurden € 12,8 Mio. (2024: € 12,5 Mio.) ausbezahlt. Zusätzlich hat der börsennotierte Teilkonzern Malta International Airport eigene Anteile um € 0,4 Mio. zurückgekauft und teilweise eingezogen. Für andere finanzielle Verbindlichkeiten wurden in der Vergleichsperiode € 0,8 Mio. bezahlt.

Der Finanzmittelbestand betrug zum 31.12.2025 € 29,8 Mio. nach € 22,1 Mio. zu Beginn der Berichtsperiode.

Investitionen

Beträge in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Immaterielle Vermögenswerte	3,7	40,5%	2,6
Sachanlagen inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien	277,5	48,3%	187,1

Die Zugänge des langfristigen Vermögens sind in der Anhanganagabe (16) beschrieben.

Beteiligungen an ausländischen Flughäfen

Die Flughafen Wien AG (FWAG) war im Jahr 2025 an zwei internationalen Flughäfen beteiligt. Am Flughafen Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen) hielt die FWAG per 31.12.2025 durchgerechnet einen Anteil von 48,44% der Aktien: 40% der Aktien besitzt die Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC), an der die FWAG seit Ende des ersten Quartals 2016 einen Anteil von 95,85% hält, 10,1% besitzt die FWAG direkt (über VIE Malta Limited), 20% hält die maltesische Regierung. Die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet. Am Flughafen Košice (at-Equity-Beteiligung) ist die FWAG indirekt mit 66% beteiligt, diese Gesellschaft wird gemeinschaftlich geführt, wesentliche Unternehmensentscheidungen sind gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen.

Finanzinstrumente

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

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung der FWAG erfolgt mithilfe eines Kennzahlensystems, das auf ausgewählten, eng aufeinander abgestimmten Kenngrößen basiert. Diese Steuerungsgrößen definieren das Zusammenspiel zwischen Wachstum, Rentabilität und finanzieller Sicherheit, in dem sich die FWAG bei der Verfolgung ihres obersten Unternehmensziels „nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts" bewegt. Die Abschreibungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen abzüglich Wertaufholungen entspricht, ist eine wesentliche Erfolgsgröße, ebenso wie die EBITDA-Marge. Diese erreichte 2025 36,5% (2024: 42,0%), beeinflusst jedoch durch den Sondereffekt des Abganges des auf Anlagen in Bau aktivierten Projekts 3. Piste.

Die Optimierung der Finanzstruktur hat hohe Priorität. Aktuell verfügt der FWAG-Konzern zum 31.12.2025 über eine Nettoliquidität in Höhe von € 413,8 Mio. (2024: € 511,6 Mio.). Die liquiden Mittel betrugen zum 31.12.2025 € 29,8 Mio. (2024: € 22,1 Mio.). Veranlagungen in der Höhe von € 359,4 Mio. sind in den kurzfristigen Vermögenswerten ausgewiesen (2024: € 494,4 Mio.).

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

Rentabilitätskennzahlen in % bzw. € Mio.

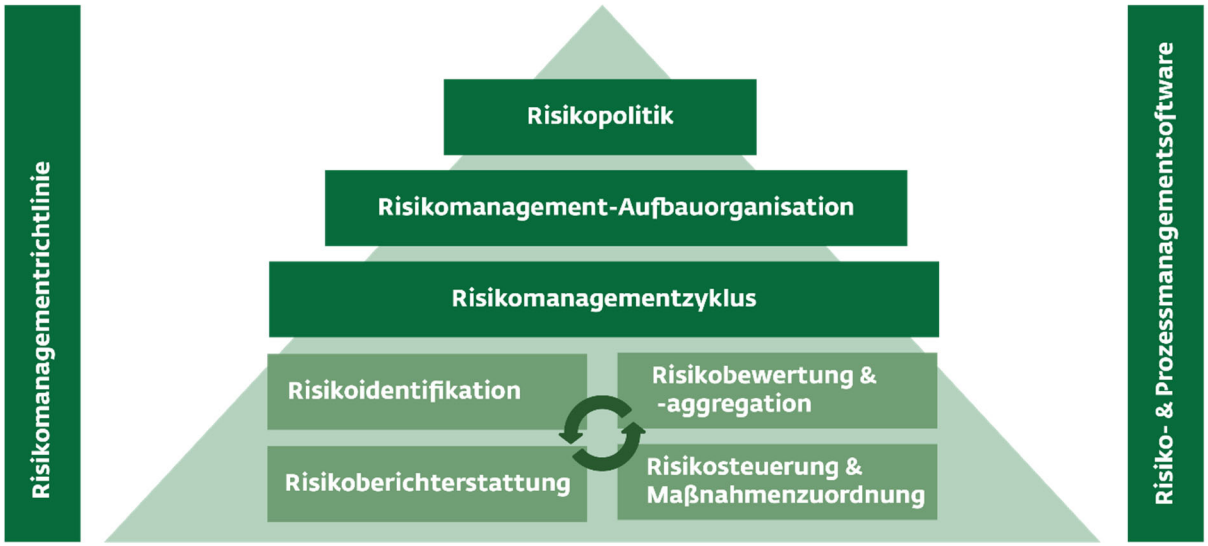
	2025	2024
EBITDA-Marge[1]	**36,5**	42,0
EBIT-Marge[2]	**24,8**	29,1
ROE[3]	**12,4**	14,9
ROCE vor Steuern[4]	**15,0**	17,1
ROCE nach Steuern[5]	**11,5**	13,1
Free Cashflow in € Mio.	**159,3**	114,2

1) EBITDA-Marge (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen/Umsatzerlöse
2) EBIT-Marge (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern/Umsatzerlöse
3) ROE (Return on Equity) = Periodenergebnis/durchschnittliches Eigenkapital
4) ROCE vor Steuern (Return on Capital Employed vor Steuern) = EBIT/durchschnittliches Capital Employed (Capital Employed = langfristiges Vermögen, Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögenswerte inkl. Termineinlagen abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten)
5) ROCE nach Steuern (Return on Capital Employed nach Steuern) = EBIT abzüglich zurechenbare Steuern/durchschnittliches Capital Employed (Capital Employed = langfristiges Vermögen, Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögenswerte inkl. Termineinlagen abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten)

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagementsystem RMS

Der FWAG-Konzern verfügt über ein Risikomanagementsystem (RMS), welches alle relevanten Aspekte identifiziert, analysiert, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt.



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

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

Die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und den verbundenen Unternehmen sind für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich. Der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der Berichterstattung, wird periodisch durchlaufen. Die Dokumentation des gesamten RMS erfolgt mittels einer Prozess- und Risikomanagementsoftware. Das interne Kontrollsystem (IKS) nimmt Risikoagenden zur Sicherstellung der Zuverlässigkeit der betrieblichen Berichterstattung, der Einhaltung der damit verbundenen Gesetze und Vorschriften sowie des Schutzes des Vermögens des FWAG-Konzerns wahr. Daneben prüft die Interne Revision die Geschäftsgebarung und die Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Ergänzt wird das Risikomanagement um ein konzernweites Innovationsmanagement, um rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen zu erkennen.

Der Flughafen Malta hat eine eigene Richtlinie zum Risikomanagement erlassen, die auf den eingangs erwähnten gruppenweit einheitlichen Standards aufbaut und im strategischen Controlling angesiedelt ist. Dieses koordiniert zentral alle Risikomanagementaktivitäten des Flughafen Malta.

Gesamtwirtschaftliche und politische Risiken

Der Geschäftsverlauf des FWAG-Konzerns wird wesentlich von der generellen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst. Diese ist ihrerseits maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig. Konjunkturelle Schwankungen haben daher einen merklichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens. Weiterhin dominieren die Auswirkungen des Angriffs Russlands auf die Ukraine, weitere internationale geopolitische Spannungen, die zuletzt etwas verbesserte, aber immer noch vergleichsweise schwache Konjunkturentwicklung sowie die internationale Handelspolitik die Themenlandschaft. Das wichtige Thema Nachhaltigkeit in der Luftfahrt wird im Kapitel „Umweltrisiken" im Detail betrachtet.

Die Gesamtrisikoposition des FWAG-Konzerns unterliegt einer kontinuierlichen Veränderung. Die anhaltende Sperre des ukrainischen Luftraums sowie das Überflugverbot des russischen Luftraums für Fluggesellschaften aus der EU führen zu teilweise erheblich verlängerten Flugzeiten in Richtung Ost- und Südostasien. Dies wirkt sich weiterhin nachteilig auf den Geschäftsverlauf des FWAG-Konzerns aus. Zusätzlich belasten der Wegfall bzw. der deutliche Rückgang russischer und ukrainischer Passagierströme die Verkehrsentwicklung. Auch temporäre Luftraumsperren im Nahen Osten belasten den europäischen und auch den österreichischen Flugverkehr. So warnte die EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit) beispielsweise erst im Jänner 2026 vor einer Nutzung des iranischen Luftraumes aufgrund der angespannten Beziehungen zwischen den USA und dem Iran. Viele Fluglinien passten anschließend ihre Flugrouten an und vermieden den dortigen Luftraum. Die im Jahr 2025 verhängten Zölle der USA haben die globale Wirtschaft weniger stark beeinträchtigt als erwartet.

Die weitere Entwicklung militärischer Konflikte ist nur schwer abschätzbar. Ende Februar 2026 eskalierte die Konfliktsituation im Iran und dem Nahen Osten, welche zu Flugbeschränkungen und Luftraumsperren führte. Welche Auswirkung die aktuelle Lage auf die mittelfristige Verkehrs- und Geschäftsentwicklung haben wird, hängt vom weiteren Verlauf und Dauer des Konflikts ab. Steigende Ölpreise und in der Folge höhere Ticketpreise könnten sich negativ auf die Nachfrage auswirken. Im Geschäftsjahr 2025 lag der Anteil des Nahen und Mittleren Osten am Standort Flughafen Wien bei etwa 5,7% des Gesamtpassagieraufkommens, während der entsprechende Anteil am Standort Malta als unwesentlich einzustufen ist. Bezüglich kriegerischer Auseinandersetzungen ist grundsätzlich sowohl eine Verschärfung der Rahmenbedingungen wie auch eine Entspannung durch eine nachhaltige Einigung der Konfliktparteien denkbar.

Trotz der sich abschwächenden Inflation – in Österreich sank sie im Jänner 2026 vor allem aufgrund fallender Energiepreise auf 2,0 % – bleibt die weitere Entwicklung unsicher. Die aktuellen Prognosen für die heimische Teuerung 2026 liegen zwischen 2,3 % und 2,6 %, doch geopolitische Entwicklungen, volatile Energie- und Rohstoffpreise sowie die Höhe der Lohnabschlüsse stellen Unsicherheitsfaktoren dar.

Zunehmende politische Spannungen oder terroristische Gefahren in bestimmten Ländern und Regionen können die Nachfrage nach Reisen in betroffene Tourismusdestinationen beeinträchtigen. Erfahrungsgemäß waren derartige Rückgänge jedoch meist von kurzer Dauer oder wurden durch eine verstärkte Nachfrage in anderen Regionen ausgeglichen. Im Duty-free-Bereich können jedoch negative Umsatzeffekte entstehen, wenn Passagiere aus Non-EU-Destinationen verstärkt auf Reiseziele innerhalb des EU-Binnenmarktes ausweichen.

Rechtliche und regulatorische Risiken

Sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene könnte es in den laufenden Legislaturperioden zu steuerlichen und regulatorischen Änderungen bzw. Mehrbelastungen kommen. Auf EU-Ebene hat die Kommission in der vergangenen Gesetzgebungsperiode im Zuge des Gesetzespaketes „Fit for 55" Vorschriften definiert, die den Luftverkehr in den kommenden Jahren stark belasten. Die gesamte Luftfahrtbranche treffen u.a. die Verschärfung des EU-ETS oder die verpflichtenden Beimischungsquoten für das weiterhin hochpreisige SAF (seit 01.01.2025). Insbesondere die komplexen EU-Regularien zum SAF-Hochlauf und

das generell geringe SAF-Angebot werden europäische Fluggesellschaften kostenseitig belasten. Das führt dazu, dass es kein Level-Playing-Field mit außereuropäischen Airlines gibt und es zu enormen Standortnachteilen kommt, sofern keine regulatorischen Anpassungen vorgenommen werden.

Den Flughafen Wien werden Vorgaben aus der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) bzw. der überarbeiten TEN-T Verordnung direkt belasten: Etwa die Verpflichtung zur Vorfeldelektrifizierung bzw. die Verwendung von nachhaltig betriebenen Ground Power Units (bis Ende 2029) und der Einsatz von Pre-Conditioned-Air-Anlagen (bis Ende 2030). Die damit verbundenen Investitionen und Folgekosten (z.B. Ausbau des Stromnetzes) werden erhebliche Kostensteigerungen für die FWAG 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.

Die EU-Kommission hat jedoch angekündigt, den Themengebieten Wettbewerbsfähigkeit und Entbürokratisierung künftig mehr Bedeutung zu geben. Auch die Erarbeitung einer neuen „EU Aviation & Aeronautics Strategy" wurde angekündigt. Zudem wurde noch vor den EU-Wahlen 2024 die Evaluierung zu drei wesentlichen Dossiers gestartet, welche den FWAG-Konzern direkt betreffen: die Entgelte-Richtlinie, die Slots-Verordnung und die Bodenverkehrsdienste-Richtlinie (Ground Handling Directive). Die aktuelle EU-Kommission führt diesen Prozess fort. Sollte die Kommission eine Revision zu einem oder mehreren dieser Dossiers vorschlagen, ist angesichts des Gesetzgebungsverfahrens mit einem Inkrafttreten dieser Verordnungen und Richtlinien nicht vor 2028 zu rechnen.

Schließlich könnten im Bereich Umwelt- und Klimapolitik auch neue Vorgaben für Emissionsreduktionen auf nationaler sowie EU-Ebene definiert werden, die den Flughafen direkt oder indirekt betreffen bzw. belasten. (vgl. Kapitel Umweltrisiken)

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

Markt- und Wettbewerbsrisiken

Der weltweite Flugverkehr verzeichnete im Jahr 2025 erneut ein starkes Wachstum. Die Passagierkilometer (RPKs) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 5,3%, während das Angebot an Sitzplatzkilometern (ASKs) um 5,2% zunahm. Der weltweite Sitzladefaktor erreichte mit 83,6% einen neuen Höchststand. Auch in Europa setzte sich die positive Entwicklung fort: Europäische Fluggesellschaften konnten 2025 ein RPK-Wachstum von 5,3% verzeichnen, während der Sitzladefaktor auf nahezu 85% stieg. (Quelle: IATA, Air Passenger Market Analysis, Dezember 2025)

Der Bereich Cargo zeigte 2025 eine robuste Entwicklung. Die weltweite Nachfrage nach Luftfracht stieg im Gesamtjahr gemessen in Cargo-Tonnen-Kilometern (CTK) 3,4%, während die Kapazität um 3,7% zunahm. Der europäische Markt verzeichnete 2025 ein etwa schwächeres CTK-Wachstum von 2,9%. Besonders dynamisch entwickelte sich die Handelsroute Asien-Europa, die laut IATA zu den global stärksten Wachstumskorridoren zählte. (Quelle: IATA, Global Outlook for Air Transport, Dezember 2025)

Der globale Ausblick für 2026 und die folgenden Jahre bleibt nach wie vor positiv. Während die Entwicklung der Passagierkilometer (RPKs) über die letzten drei Jahrzehnte noch etwa das 2,3-fache der BIP-Entwicklung betrug, liegt dieses Verhältnis im Zeitraum 2024-2026 nur noch bei etwa 1,5, was insbesondere auf Kapazitätsengpässe (z.B. Verspätungen bei Luftfahrzeug-Auslieferungen, Wartungsrückstände) zurückzuführen ist. Für 2026 wird ein weiter moderates, aber stabiles Wachstum der Passagiernachfrage erwartet, abhängig jedoch von geopolitischen Entwicklungen, wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der Kapazitätsentwicklung der Fluggesellschaften. Das Wachstum im internationalen Verkehr –

insbesondere in Asien und Europa – dürfte aber weiterhin ein wesentlicher Treiber der Branche sein. Auch im Frachtbereich zeigt sich für 2026 ein solides Plus. Doch nach dem starken Vorjahr wird für 2026 ein moderateres Wachstums erwartet, wobei die Nachfrage maßgeblich durch Handels- und Zollpolitik sowie globale Lieferketten beeinflusst wird. (Quelle: IATA, Air Passenger Market Analysis & Air Cargo Market Analysis, Dezember 2025) Die anhaltende Erholung des Luftverkehrs unterstreicht einmal mehr die hohe Resilienz der Branche, die sich auch nach massiven globalen Einbrüchen rasch stabilisiert und wieder wachsen kann.

Austrian Airlines blieb auch im Jahr 2025 mit einem Marktanteil von 45,8 % der größte Kunde der Flughafen Wien AG. Die strategische Ausrichtung der Airline sowie ihre Rolle als zentraler Netzwerk-Carrier innerhalb der Lufthansa Group sind weiterhin maßgeblich für die Geschäftsentwicklung des FWAG-Konzerns und werden daher kontinuierlich analysiert. Die Passagierzahlen entwickelten sich positiv: Austrian Airlines beförderte im Jahr 2025 rund 14,9 Mio. Passagiere über den Flughafen Wien, was einem Zuwachs von 2,3% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Finanzergebnisse der Airline in Q1-3/2025 lagen etwa auf Vorjahresniveau und damit unter den Erwartungen. Austrian Airlines bekennt sich weiterhin zum Standort Wien und will ihre Flotte zukünftig weiter um- bzw. ausbauen. Im Zuge der laufenden Flottenmodernisierung sollen die aktuell fünf Flugzeugtypen (Embraer, Airbus, Boeing 767, 777 und 787) auf Maschinen der Airbus A320-Familie und Boeing 787-9 konzentriert werden. Die Ausflottung der Embraer-Flotte hat im Dezember 2025 begonnen und soll bis 2028 abgeschlossen werden. Bereits im Jahr 2024 wurden zwei Boeing 787-9 in die Langstreckenflotte integriert; weitere 10 Maschinen dieses Typs sollen bis Ende 2028 folgen und schrittweise ältere Boeing-777- und Boeing-767-Flugzeuge ersetzen. (Quelle: Austrian, Ergebnis drittes Quartal & Flottenrollover der Kurz- und Mittelstreckenflotte bei Austrian Airlines gestartet)

Neben den Austrian Airlines sind vor allem die Low-Cost-Carrier (LCC) für den Standort Wien von großer Bedeutung und diversifizieren das Angebot. Ryanair als passagierstärkster Vertreter der LCC konnte im Jahr 2025 knapp 6,7 Mio. Passagiere befördern, was etwa dem Vorjahreswert entspricht. Der Marktanteil ist mit 20,5% gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Für das Jahr 2026 ist ein Rückgang der LCC am Standort angekündigt. So planen Ryanair und Wizz Air eine deutliche Flottenreduktion am Standort Wien. Ryanair zieht bis zu fünf Maschinen ab, während Wizz Air ihre Station in Wien vollständig aufgibt und ihre Flugzeuge nach Bratislava verlagert. Diese Maßnahmen führen zu einem Kapazitätsrückgang am Flughafen Wien, weshalb für 2026 ein Rückgang der Passagiere auf rund 30 Mio. erwartet wird.

Malta (vollkonsolidiert) und Košice (at-Equity-Konsolidierung) unterliegen ebenfalls den oben genannten branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. Die Entwicklung der letzten Jahre war allerdings auf beiden Airports äußerst positiv. 2025 konnten sowohl Malta mit über 10 Mio. Passagieren, als auch Kosice mit rund 825 Tsd. Passagieren neue Passagierrekorde erzielen. Die Vor-Corona-Höchststände aus dem Jahr 2019 wurden damit um knapp 40% (Malta) bzw. knapp 50% (Kosice) übertroffen.

KM Malta Air ist als Home Carrier für den Flughafens Malta von großer Bedeutung, sieht sich allerdings insbesondere durch den hohen LCC-Anteil des Airports mit besonders intensivem Wettbewerb konfrontiert. So hat speziell Ryanair mit dem größten Marktanteil am Standort eine starke Stellung. Nach der erst im April 2024 erfolgten Neugründung mit Übernahme der Air-Malta-Flugzeuge und deren Belegschaft ist die wirtschaftliche Zukunft des jungen Unternehmens noch sehr ungewiss. Gelingt es der neuen Airline, im Vergleich zu ihrer Vorgängerin den wirtschaftlichen Turnaround zu erreichen, kann KM Malta Airlines langfristig zur Stabilität des Standorts beitragen. Scheitert dieser Versuch jedoch, könnten kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen am Flughafen Malta auftreten. Mittel- bis langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass andere Fluggesellschaften zusätzliche Kapazitäten bereitstellen und die Nachfrage weitgehend kompensieren würden.

Der Flughafen Košice ist als kleinerer Flughafen dem Risiko von Streckenänderungen seiner wichtigsten Airline-Kunden besonders stark ausgesetzt. Bei möglichen Restrukturierungsmaßnahmen von Airlines besteht das Risiko, dass Verbindungen von und zu Regionalflughäfen gestrichen bzw. ausgedünnt werden. Die geografische Nähe von Košice zur Ukraine hat dieses Risiko noch vergrößert. Welche Auswirkungen die Fortsetzung des Krieges bzw. auch dessen mögliches Ende auf den Flughafen Košice haben, kann nur schwer abgeschätzt werden.

Die hohe Wettbewerbsintensität unter den Fluggesellschaften erhöht seit Jahren den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister wie etwa Abfertigungsdienste. Zur Gegensteuerung wurden durch die FWAG eine Vielzahl an Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und Optimierung der Arbeitsabläufe entlang der gesamten Wertschöpfungskette erarbeitet, die erfolgreich umgesetzt wurden und zu einer nachhaltigen Steigerung der Produktivität führten. Auch 2025 ist der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste der FWAG Marktführer im Ramp-Handling sowie auch in der Frachtabfertigung am Flughafen Wien. Der Cargo-Bereich konnte mit 5,3% Plus im abgelaufenen Jahr einen neuen Rekord verzeichnen. Im Jahr 2026 wird die zweite Ramp Handling-Lizenz, die derzeit das Schweizer Unternehmen AAS inne hat, neu ausgeschrieben. Welche Auswirkungen eine mögliche Neuvergabe der zweiten Lizenz an ein anderes Handling-Unternehmen hätte, lässt sich derzeit nicht beurteilen. Auch laufen in den nächsten Jahren die Verträge mit den wichtigsten Kunden im Ramp-Handling aus und müssen neu verhandelt werden.

Im Bereich Retail & Properties vermietet die FWAG Gebäude und Flächen, die überwiegend von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäftserfolg eng mit der Entwicklung des Luftverkehrs verknüpft ist, wie etwa Retailbetriebe oder Fluggesellschaften. Damit ist dieser Bereich nicht nur den allgemeinen Risiken des Immobilienmarktes ausgesetzt, sondern auch den Schwankungen des Passagieraufkommens sowie Veränderungen der Kaufkraft der Reisenden, beispielsweise bei einer Abwertung ihrer Heimatwährung gegenüber dem Euro. Umsatzabhängige Vertragsbestandteile wirken sich in diesem Zusammenhang direkt auf die Ertragslage der FWAG aus. Einen wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Entwicklung wird die Süderweiterung des Terminal 3 haben, deren Inbetriebnahme für 2027 geplant ist und die eine deutliche Ausweitung der Retailflächen sowie eine umfassende qualitative Aufwertung des Shopping- und Gastronomieangebots mit sich bringen wird.

Finanz- und Investitionsrisiken

Das Treasury der FWAG ist für ein wirksames Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement verantwortlich und überwacht die entsprechenden Risikopositionen im Rahmen eines regelmäßigen Risikocontrollings. Durch den vollständigen Abbau zinstragender Finanzverbindlichkeiten haben sich die potenziellen Auswirkungen von Zinsänderungen für die FWAG deutlich verringert. Ausführliche Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken wie Liquiditäts-, Ausfall-, Zinsänderungs- oder Währungsrisiken sowie zu den eingesetzten Finanzinstrumenten finden sich im Konzernanhang unter Anhangerläuterung (37). Die bereits erwähnten allgemeinen und spezifischen Marktrisiken sowie länderspezifische, politische und regulatorische Risiken in Malta und der Slowakei können die mittelfristige Planung der dortigen Beteiligungen beeinträchtigen und im Extremfall zu Wertminderungen von Vermögenswerten, Firmenwerten oder Beteiligungsansätzen führen. Investitionsprojekte der FWAG unterliegen zudem Risiken wie Lieferantenausfällen, Baukostensteigerungen oder Planänderungen, die zu höheren Kosten führen können. Daher erfolgt bereits in der Vorprojektphase eine umfassende Risikobewertung. Die einzuhaltenden Vorgaben zu Projektorganisation sowie Prüf- und Freigabeprozessen bei der Abwicklung von Bauprojekten sind in einer eigenen Richtlinie zum Baumanagement festgelegt. Besonderes Augenmerk gilt in den nächsten beiden Jahren der Umsetzung des Großprojektes Terminal 3 Süderweiterung. 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.

Operative Risiken

Pandemien, Luftraumsperren infolge von Naturereignissen oder Konflikten sowie arbeitskampfbedingte Störungen stellen ebenso wie lokale Schadensereignisse (wie z.B. Feuer, Naturgewalten, Unfälle, terroristische Vorfälle am Standort oder der Diebstahl bzw. die Beschädigung von Vermögenswerten) operative Risiken dar. Die Folgen des globalen Klimawandels bewirken für den Flugbetrieb möglicherweise neue Risken, insbesondere können extreme Wetterlagen, Stürme, außergewöhnliche Niederschläge oder langanhaltende Hitze- bzw. Kältephasen auftreten.

Die FWAG begegnet diesen Risiken durch ein kontinuierliches Monitoring der operativen Gefahrenlagen und bereitet sich mittels Notfallplänen, umfassender Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie hoher Sicherheitsstandards auf mögliche Ereignisse vor. Ein adäquater Versicherungsschutz (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung, etc.) deckt die wesentlichen operativen Risiken ab. Der stärkere Einsatz erneuerbarer Energien verringert aufgrund ihrer begrenzten Steuerbarkeit die Stabilität des europäischen Stromnetzes und erhöht das Risiko eines Blackouts. Durch Notstromaggregate und eine steigende Eigenstromerzeugung mittels Photovoltaik wirkt die FWAG diesem Risiko gezielt entgegen.

Als kritische Infrastruktur mit zentraler Bedeutung für die internationale Konnektivität in Mittel- und Osteuropa unterliegt der Flughafen Wien besonders hohen Anforderungen an Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Qualität und Datensicherheit der eingesetzten IKT-Systeme. Vor dem Hintergrund der allgemeinen Cyberbedrohungslage wurden die entsprechenden IT-Risiken im Berichtsjahr erneut angepasst. Zu den wesentlichen operativen IKT-Risiken zählen potenzielle Cyberangriffe sowie der Ausfall zentraler IT-Systeme. Um ein hohes Niveau der Informationssicherheit sicherzustellen, setzt die FWAG kontinuierlich Maßnahmen zur Reduktion der IKT-Risiken, darunter den Betrieb eines Informationssicherheits-Managementsystems (ISMS) und die Führung einer daraus abzuleitenden technischen IT-Security Roadmap. Dazu gehören unter anderem ein tiefgreifendes Monitoring von Sicherheitsvorfällen, regelmäßige Vulnerability-Scans der IT-Infrastruktur sowie der Austausch veralteter Systeme (End of Life).

Die FWAG ist sich der hohen Bedeutung motivierter und engagierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Erreichung der Unternehmensziele bewusst. Um dem Risiko eines Know-how-Verlusts durch Fluktuation entgegenzuwirken, werden vielfältige Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt. Darüber hinaus investiert die FWAG in die Verbesserung der Arbeitssicherheit und die Reduktion krankheitsbedingter Ausfälle.

Umweltrisiken

Die FWAG ist in ihrer Geschäftstätigkeit einer Reihe von Umweltrisiken ausgesetzt, deren Entwicklung laufend beobachtet wird. Dazu zählt insbesondere eine Analyse möglicher Auswirkungen des Klimawandels. Diese Analyse basiert auf zwei Klimaszenarien. Als relevante Risiken gelten die Zunahme von Hitzewellen und von zeitlich begrenzten, starken Niederschlägen sowie das Auftreten von extremen Windereignissen. Für die identifizierten Risikofaktoren werden geeignete Gegenmaßnahmen entwickelt und umgesetzt, beispielsweise die Schaffung zusätzlicher Retentions- und Versickerungsflächen zum Schutz vor Hochwasserschäden. Neben Risiken werden auch mögliche Chancen berücksichtigt. So könnte ein Anstieg der globalen Temperaturen zwar die Attraktivität bestimmter Destinationen in extremen Hitzephasen mindern, gleichzeitig aber touristische Saisonen verlängern oder neue Reiseziele erschließen.

Zusätzlich zu den direkten physischen Auswirkungen des Klimawandels ist die FWAG auch regulatorischen Risiken ausgesetzt, die sich aus neuen gesetzlichen Vorgaben zur Eindämmung des Klimawandels ergeben. Diese Übergangsrisiken (etwa Überarbeitung des Emissionszertifikatehandels sowie Änderungen von Auflagen und Regulierungen) wurden bereits im Kapitel „Rechtliche und regulatorische Risiken“ erläutert. Darüber hinaus evaluiert die FWAG weitere Übergangsrisiken, wie mögliche steigende Preise für Rohstoffe (insbesondere Energie und Treibstoffe) sowie temporäre Fachkräftemängel.

Um ihrer Verantwortung im Bereich Klimaschutz nachzukommen, hat die FWAG bereits umfassende Maßnahmen gesetzt. Dazu zählt insbesondere die Einführung eines systematischen Energie- und Umweltmanagementsystems (UMS) mit dem Ziel, den Energieverbrauch zu reduzieren und erneuerbare Energie – etwa über Photovoltaikanlagen – selbst zu erzeugen. Ergänzend trägt die FWAG mittels Lärmentgelten, Lärmschutzprogramm, Umweltfonds, der Überwachung der Nachtflugregelungen und der Kooperation mit der Flughafenregion im Rahmen des Dialogforums den Anliegen der Bevölkerung Rechnung.

Klimabedingte Veränderungen werden auch in der Unternehmensstrategie und im langfristigen Unternehmensplan berücksichtigt. Ebenso fließen Umwelt- und Klimarisiken mit ihren geschätzten Auswirkungen in den Impairment-Test ein. Dabei werden sowohl Anpassungen der geschätzten Flugnachfrage als auch direkte Aufwendungen zur Erreichung der Klimaziele in den Berechnungen berücksichtigt. Darüber hinaus können Umweltrisiken auch Einfluss auf die erwartete Nutzungsdauer von Anlagevermögen haben, insbesondere bei wetterexponierten Oberflächen (z.B. Deckschicht der Start- und Landebahnen).

Gesamtrisikobeurteilung

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

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess

Der Vorstand ist gemäß § 82 AktG für die Einrichtung sowie die ordnungsgemäße Ausgestaltung eines den Anforderungen des Unternehmens entsprechenden internen Kontrollsystems (IKS) im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verantwortlich. In den Beteiligungsgesellschaften wird diese Verantwortung von der jeweiligen Geschäftsführung wahrgenommen. Dabei sind die konzernweit geltenden Richtlinien und Vorschriften verpflichtend einzuhalten.

Das IKS der FWAG ist in einem umfassenden, schriftlich dokumentierten Regelwerk verankert (Konzernanweisung IKS). Ziele des IKS sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften. Im weiteren Sinne umfasst das IKS zudem den Schutz des Vermögens sowie die Gewährleistung einer vollständigen und korrekten Leistungserfassung und -abrechnung.

Die Grundlagen und Struktur des IKS der FWAG basieren auf dem international anerkannten COSO-Modell. Es umfasst die Elemente Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft werden systematisch identifiziert, bewertet und mit geeigneten Kontrollen hinterlegt. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware, die jederzeit einen konzernweiten oder bereichsspezifischen Überblick über den Status des IKS ermöglicht. Über automatisierte Workflows werden die Verantwortlichen der Bereiche und Tochtergesellschaften zudem über notwendige Aufgaben informiert und zur fristgerechten Durchführung aufgefordert, beispielsweise hinsichtlich Bewertungen oder definierter Kontrollen.

Das Kontrollumfeld der FWAG wird maßgeblich durch die gelebte Unternehmenskultur des Managements sowie der Beschäftigten geprägt. Das Unternehmen legt besonderen Wert auf eine offene Kommunikation und die Vermittlung zentraler Werte, um Ethik und Integrität sowohl intern als auch im externen Umgang sicherzustellen. Einen wesentlichen Beitrag hierzu leistet der Verhaltenskodex der FWAG (siehe Kapitel „Bekämpfung von Korruption und Bestechung"). Die Implementierung des IKS im Rechnungslegungsprozess ist in internen Richtlinien, Vorschriften, Prozessen und detaillierten Kontrollbeschreibungen verankert.

Risikobeurteilung

Die Wesentlichkeit von Risiken ergibt sich aus der Kombination von Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Auswirkung (Schadenshöhe). Für die letztgenannte Größe wird der negative Effekt auf das Periodenergebnis als Kernkriterium herangezogen. Für die Ermittlung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird ein erweitertes Bewertungsmodell eingesetzt, das verschiedene qualitative Faktoren berücksichtigt und auf einem gewichteten Scoring-Ansatz basiert. Dazu zählen unter anderem die Komplexität und der Automatisierungsgrad von Prozessen sowie das Vorhandensein spezifischer organisatorischer Sicherungsmaßnahmen. Die Ergebnisse dieser Risikobeurteilung bilden die Grundlage für die Planung der Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision. Bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses sind zudem punktuelle Einschätzungen zukünftiger Entwicklungen erforderlich. Hieraus ergibt sich ein inhärentes Risiko, dass die zukünftige geschäftliche Entwicklung von diesen Planungsannahmen abweicht. Dies betrifft insbesondere das Sozialkapital, den Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, die

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

Kontrollmaßnahmen – Information – Überwachung

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften sowie beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. Sie umfassen unter anderem die Abweichungsanalysen der Geschäftsergebnisse durch Management und Controlling, die laufende Überwachung der Prozesse im Rechnungswesen sowie Maßnahmen zur IT-Sicherheit. Sensible Tätigkeiten unterliegen dabei einer restriktiven Vergabe von IT-Berechtigungen. Für die Rechnungslegung und Finanzberichterstattung kommen die ERP-Systeme SAP (inkl. SAP-BPC) sowie PC-Konsol zum Einsatz. Die Funktionsfähigkeit des Rechnungslegungssystems wird unter anderem durch automatisierte IT-Kontrollen sichergestellt. Richtlinien und Vorgaben zur Finanzberichterstattung werden vom Management laufend aktualisiert und über das Intranet sowie per E-Mail allen betroffenen Mitarbeitern kommuniziert. Die unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling, der Internen Revision sowie dem Aufsichtsrat. Die jeweiligen Bereichs- und Abteilungsleiter verantworten die Überwachung ihres Zuständigkeitsbereichs. Für die definierten Kontrollen sind klare Verantwortlichkeiten festgelegt. Die Kontrollen werden jährlich von der Internen Revision im Rahmen eines Stichprobenverfahrens auf ihre Wirksamkeit beurteilt. Dabei werden sowohl die operative Effektivität als auch die Designeffektivität überprüft und beurteilt. Die Ergebnisse dieser Wirksamkeitsprüfungen fließen in die regelmäßig durchgeführten IKS-Reviews mit den Organisationseinheiten und Beteiligungsgesellschaften der Flughafen-Wien-Gruppe ein und dienen als Grundlage für kontinuierliche Systemoptimierungen. Die Ergebnisse der Überwachungstätigkeiten sowie die Weiterentwicklung des IKS werden dem Prüfungsausschuss bzw. dem Aufsichtsrat regelmäßig berichtet.

Forschung, Entwicklung und Innovationsmanagement

Der Flughafen Wien positioniert sich als zentraler Innovationstreiber im nationalen und internationalen Luftfahrt- und Infrastruktursektor. Innovationsinitiativen und technologische Weiterentwicklung in sämtlichen Unternehmensbereichen bilden einen wesentlichen Pfeiler der Wettbewerbsfähigkeit. Im Geschäftsjahr 2025 wurden zahlreiche Projekte erfolgreich realisiert. Ergänzend dazu konnten strategische Partnerschaften ausgebaut und der Wissens- und Erfahrungsaustausch mit anderen Flughäfen gezielt weiterentwickelt werden.

Der Digital Innovation Hub

Im dritten Jahr seines Bestehens hat sich der Digital Innovation Hub (DIH) als Zentrum für Innovations- und Digitalisierungsinitiativen im Konzern weiter etabliert. Die Umsetzung der Projekte erfolgt anschließend dezentral in den Fachbereichen und Tochtergesellschaften.

Im Jahr 2025 standen insbesondere Projekte in den Bereichen Künstliche Intelligenz, Prozessautomatisierung, autonome Fahrzeuge, Robotik, Videoanalyse sowie digitale Services für Mitarbeiter und Passagiere im Fokus. Ein Großteil dieser Vorhaben befindet sich in der Pilotphase oder in der Einführung in den Regelbetrieb – darunter autonome Hubwägen und Rollstühle, Wayfinding-Lösungen sowie eine fotobasierte Gepäckdokumentation beim Check-in. Diese Entwicklungen entstehen in enger Zusammenarbeit mit Start-ups und Forschungsinstitutionen.

Ein weiterer zentraler Baustein des Innovationsmanagements ist das Trendmanagement, das im Berichtsjahr systematisch weiterentwickelt und konzernweit ausgerollt wurde. Ziel ist es, relevante technologische und marktbezogene Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und in konkrete Innovationsprojekte überzuführen. Die Bewertung der Trends erfolgt anhand klar definierter Kriterien sowie auf Basis interner Erfordernisse.

Darüber hinaus fördert der DIH gezielt Inspiration und Wissensaufbau, unter anderem durch Messebesuche, Weiterbildungsformate und den Austausch mit anderen Unternehmen.

Auch im abgelaufenen Jahr war die Kooperation mit dem globalen Innovationsnetzwerk von Plug & Play von hohem Wert. Seit Beginn der Partnerschaft wurden die Projekte von über 1.500 Start-ups untersucht, davon 192 im Berichtsjahr.

Das Innovation Center

Das Vienna Airport Conference & Innovation Center am Flughafen Wien bildet eine wesentliche Schnittstelle zwischen internen Fachbereichen und externen Partnern. Zahlreiche Innovationsformate, Workshops, Konferenzen und Partnerveranstaltungen führten im Berichtsjahr Vertreter aus Wirtschaft, Forschung, Startups und öffentlicher Hand zusammen. Darüber hinaus diente das Vienna Airport Conference & Innovation Center als Austragungsort für internationale Delegations- und Studienbesuche. Zu den Höhepunkten zählten der Innovationsauftakt mit über 400 Gästen sowie der New Technologies Summit mit rund 500 Teilnehmern.

Im Berichtsjahr wurden weitere konkrete Use Cases vorangetrieben und Zukunftsthemen bearbeitet, darunter die Implementierung eines digitalen, KI-basierten Empfangsassistenten in den Bürogebäuden der AirportCity. Dieser soll künftig Besucher und Mitarbeiter bei Auskünften, Services und Veranstaltungen unterstützen. Parallel dazu wurde die Einführung einer integrierten Sales- und Eventmanagement-Software gestartet, die mithilfe von KI den gesamten Vertriebs- und Eventprozess – von der ersten

Anfrage bis zur Nachbereitung – abbildet. Zusätzlich wurden im Office Park 4 erste Schritte für die Einführung eines digitalen Empfangs-, Anmelde- und Leitsystems für Gäste gesetzt.

Der Servicebereich Informationssysteme

Der Servicebereich Informationssysteme ist der zentrale interne Dienstleister für Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Er betreibt und optimiert sämtliche IKT-Systeme, die in den unterschiedlichen Unternehmensbereichen eingesetzt werden, und unterstützt zugleich aktiv bei der Erprobung neuer Technologien. Im Jahr 2025 wurden u.a. folgende Themen weiterentwickelt bzw. gestartet:

Extended Airport Operations Plan

Aufbauend auf dem System des „Initial Airport Operations Plan" wird seit 2024 bis 2027 der eAOP (extended Airport Operations Plan) entwickelt. Das erweiterte System integriert Datenquellen von IT-Systemen der Landside und der Terminalinfrastruktur. eAOP soll die Vorhersehbarkeit und Effizienz von Flügen durch die Anbindung der Eurocontrol weiter verbessern.

Robotic Process Automation

Robotic Process Automation (RPA) trug im Berichtsjahr maßgeblich zur Digitalisierung und Vereinfachung von Prozessen bei. Durch die Einführung von RPA wurden bis Ende 2025 weit über 100 interne Prozesse analysiert, viele davon automatisiert.

Ausbau 5G Campus Netz

Im Jahr 2025 wurde der flächendeckende Aufbau eines dedizierten 5G-Campusnetzes am gesamten Flughafengelände weiter vorangetrieben, um die technologische Basis für zukünftige digitale Anwendungen sicherzustellen. Neben der Planung und dem Beginn der Errichtung neuer Mobilfunkmasten und Glasfaserinfrastruktur wurde auch der 5G-Core installiert und in Betrieb genommen. Damit steht eine zentrale Systemkomponente für einen leistungsfähigen, latenzarmen Netzbetrieb bereit.

KI im Contact Center

Das Contact Center am Flughafen Wien nutzt seit 2025 eine KI-basierte Unterstützung zur Beantwortung von Passagieranfragen. Die Anwendung ermöglicht eine effizientere und konsistentere Bearbeitung häufig gestellter Fragen zu betrieblichen Themen und entlastet die Mitarbeiter spürbar. Grundlage für das Training des Systems bildeten bestehende interne Wissensdatenbanken.

Digitalisierung der Müllentsorgung

Eine durchgängige IT-Applikation des bislang analogen Müllentsorgungsprozess ersetzt handschriftliche Dokumentation sowie manuelle Nachverrechnung. Dadurch werden Mitarbeiter entlastet, Fehler reduziert und Abläufe deutlich beschleunigt.

Innovationspreis 2025

Ausgezeichnet wurden Projekte, die aufzeigen, wie Künstliche Intelligenz für eine effizientere Dokumentenauswertung eingesetzt werden kann, wie Fassaden mittels Drohnen präzise inspiziert werden und wie Objekte am Vorfeld durch Tracking und Telemetrie exakt lokalisiert werden. Die Vorhaben erschließen erhebliche Einsparungspotenziale – darunter reduzierte Such- und Leerzeiten, geringerer Treibstoffverbrauch, weniger Wartungsaufwand sowie eine optimierte Flottenauslastung. Darüber hinaus tragen sie zu einer deutlichen Reduktion des Zeit- und Ressourceneinsatzes, niedrigeren externen Gutachterkosten und beschleunigten Inspektionsprozessen bei.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB

Der schonende Umgang mit natürlichen Ressourcen, eine mitarbeiterorientierte Unternehmenskultur sowie die Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse von Anrainern sind Schwerpunkte der Unternehmensstrategie der FWAG. Eine offensive Nachhaltigkeitspolitik ist als strategische Stoßrichtung in der Unternehmensstrategie verankert und wurde zudem in die Satzung des Unternehmens aufgenommen (vgl. Strategie 2030).

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

Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die wesentlichen Themen im Bereich Nachhaltigkeit wurden in einem Prozess unter Einbindung von Stakeholderinteressen ermittelt. Es wurden dabei 25 Themen aus den Überkategorien Umweltbelange & Energieeffizienz, Achtung der Menschenrechte, Bekämpfung von Korruption & Bestechung sowie Sozial- & Arbeitnehmerbelange als wesentlich definiert.

Mitarbeiter
- Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz
- Attraktivität als Arbeitgeber
- Aus- & Weiterbildung
- Chancengleichheit

Kunden (Passagiere, Airlines)
- Barrierefreiheit
- Flughafen-Security
- Kundenservice & -zufriedenheit
- Sicherheit im Flugverkehr (Safety)

Unternehmen & Management
- Attraktivität für Investoren
- Compliance & Governance
- Nachhaltige Standortentwicklung
- Datenschutz
- Wirtschaftliche Impulse für die Region
- Dauerhafte Wertsteigerung
- Nachhaltige Beschaffung
- Wirtschaftliche Handhabung der Finanzmittel

Umwelt, Energie & Klimaschutz
- Abfall & Abwasser
- Energie & Mobilität
- Klimaschutz
- Lärm
- Luftemissionen & -immissionen
- Nachhaltiges Bauen
- Natur & Ressourcenschutz

Dialog & gesellschaftliches Engagement
- Dialog mit den Umlandgemeinden
- Sponsoring & gesellschaftliches Engagement

Nachhaltigkeitsmanagement

In der FWAG ist ein Energie- und Umweltmanagementsystem eingerichtet, welches neben definierten Maßnahmen und Zielen, auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicherstellt sowie luftfahrtspezifische Standards abdeckt. Darüber hinaus wird die FWAG dahingehend regelmäßig in externen Audits zertifiziert:

- Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) aufbauend auf ISO 14001
- Airport Carbon Accreditation Scheme Level 3+
- Unterzeichnung des Net-Zero 2050 Committments von ACI Europe im Jahr 2019

Die Verwaltung bzw. Dokumentation für umwelt- und nachhaltigkeitsrelevante Themen wird von der Abteilung Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement verantwortet. Maßgebliche Themen werden direkt an den Vorstand berichtet.

Neben der Aktualisierung der Nachhaltigkeitskennzahlen auf der Unternehmenshomepage (www.viennaairport.com/nachhaltigkeit) wird jährlich eine Umwelterklärung publiziert.

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

Umweltbelange und Energieeffizienz

Deutliche Emissionsreduktion durch konsequente Energieeffizienzmaßnahmen

Der Flughafen Wien hat seinen CO_2-Ausstoß von 46.081 t im Jahr 2011 auf 10.201 t im Jahr 2025 gesenkt, obwohl im selben Zeitraum das Passagiervolumen um 54,3% zugenommen hat. Eine zentrale Steuerungsgröße ist dabei die CO_2-Intensität pro Verkehrseinheit (VE), die den Ausstoß in Relation zum Passagieraufkommen setzt. Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht. Während 2011 noch 1,99 kg CO_2/VE emittiert wurden, sank der Wert bis 2025 auf 0,30 kg CO_2/VE. Ermöglicht wurde diese Entwicklung durch Eigenstromerzeugung aus Photovoltaik, den Einsatz CO_2-neutraler Erd- und Fernwärme, steigende E-Mobilität, neue Technologien vor allem in der Gebäudesteuerung und einer Vielzahl laufender Effizienzmaßnahmen.

Bereits 2023 erreichte der Flughafen Wien den CO_2-neutralen Betrieb gemäß den Kriterien des Airport Carbon Accreditation Scheme (ACAS) des Airports Council International (ACI, ACA-Level 3+).

Ausgewählte Kennzahlen

Standort Flughafen Wien		2025	Veränderung	2024
Passagiere	PAX	32.559.115	2,6%	31.719.836
Verbrauch elektrische Energie	MWh	84.045	-1,7%	85.532
Wärmeverbrauch	MWh	36.260	5,4%	34.393
Kälteverbrauch	MWh	27.685	-17,6%	33.599
Treibstoffverbrauch	MWh	38.112	3,4%	36.851
Gesamtenergiebedarf	MWh	158.417	1,0%	156.776
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	84.045	-1,7%	85.532
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	53,1	n.a.	54,6
Wasserverbrauch	m³	625.250	16,8%	535.368
Abwasseranfall (VJ angepasst)	m³	540.370	-8,8%	592.657
Gesamtmenge Abfall	t	6.045	-2,6%	6.209

Standort Malta		2025[1]	Veränderung	2024
Passagiere	PAX	10.061.969	12,3%	8.957.451
Verbrauch elektrische Energie (VJ angepasst)	MWh	11.955	0,5%	11.895
Treibstoffverbrauch (VJ angepasst)	MWh	1.539	29,7%	1.187
Gesamtenergiebedarf (VJ angepasst)	MWh	13.495	3,2%	13.082
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	1.915	14,9%	1.667
Anteil erneuerbarer Energie am (VJ angepasst) Gesamtenergiebedarf	%	15,0	n.a.	13,0
Wasserverbrauch	m³	30.440	-9,0%	33.452
Gesamtmenge Abfall	t	1.357	7,0%	1.269

1) vorläufige Werte

CO_2-Emissionen im Jahr 2025

Die CO_2-Bilanz sieht eine Einteilung der Emissionen in Scope 1, 2 und 3 gemäß dem Greenhouse Gas Protocol vor und dient der Abgrenzung der Emissionsquellen sowie ihrer Beeinflussbarkeit.

Im Jahr 2025 entfielen weniger als 1% der Gesamtemissionen der FWAG auf direkt vom Unternehmen beeinflussbare Emissionen. Unternehmenseigene Fahrzeuge, Bodenabfertigungsgeräte sowie Notstromaggregate verursachten in Scope 1 rund 10.201 t CO_2, die auf den Verbrauch von fossilen Treibstoffen zurückzuführen sind. In Scope 2 fielen aufgrund des Bezugs CO_2-freier industrieller Abwärme und CO_2-freiem Strom aus erneuerbaren Quellen keine Emissionen an. Dienstreisen wurden mit 207 t CO_2 in Scope 3 bilanziert. Die gesamten direkt beeinflussbaren Emissionen von rund 10.408 t CO_2 wurden über Klimaschutzzertifikate von Climate Austria kompensiert, einer vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unterstützten Institution.

Die indirekt beeinflussbaren Emissionen entsprechen über 99% (3.125.390 t CO_2) der Gesamtemissionen der FWAG und entstehen in der Wertschöpfungskette, etwa durch den Flugverkehr, die Flugzeugabfertigung durch Dritte (z.B. Triebwerkprüf- und Standläufe) oder den landseitigen Verkehr (z.B. An- und Abreise von Passagieren). Aufgrund der Beimischungsverpflichtung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) sollten sich die Scope 3 Emissionen am Standort mittelfristig annahmegemäß reduzieren.

Energie & Mobilität am Flughafen Wien

Ein wesentlicher Baustein in der Nachhaltigkeitsstrategie der FWAG besteht in der eigenen nachhaltigen Stromproduktion. Insgesamt sind zehn PV-Anlagen am Betriebsgelände des Flughafen Wien und eine am Flughafengelände in Bad Vöslau installiert. Damit wurden 2025 rund 42,5 Mio. kWh Sonnenstrom produziert, was bilanziell etwa die Hälfte des Gesamtstrombedarfs der FWAG abdeckt. Der verbleibende Strombedarf wird durch erneuerbare Energie aus europäischer Großwasserkraft gedeckt.

Durch die Nutzung CO_2-freier industrieller Abwärme aus der nahegelegenen OMV-Raffinerie Schwechat ist der Wärmebezug des Flughafen Wien CO_2-neutral.

Der Fuhrpark der FWAG beinhaltet neben konventionell betriebenen Fahrzeugen auch elektrisch betriebene Fahrzeuge, darunter E-Nutzfahrzeuge für die Abfertigung (z.B. E-Stapler, E-Passagiertreppen, E-Schleppfahrzeuge etc.). Die weitere Umstellung des Fuhrparks wird kontinuierlich evaluiert, und soweit technisch umsetzbar und wirtschaftlich vertretbar, werden die Fahrzeuge sukzessive durch energieeffizientere bzw. emissionsärmere Modelle ersetzt.

Energieeffizienz & nachhaltiges Bauen

Die Energieeffizienz wird durch modernste Gebäudetechniksysteme und laufende Optimierung der Anlagen- und Beleuchtungstechnik (z.B. Umrüstung auf LED) weiter verbessert. Eine eigens entwickelte

Software zur Gebäudesteuerung der AirportCity und die Nutzung von Geothermie und Biomasse unterstützen diese Maßnahmen.

Energiebelange Malta Airport

Der Malta International Airport hat 2025 ebenso die Stufe 3+ des ACI Airport Carbon Accreditation Programms erreicht.

Im Dezember 2025 wurde die bisher größte PV-Anlage in Betrieb genommen, diese produziert bis zu 5,1 Mio. kWh Sonnenstrom. Im Berichtsjahr konnte dadurch der Anteil des Gesamtenergiebedarfs aus erneuerbaren Quellen auf 14,9% gesteigert und damit auf rund 1,9 Mio. kWh erhöht werden.

Fluglärmmanagement und Luftverschmutzung

Die primären Lärmquellen an Flughäfen bilden der Flugverkehr (z.B. Starts und Landungen) und Bodenlärm (z.B. Triebwerksprobeläufe, Rollbewegungen).

➔ Lärmschutz

Bereits 2005 wurde im Mediationsvertrag ein Lärmschutzprogramm vereinbart. Die bundesgesetzlichen Schwellenwerte für Fluglärm sehen vor, dass ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von 65 dB nicht überschritten werden darf. Das Engagement des Flughafen Wien geht darüber hinaus: Das Tag-Schutzgebiet umfasst Bereiche mit einem Dauerschallpegel ab 54 dB, das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits ab 45 dB. Bei Erreichen dieser Grenzwerte gewährt die FWAG finanzielle Unterstützung für Lärmschutzmaßnahmen. Im Rahmen des 2024 neu abgeschlossenen Programms werden dafür bis zu € 24 Mio. in den kommenden Jahren bereitgestellt.

➔ Lärmabhängige Landegebühren und lärmreduzierende Anflugverfahren

Lärmabhängige Entgelte am Flughafen Wien schaffen Anreize für Fluglinien, moderne, lärmemissionsärmere und damit meist auch schadstoffärmere Triebwerke einzusetzen. Die Gebühren werden gestaffelt erhoben: Lautere Flugzeuge zahlen höhere, leisere niedrigere Entgelte. Das Bonus-Malus-System ist dabei für den Flughafen Wien aufkommensneutral.

Eine weitere Maßnahme ist der „Curved Approach“, der An- und Abflüge über dicht besiedelte Gebiete besser umgeht. Zur Überwachung der Flugwege und Lärmentwicklung ist das Flight Track and Noise Monitoring System (FANOMOS) im Einsatz, das die Einhaltung der Flugrouten kontrolliert sowie Lärmpegel an 15 Messstellen rund um den Flughafen erfasst.

Wasserverbrauch und Abwasser

Der Wasserverbrauch ist eng an das Passagieraufkommen sowie die Bautätigkeiten (z.B. Terminal 3 Süderweiterung) gekoppelt und somit nur begrenzt steuerbar. Der im Berichtsjahr verzeichnete Mehrverbrauch ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen.

Schmutz- und Niederschlagswasser wird über ein internes Kanalsystem in ein flughafeneigenes Retentionsbecken geleitet, wo zwischen belasteten bzw. unbelasteten Abflüssen unterschieden wird. Während unbelastetes Wasser direkt abgeleitet wird, gelangt belastetes Abwasser zur Kläranlage Schwechat. Durch diese Trennung können chemische Reinigungsprozesse und die zu behandelnde Abwassermenge reduziert werden. Bei der Flugzeugenteisung werden biologisch abbaubare Glykol-Gemische eingesetzt, die Enteisungsflüssigkeit wird separat gesammelt und kontrolliert in den Abwasserkreislauf eingebunden. Im Jahr 2025 wurde ein neu errichtetes Sammelbecken mit einem Volumen von rund 3.400 m³ in Betrieb genommen. Insgesamt wurden 540.370 m³ Abwasser zur Kläranlage geführt, was infolge von geringeren Niederschlägen unter dem Vorjahresniveau lag.

Aufgrund der Wasserknappheit und Trockenperioden in Malta ist die Reduzierung des Wasserverbrauchs am Flughafen Malta eines der wichtigsten Umweltziele des Unternehmens. Malta ist als Gebiet mit sehr hohem Wasserstress nach dem Wasserrisiko-Atlas „Aqueduct" des Wasserressourceninstituts (WIR) klassifiziert. Im Berichtsjahr konnte der Bewässerungsverbrauch im Vergleich zum Vorjahr um 11% gesenkt werden. Dies wurde unter anderem durch Anpassungen in den Landschaftsgestaltungsbereichen erreicht. Darüber hinaus wurde im Januar 2025 ein Wasserreservoir mit einer Kapazität von 10.000 m³ in Betrieb genommen. Seit Mai 2025 wird zudem eine zusätzliche Wasserquelle zur teilweisen Versorgung mit Nicht-Trinkwasser genutzt, wodurch der Einsatz wertvoller Trinkwasserressourcen weiter verringert wird.

Abfallmanagement

Die FWAG ist bestrebt, Abfälle weitestmöglich zu vermeiden, effizient zu trennen sowie dem Recycling zuzuführen und übergibt dafür den anfallenden Abfall an lizenzierte Entsorgungsunternehmen. Das Abfallaufkommen wird vor allem durch das Passagieraufkommen und die am Flughafen tätigen Unternehmen bestimmt. Im Berichtsjahr konnte das Abfallaufkommen von 0,22 kg/VE auf dem Vorjahresniveau gehalten werden.

Am Flughafen Malta konnte der Anteil der recycelbaren Abfälle dank einer verbesserten Mülltrennung von auf 21% auf 26% gesteigert werden.

Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Den indirekten Emissionen des Verkehrs, die durch die An- und Abreise der Passagiere zum Flughafen entstehen, wird von der FWAG durch eine Verbesserung der öffentliche Verkehrsanbindung begegnet. FWAG und ÖBB betreiben in einem Joint Venture den elektrisch betriebenen City Airport Train, eine schnelle und umweltfreundliche Verbindung zwischen der Wiener Innenstadt und dem Flughafen Wien. Durch die Bahn-Anbindung des Flughafens an den Fernverkehr können Reisende direkt mit dem Zug zum Flughafen Wien anreisen. Der geplante Ausbau der Bahnverbindung nach Budapest und Bratislava über den Flughafen Wien verbessert zukünftig die Anbindung in die östliche Catchment-Area. Ebenso sind zahlreiche Fern- und Nahverkehrsbuslinien an den Flughafen Wien angebunden. 2024 wurde eine E-Schnellladestation in Betrieb genommen, die das bestehende Ladeinfrastrukturangebot am Flughafen ergänzt sowie das Laden von Elektrofahrzeugen deutlich beschleunigt.

Nachhaltige Beschaffung

Die Lieferanten der FWAG sind zu großen Teilen in Österreich und darüber hinaus nahezu ausschließlich in Ländern der Europäischen Union ansässig. Dies deutet darauf hin, dass in der direkten Wertschöpfungskette der FWAG hohe Arbeitnehmer- und Umweltstandards bereits weitgehend etabliert sind.

Als Sektorenauftraggeber unterliegt die Beschaffungstätigkeit der FWAG auch den strengen gesetzlichen Regelungen des Bundesvergabegesetzes (BVergG). Der Einkauf der FWAG erfolgt grundsätzlich über Direktvergaben oder Ausschreibungen, teilweise auch über die Bundesbeschaffung GmbH. Das Unternehmen fordert im Rahmen eines Vergabeverfahrens (nicht aber bei Direktvergaben) vom Bewerber/Bieter im Rahmen des Angebotsschreiben, dass bei der Ausführung des Vertrages die in Österreich geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Rechtsvorschriften, die einschlägigen Kollektivverträge sowie die in Österreich geltenden umweltrechtlichen Rechtsvorschriften einzuhalten sind. Ferner gilt als einer der Vergabegrundsätze, dass im Vergabeverfahren auf die Umweltgerechtheit der Leistung Bedacht zu nehmen ist.

EU-Taxonomie

Aufgrund von Art 8 Z 1 der VO iVm § 243b bzw. § 267a UGB ist der FWAG-Konzern dazu verpflichtet über seine Aktivitäten im Rahmen der EU-Taxonomie zu berichten. Die Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2025 basiert auf dem empfohlenen Format der EU-Taxonomie und umfasst sowohl qualitative als auch quantitative Informationen.

Die EU-Taxonomie beinhaltet ein Klassifikationssystem zur Definition ökologisch nachhaltiger Geschäftsaktivitäten anhand von sechs definierten Umweltzielen, diesen zugeordneten Wirtschaftstätigkeiten und für die Beurteilung festgelegte technische Bewertungskriterien. In der EU-Taxonomie wurden folgende Umweltziele definiert: Klimaschutz (CCM), Anpassung an den Klimawandel (CCA), Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen (WTR), Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft (CE), Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC), Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme (BIO).

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

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

Für die KPI's Umsatz, Capex und Opex unterbleibt infolge der Veröffentlichung des Delegierten Rechtsaktes (EU) 2025/4568 zu den Vereinfachungen der EU-Taxonomie Berichterstattung vom 4. Juli 2025 die Bewertung der Taxonomiefähigkeit und -konformität nicht-wesentlicher Wirtschaftstätigkeiten. Für Wirtschaftstätigkeiten, die kumulativ weniger als 10% des jeweiligen KPI-Nenners ausmachen, kann gemäß Delegierter Verordnung (EU) 2025/4568 auf die Bewertung der Taxonomiefähigkeit und -konformität verzichtet werden. Diese Tätigkeiten werden gesondert als „nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten" ausgewiesen.

Die wesentlichen taxonomiefähigen Umsätze, Capex und Opex des FWAG-Konzerns tragen hauptsächlich zum Umweltziel „Klimaschutz" bei, betreffen jedoch auch das Umweltziel „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft".

Der FWAG-Konzern hat anhand der veröffentlichten delegierten Rechtsakte für die EU-Umweltziele in einer Betroffenheitsanalyse die einzelnen Tätigkeiten auf ihre Taxonomierelevanz überprüft:

Geschäftsjahr	2025														
					Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen										
KPI (1)	Insgesamt (2)	Anteil taxonomie-fähiger Tätigkeiten (3)	Taxonomie-konforme Tätigkeiten (4)	Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten (5)	Klimaschutz (6)	Anpassung an den Klimawan-del (7)	Wasser (8)	Kreislaufwirt-schaft (9)	Umweltver-schmutzung (10)	Biologische Vielfalt (11)	Anteil der ermög-lichenden Tätigkeiten (12)	Anteil der Übergangs-tätigkeiten (13)	Nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten (14)	Taxonomie-konforme Tätigkeiten im vorangegan-genen Geschäftsjahr (2024) (15)	Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten im vorange-gangenen Geschäftsjahr (2024) (16)
Text	EUR Mio.	%	EUR Mio.	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	EUR Mio.	%
Umsatz	1.128,9	33,0%	7,5	0,7%	0,7%								0,2%	4,8	0,5%
Capex	271,8	60,5%	4,1	1,5%	1,5%								6,2%	4,9	2,6%
Opex	87,5	31,9%	2,2	2,5%	2,5%								8,0%	1,0	1,1%

Umsatz

Die Kennzahlen des taxonomiefähigen und -konformen Umsatzes werden als Verhältnis zwischen den Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeiten des Geschäftsjahres (Zähler), die gemäß den delegierten Rechtsakten der EU-Taxonomie als taxonomiefähig bzw. taxonomiekonform klassifiziert wurden, und den gesamten Umsatzerlösen des Konzerns (Nenner) ermittelt. Der Nenner der Umsatz-Kennzahl entspricht den Konzernumsatzerlösen gemäß IAS 1.82 (a) in Höhe von € 1.128,9 Mio. (Anhangangabe 2).

Im FWAG-Konzern betrifft dies insbesondere Umsatzerlöse aus:

- CCM 6.20 „Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr" (Leistungen des Ground und Cargo Handling)
- CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden" (Immobilienvermietung, Parkhäuser)

Dabei erfüllt die Wirtschaftstätigkeit CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden" (Vermietungserlöse der Office Parks 1, 2 und 4, welche die Kriterien für nachhaltige Immobilien erfüllen) die Kriterien der Taxonomiekonformität.

Die Umsatzerlöse der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten betragen im Geschäftsjahr 2025 in Summe € 373,0 Mio. (2024: € 344,7 Mio.) und repräsentieren 33,0% (2024: 32,7%) des Gesamtumsatzes. Die Umsatzerlöse taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten betragen € 7,5 Mio. (2024: € 4,8 Mio.) und somit 0,7% (2024: 0,5%.). Kumulativ weist der FWAG-Konzern nicht bewertete nicht wesentliche Umsätze aus den in der EU-Taxonomie klassifizierten Wirtschaftstätigkeiten in Höhe von € 2,8 Mio., welche 0,2% des Gesamtumsatzes entsprechen, aus, die sich den Wirtschaftszweigen Energieversorgung und Sonstige Dienstleistungen für den Luftverkehr zuordnen lassen.

Capex

Die Capex-Kennzahl stellt den Anteil der Investitionsausgaben zum Erwerb von Vermögenswerten oder Prozesse dar, die mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden ist, plus individuelle Capex, die sich auf den Erwerb von Produkten aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten und einzelne Maßnahmen, die zu einer kohlenstoffarmen Aktivität oder Senkung von THG-Emissionen führen, beziehen. Die Basis (Nenner) der Investitionen entspricht den in den Konzern-Anlagespiegeln ausgewiesen Zugängen zu Sachanlagen (Anhangangabe (16)), immateriellen Vermögenswerten (Anhangangabe (15)) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Anhangangabe (17), jeweils inkl. IFRS 16). Geleistete Anzahlungen werden nicht berücksichtigt. Der Zähler umfasst jene Investitionsausgaben des Geschäftsjahres, die aus Wirtschaftstätigkeiten stammen, welche gemäß den delegierten Rechtsakten der EU-Taxonomie als taxonomiefähig bzw. taxonomiekonform klassifiziert wurden.

Die gesamten Investitionen des FWAG-Konzern inkl. geleisteter Anzahlungen betrugen im Geschäftsjahr 2025 € 281,3 Mio. (2024: € 189,8Mio.), jene gem. EU-Taxonomie-Verordnung exkl. geleisteter Anzahlungen beliefen sich auf € 271,8 Mio. (2024: € 186,4 Mio.). Pro Anlagenzugang gab es nur eine mögliche Zuordnung zu einer taxonomiefähigen Tätigkeit, wodurch Doppelzählungen vermieden wurden. Im Zähler sind keine Zugänge von Capex-Plänen zur Ausweitung der Taxonomiefähigkeit oder -Konformität berücksichtigt.

Im Berichtsjahr 2025 wurde folgende Kategorie als taxonomierelevant eingestuft:

- CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden" (Gebäudeinvestitionen, die direkt mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Leistung zusammenhängen)

Als taxonomiekonform gelten dabei Investitionen in Verbindung mit den Office Parks 1, 2 und 4, welche die Kriterien für nachhaltige Immobilien erfüllen.

Der Anteil taxonomiefähiger Capex in Höhe von € 164,5 Mio. (2024: € 48,9 Mio.) errechnet sich mit 60,5% (2024: 26,2%), jener der taxonomiekonformen Investitionsausgaben in Höhe von € 4,1 Mio. (2024: € 4,9 Mio.) erreichte 1,5% (2024: 2,6%). Die Erhöhung der taxonomiefähigen Capex im Jahresvergleich ergibt sich aufgrund der gesteigerten Bautätigkeit in Verbindung mit der Terminal 3-Süderweiterung. Kumulativ weist der FWAG-Konzern nicht bewertete nicht wesentliche Investitionsausgaben in Verbindung mit in der EU-Taxonomie klassifizierten Wirtschaftstätigkeiten in Höhe von € 16,9 Mio., welche 6,2% der gesamten Investitionsausgaben entsprechen, aus. Diese Capex umfassen Investitionsausgaben die den Wirtschaftszweigen Energieversorgung, Installation von Gebäudeautomations- und Steuerungssystemen, Elektromobilität und Sonstige Dienstleistungen für den Luftverkehr zuordenbar sind.

Opex

Nach der Opex Definition der EU-Taxonomie umfasst der Nenner der Kennzahl, direkte, nicht kapitalisierte Kosten für Forschung und Entwicklung (inkl. direkt zuordenbare Personalkosten), Wartung und Reparatur (inkl. indirekt zuordenbare Personalkosten), kurzfristiges Leasing, Gebäudesanierungsmaßnahmen und andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung. Nicht inkludiert sind Abschreibungen, Amortisation und Wertminderungen, generelle Personal-, Rohstoff-, Vertriebs- und Verwaltungskosten, etc. (siehe Anhangangaben (5), (6)). Somit unterscheidet sich die Definition für operative Aufwendungen gemäß EU-Taxonomie von der Definition der operativen Aufwendungen, die im übrigen Lagebericht verwendet werden. Der Zähler der Kennzahl umfasst taxonomiefähige bzw. taxonomiekonforme Aufwendungen des Geschäftsjahres nach der Opex-Definition der EU-Taxonomie.

Zur Ermittlung der Basis wurde die Summe der oben angeführten Aufwendungen anhand von Detailanalysen berechnet. Die dadurch ermittelten Betriebsaufwendungen im Sinne der Taxonomie-Verordnung betragen € 87,5 Mio. (2024: € 84,3 Mio.).

Taxonomierelevante Opex stellen folgende Wirtschaftstätigkeiten dar:

- CE 3.4 „Wartung von Straßen und Autobahnen“ (Wartung des Vorfelds, der Rollbahnen sowie Wegen und Straßen Landside)
- CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ (Wartungs-, Reparatur und Gebäudesanierungsmaßnahmen, die direkt mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Leistung zusammenhängen)

Dabei gelten Opex in Verbindung mit der Wirtschaftstätigkeiten CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ als taxonomiekonform (Aufwendungen in Verbindung mit den Office Park 1, 2 und 4, welche die Kriterien für nachhaltige Immobilien erfüllen) als taxonomiekonform.

Der Anteil taxonomiefähiger Opex von € 27,9 Mio. im Berichtsjahr (2024: 33,5 Mio.) beträgt 31,9% (2024: 39,8%), jener der taxonomiekonformen Opex von € 2,2 Mio. (2024: 1,0 Mio.) erreichte 2,5% (2024: 1,1%). Kumulativ weist der FWAG-Konzern nicht bewertete nicht wesentliche Opex in Höhe von € 7,0 Mio., welche 8,0% des Gesamtumsatzes entsprechen aus. Diese sind den Wirtschaftszweigen Energieversorgung, Installation von Gebäudeautomations- und Steuerungssystemen, Elektromobilität und Sonstige Dienstleistungen für den Luftverkehr zuzuordnen.

Überprüfung der technischen Kriterien

Wie oben bereits angeführt werden zur Überprüfung, ob die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten einen wesentlichen Beitrag zum jeweiligen Umweltziel liefern und andere Umweltziele nicht erheblich beeinträchtigen („Do No Significant Harm“ Kriterien), die dafür definierten technischen Bewertungskriterien untersucht sowie zusätzlich eine robuste Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse unter Berücksichtigung der in der Taxonomie-Verordnung vorgegebenen Klimagefahren durchgeführt. Hier wurden die standortspezifischen Risiken betrachtet und Standard-Szenarien analysiert. Als Grundlage der

Analyse werden zwei Szenarien des International Panel on Climate Change (IPCC) gewählt: Ein Szenario bei wirksamen Klimaschutzmaßnahmen (Representative Concentration Pathway, RCP 4.5), bei dem sich die Emissionen bis 2080 bei etwa der Hälfte des heutigen Niveaus einpendeln und ein Szenario, das bei ungebremsten Treibhausgasemissionen eintreten würde (RCP 8.5). In die Analyse wurden weiters der Zweite Österreichische Sachstandsbericht zum Klimawandel des Climate Change Center Austria (CCCA), Daten von GeoSphere Austria sowie der Weltorganisation für Meteorologie einbezogen. Die Analyse der Klimarisiken führte zu folgendem Ergebnis: Als kurzfristig (Zeithorizont bis 10 Jahre) mittleres Risiko für die Systemobjekte wurden starke Niederschläge – Schnee/Eis und Regen identifiziert, wobei langfristig (ab 10 Jahre) mittlere Risiken vor allem von Hitzewelle/Hitzebelastung, starker Niederschlag/Hagel, veränderten Windstrukturen/-muster, Sturm und Tornados ausgehen.

Minimum Safeguards

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

Die Wertschöpfungskette der FWAG besteht generell zu großen Teilen aus österreichischen und darüber hinaus nahezu ausschließlich aus europäischen Unternehmen, die den strengen Bestimmungen der EU-Rechtsvorschriften unterliegen. Daher sind diese hohen sozialen Standards in der direkten Wertschöpfungskette der FWAG weitestgehend etabliert.

Als Sektorenauftraggeber unterliegt die Beschaffungstätigkeit der FWAG den strengen gesetzlichen Regelungen des Bundesvergabegesetz (BVergG). Der Einkauf der FWAG erfolgt grundsätzlich über Ausschreibungen oder Direktvergaben, auch über die Bundesbeschaffung GmbH (BBG). Bei Direktvergaben über die BBG wird die Einhaltung menschen- und arbeitsrechtlicher Standards durch die BBG nachdrücklich gegenständlich gemacht. Sonstige Direktvergaben außerhalb der BBG erfolgen häufig an langjährig bewährte und bekannte Lieferanten der FWAG, deren Eignung und Leistungsfähigkeit bereits im Rahmen früherer Projekte nachgewiesen wurde. Die „Allgemeinen rechtlichen Bestimmungen der FWAG für materielle Leistungen" sehen ausdrücklich vor, dass der Auftragnehmer dafür verantwortlich ist, dass die für die Ausführung seiner Leistungen geltenden gesetzlichen Bestimmungen und behördlichen Anordnungen und die in Österreich geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften eingehalten werden.

Gemeldeter KPI		Umsatz											
Geschäftsjahr		2025											
					Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten								
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	Taxonomiefähiger KPI (Anteil des taxonomiefähigen Umsatzes) (3)	Taxonomie-konformer KPI (Geldwert des Umsatzes) (4)	Taxonomie-konformer KPI (Anteil des taxonomie-konformen Umsatzes) (5)	Klimaschutz (6)	Anpassung an den Klima-wandel (7)	Wasser (8)	Kreislauf-wirtschaft (9)	Umwelt-verschmut-zung (10)	Biologische Vielfalt (11)	Er-möglich ende Tätigkeit (12)	Über-gangs-tätigkeit (13)	Taxonomie-konformer Anteil der taxo-nomiefähigen Tätigkeiten (14)
Text		%	EUR Mio.	%	%	%	%	%	%	%	(Ggf. E)	(Ggf. T)	%
CO2-arme Flughafen-infrastruktur	CCM 6.20.	14,9%	0,0	0,0%									0,0%
Erwerb von und Eigen-tum an Gebäuden	CCM 7.7.	18,1%	7,5	0,7%	0,7%								3,7%
Summe der Konformität nach Ziel					0,7%								
KPI-Gesamtwert (Umsatz)		33,0%	7,5	0,7%	0,7%								3,7%

Gemeldeter KPI		Capex											
Geschäftsjahr		2025											
					Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten								
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	Taxonomiefähiger KPI (Anteil der taxonomiefähigen Capex) (3)	Taxonomie-konformer KPI (Geldwert der Capex) (4)	Taxonomie-konformer KPI (Anteil der taxonomie-konformen Capex) (5)	Klimaschutz (6)	Anpassung an den Klima-wandel (7)	Wasser (8)	Kreislauf-wirtschaft (9)	Umwelt-verschmut-zung (10)	Biologische Vielfalt (11)	Er-möglich ende Tätigkeit (12)	Über-gangs-tätigkeit (13)	Taxonomie-konformer Anteil der taxo-nomiefähigen Tätigkeiten (14)
Text		%	EUR Mio.	%	%	%	%	%	%	%	(Ggf. E)	(Ggf. T)	%
Erwerb von und Eigen-tum an Gebäuden	CCM 7.7.	60,5%	4,1	1,5%	1,5%								2,5%
Summe der Konformität nach Ziel					1,3%								
KPI-Gesamtwert (Capex)		60,5%	4,1	1,5%	1,5%								2,5%

Gemeldeter KPI		Opex											
Geschäftsjahr		2025											
					Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten								
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	Taxonomiefähiger KPI (Anteil der taxonomiefähigen Opex) (3)	Taxonomie-konformer KPI (Geldwert der Opex) (4)	Taxonomie-konformer KPI (Anteil der taxonomie-konformen Opex) (5)	Klimaschutz (6)	Anpassung an den Klima-wandel (7)	Wasser (8)	Kreislauf-wirtschaft (9)	Umwelt-verschmut-zung (10)	Biologische Vielfalt (11)	Er-möglich ende Tätigkeit (12)	Über-gangs-tätigkeit (13)	Taxonomie-konformer Anteil der taxo-nomiefähigen Tätigkeiten (14)
Text		%	EUR Mio.	%	%	%	%	%	%	%	(Ggf. E)	(Ggf. T)	%
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	11,7%	0,0	0,0%									0,0%
Erwerb von und Eigen-tum an Gebäuden	CCM 7.7.	20,2%	2,2	2,5%	2,5%								12,6%
Summe der Konformität nach Ziel				2,5%	2,5%								
KPI-Gesamtwert (Opex)		31,9%	2,2	2,5%	2,5%								12,6%

Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) des FWAG-Konzerns (vollkonsolidierte Unternehmen) ist 2025 um 1,6% auf 5.253 von 5.337 Beschäftigte gesunken. Bereinigt um eine Konsolidierungskreisänderung (siehe Anhangangabe 41) hat der durchschnittliche Personalstand jedoch um 3,9% bzw. 209 Mitarbeiter auf 5.546 Mitarbeiter zugenommen. Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt bei 6.774. Stichtagsbezogen waren zum 31.12.2025 5.210 Mitarbeiter (FTE) im FWAG-Konzern beschäftigt, um 228 Mitarbeiter weniger als im Vorjahr (5.438 Mitarbeiter).

Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten (FTE)	2025	Veränderung	2024
Airport	561	0,3%	559
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	3.101	2,2%	3.033
Retail & Properties	189	-0,2%	190
Malta	497	11,9%	444
Sonstige Segmente	904	-18,6%	1.111
Gesamtanzahl	**5.253**	**-1,6%**	**5.337**

Flughafen Wien ist ein attraktiver Arbeitgeber

Studien der jüngeren Vergangenheit weisen die FWAG als einen der Top Arbeitgeber des Landes aus (z.B. Randstad Employer Brand Research 2023, IFES Umfrage 2024). Vielfältige Jobmöglichkeiten und eine attraktive Branche sind dabei nur zwei von zahlreichen positiven Aspekten, zuletzt treten auch Zuschreibungen wie "Stabilität und Sicherheit" als Arbeitgeber zusehends in den Vordergrund.

Im Rahmen der Strategie 2030 wird eine klare Ausrichtung auf Mitarbeiterzufriedenheit, Ermöglichung von Flexibilität und Weiterentwicklung verfolgt (vgl. Kapitel Strategie 2030). Zu den zentralen Maßnahmen gehören flexible Arbeitszeitmodelle wie Gleitzeit und Homeoffice sowie Bildungsteilzeit und -karenz. Ein aktives Diversitätsmanagement stärkt die Innovationskraft des Unternehmens und fördert seinen Erfolg. Regelmäßige Mitarbeiterbefragungen, Feedbackrunden und jährliche Mitarbeitergespräche ermöglichen es, Bedürfnisse frühzeitig zu erkennen und gezielt darauf einzugehen. Darüber hinaus zeichnet sich das Management der FWAG durch eine enge, vertrauensvolle und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit den Belegschaftsvertretern aus.

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

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

Belegschaftsbeteiligung

Bereits vor mehr als 20 Jahren wurde von der FWAG eine unabhängige Belegschaftsbeteiligungs-Privatstiftung gegründet, die 10% der Aktien des Unternehmens hält und die an sie ausgeschütteten Dividenden an die Mitarbeiter ausbezahlt. Im Jahr 2025 wurde an die Mitarbeiter eine Dividende für das Geschäftsjahr 2024 in der Höhe von insgesamt € 13,9 Mio. ausgeschüttet. Im Durchschnitt entsprach die Auszahlung pro Kopf 128% eines Monatsgrundgehalts bzw. Monatsgrundlohns des Jahres 2024.

Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Mit der Zertifizierung im Rahmen des Audits „berufundfamilie" verpflichtet sich die FWAG konkrete Maßnahmen für eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie umzusetzen. Besonders im Fokus stehen dabei die Handlungsfelder Arbeitszeit, Mobiles Arbeiten, Gesundheit und Führungskultur.

Für die Kinderbetreuung steht seit 2019 allen Mitarbeitern am Flughafen Wien ansässiger Unternehmen ein Betriebskindergarten zur Verfügung. Die FWAG unterstützt die eigenen Beschäftigten dabei finanziell.

Aus- und Weiterbildung

Die FWAG ermöglicht ein umfassendes Schulungs- und Weiterbildungsprogramm, das sowohl technische als auch soziale Kompetenzen fördert. In den sicherheitsrelevanten Bereichen und im direkten Kundenkontakt stellt das Unternehmen durch Schulungen sicher, dass die Mitarbeiter sowohl den strengen behördlichen Anforderungen wie auch den hohen Unternehmensstandards gerecht werden.

Weiters nimmt die Lehrlingsausbildung eine wichtige Rolle ein. Die theoretische und praktische Ausbildung erhalten die Lehrlinge in den jeweiligen Berufsschulen und am Flughafen Wien durch eigene Fachkräfte und Ausbildner.

Achtung der Menschenrechte

Die FWAG bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die FWAG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis. Der auf den Unternehmenswerten basierende Verhaltenskodex (Code of Conduct) enthält wesentliche Grundsätze über die Interaktion aller Mitarbeiter mit internen und externen Partnern. Der Beschäftigung unmündiger Minderjähriger wird durch die Prüfung der Personalien in mehreren Schritten vorgebeugt. Der Sozialschutz der Mitarbeiter wird gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen in Österreich gewährleistet. Dazu zählen die Pflichtversicherung in den Bereichen Kranken-, Unfall-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung sowie der Schutz durch arbeitsrechtliche Vorschriften wie gesetzlicher Kündigungsschutz, Anspruch auf bezahlten Urlaub und Mutterschutzregelungen.

Diversität

Das Unternehmen fördert eine Arbeitskultur, die auf Respekt, Inklusion und Gleichbehandlung beruht. Einer Diskriminierung aufgrund von Geschlecht, Alter, ethnischer Herkunft oder Behinderung wird aktiv entgegengewirkt. In diesem Zusammenhang hat die FWAG die „Charta der Vielfalt" unterzeichnet, weiters gilt in der FWAG die Konzernanweisung „Interkulturelle Diversität". 2025 waren Mitarbeiter mit 79 verschiedenen Nationalitäten beschäftigt.

Ein wichtiger Bestandteil der strategischen Stoßrichtung „Neue Arbeitswelt" ist die gezielte Förderung von Frauen. Der Frauenanteil innerhalb der FWAG lag 2025 bei 25% (2024: 26%). Zurückzuführen ist der unterproportionale Anteil auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten eines Flughafenbetriebs – etwa zwei Drittel der Belegschaft verrichten schwere körperliche Arbeit. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der FWAG beträgt zum Stichtag unverändert 40%. Im Rahmen des Frauennetzwerks "Die Flughäfin" wird die Vernetzung weiblicher Beschäftigter aller hierarchischen Ebenen gefördern und auch Austausch mit anderen Unternehmen bezüglich deren Initiativen im Bereich Frauenförderung gepflegt.

Die FWAG ist bestrebt, ein hohes Maß an Barrierefreiheit zu gewährleisten, sowohl für Passagiere als auch für Mitarbeiter. Es werden laufend Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit entwickelt, die in Zusammenarbeit mit verschiedenen Hilfsorganisationen und Interessengruppen umgesetzt wurden. Diese Maßnahmen umfassen die Installation von barrierefreien Aufzügen und Toiletten, spezielle

Leitsysteme für sehbehinderte Menschen und die Bereitstellung von speziellen Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen.

Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Präventivdienste

Das Sicherheitsmanagementsystem basiert auf den Vorgaben der ÖGK und der AUVA und bildet die Grundlage für das Präventionskonzept. Interne Audits und regelmäßige Sicherheitsbegehungen der Arbeitsplätze gewährleisten, dass mögliche Gefahrenquellen frühzeitig erkannt und beseitigt werden. Arbeitssicherheit ist ein fixer Bestandteil der Zielvereinbarungen des Managements. Die Schulung „Sicher arbeiten für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter" ist wesentlicher Bestandteil des Onboarding-Prozesses. Die Inhalte werden auch über ein verpflichtendes E-Learning aufgefrischt.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz ist in der Abteilung Präventivdienste zentral organisiert. Bei der jährlichen Begehung der Präventivdienste werden alle Arbeitsplätze durch die zuständige Arbeitsmedizin, die Sicherheitsfachkraft, Führungskräfte, Sicherheitsvertrauenspersonen, Betriebsräte und Vertreter des Objektmanagements überprüft. Daraus abgeleitete Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit am Arbeitsplatz werden umgesetzt. Ergänzend zu den planmäßigen Begehungen finden im Anlassfall Unfallanalysen zur Umsetzung von weiteren Maßnahmen zur Unfallverhütung statt.

Laufende Aktivitäten betreffen insbesondere bauliche Adaptierungen, inhaltliche Schwerpunktsetzung in diversen Weiterbildungsformaten auf allen Hierarchieebenen, die Adaptierung der Arbeitsmittel, Ergonomieberatung bei der Neugestaltung von Arbeitsplätzen, Ersthelferaus- und weiterbildung oder die Einsetzung von Sicherheitsvertrauenspersonen in allen Organisationseinheiten.

Bei Mitarbeitern in der Gepäck- und Luftfahrzeugabfertigung steht der korrekte Einsatz der persönlichen Schutzausrüstung, Präventionsmaßnahmen gegen hitzebedingte Erkrankungen und Sonneneinwirkung, das richtige Verhalten in Notfallsituationen sowie die Verkehrssicherheit am Vorfeld besonders im Fokus.

Die 1.000 Personen-Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle betrug 2025 35,1. Die absolute Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ist leicht gesunken – das bestätigt die intensive Arbeit an der Umsetzung von Sicherheits- und Präventionsmaßnahmen.

Standort Wien	2025	Veränderung	2024	2023	2022	2021
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	177	-2,7%	182	134	135	83
1.000 MA-Quote	35,1	-5,6%	37,2	28,8	31,2	18,4

Im Rahmen der arbeitsmedizinischen Betreuung werden Wiedereingliederungsfälle begleitet, konzernweite Impfaktionen (z.B. Grippeschutzimpfungen, Zeckenimpfungen) durchgeführt und gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen wie z.B. Gehöruntersuchungen bei Mitarbeitern an lärmbelasteten Arbeitsplätzen in regelmäßigen Abständen vorgenommen. Unter dem Titel „Gemeinsam Gesund" ist die betriebliche Gesundheitsförderung zusammengefasst. Das gesamte Management-Team unterzeichnete die BGF-Charta zur qualitätsvollen Weiterentwicklung und Verbreitung der Betrieblichen Gesundheitsförderung in Österreich (Zusammenschluss von Sozialversicherungsträgern und Sozialpartnern).

Sicherheit am Flughafen

Die Sicherheit von Passagieren, Mitarbeitern und Partnern ist für den Flughafenbetrieb von höchster Bedeutung. Das Sicherheitsmanagementsystem umfasst ein breites Spektrum an Maßnahmen, darunter regelmäßige Schulungen für alle Mitarbeiter, die kontinuierliche Überprüfung der Sicherheitsprozesse sowie eine enge Kooperation mit externen Sicherheitsbehörden. Alle neuen Mitarbeiter durchlaufen eine umfassende Sicherheitsausbildung, welche auf die spezifischen Anforderungen des Flughafenbetriebs abgestimmt ist. Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen kontinuierlich an der Weiterentwicklung

seiner Sicherheitsprozesse, um den sich verändernden Anforderungen der Luftfahrt gerecht zu werden und die Sicherheit am Flughafen zu gewährleisten.

Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter am Standort Wien[1]	2025	Veränderung	2024
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	4.717	-2,9%	4.856
davon Arbeiter	2.972	-7,1%	3.198
davon Angestellte	1.745	5,2%	1.658
Personalstand (Stichtag, FTE)	4.662	-5,9%	4.952
davon Arbeiter	2.911	-10,1%	3.238
davon Angestellte	1.751	2,1%	1.715
Personalstand (Köpfe)	6.196	-4,7%	6.504
Lehrlinge (Durchschnitt)	80	15,8%	69
Durchschnittsalter in Jahren	40,8	-1,0%	41,2
Betriebszugehörigkeit in Jahren	9,8	3,8%	9,4
Anteil Frauen in %	25	n.a.	26
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	2.036	-2,7%	2.093
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	177	-2,7%	182

1) Daten der vollkonsolidierten Unternehmen am Standort Wien

Mitarbeiter am Standort Malta	2025	Veränderung	2024
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	497	11,9%	444
Personalstand (Stichtag, FTE)	508	13,1%	449
Durchschnittsalter in Jahren[1]	38,6	-1,5%	39,2
Betriebszugehörigkeit in Jahren[1]	6,5	-17,7%	7,9
Anteil Frauen in %[1]	35	n.a.	34
Aufwendungen für Weiterbildung in T€[1]	412,5	69,0%	244,1
Meldepflichtige Arbeitsunfälle[1]	5	150,0%	2

1) vorläufige Werte

Dialog mit den Anrainern und Anrainergemeinden

Der Dialog mit Anrainern und Anrainergemeinden wird durch das Dialogforum und den Nachbarschaftsbeirat strukturiert umgesetzt.

Das Dialogforum wurde von der FWAG, den Austrian Airlines, der Austro Control, der Arbeitsgemeinschaft von Siedlervereinen und Bürgerinitiativen um den Flughafen Wien ("ARGE gegen Fluglärm"), den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland und den zehn Anrainergemeinden als Diskussions- und Verhandlungsplattform gegründet. Die Mitglieder vertreten die Region um den Flughafen Wien, in der mehr als zwei Millionen Menschen leben. Der Verein Dialogforum Flughafen Wien hat die Aufgabe, jene Themen, die mit der Flugverkehrsentwicklung und den Ausbauplänen des Flughafen Wien im Zusammenhang stehen und die auf Basis der zivilrechtlichen Mediationsverträge umzusetzen sind, zu behandeln. Er überprüft jährlich den Erfolg der vereinbarten Maßnahmen und dokumentiert die Ergebnisse in einem Evaluierungsbericht, der auf der Website www.dialogforum.at/evaluierungsberichte veröffentlicht wird. Schwerpunkte bilden dabei die Entwicklung der Lärmzonen, die Einhaltung der für den Flugverkehr vereinbarten Korridore, Verteilungsquoten und Nachtflugregelungen sowie der Erfolg des Lärmgebührenmodells.

Der Nachbarschaftsbeirat setzt sich aus dem Vorstand der FWAG sowie den amtierenden Bürgermeistern bzw. Bezirksvorstehern der umliegenden Region zusammen. Zweck und Aufgabe ist es, den Informationsaustausch zwischen der FWAG und den Anrainergemeinden zu fördern.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Die Bestimmungen zur verantwortungsvollen Unternehmensführung der FWAG umfassen konkrete Vorgaben, Richtlinien und Kontrollmechanismen zur Sicherstellung eines gesetzeskonformen und integren Verhaltens. Dazu zählen insbesondere Maßnahmen zur Prävention von Korruption, die Einhaltung des Vergaberechts, Anforderungen der Emittenten-Compliance, Regelungen zur Sicherstellung fairen Wettbewerbs sowie Vorgaben zur IT-Sicherheit und Datenschutz.

Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Zu den zentralen Maßnahmen zur Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung gehören die Einrichtung einer Whistle-Blower Hotline, die für Mitarbeiter, Kunden, Lieferanten und weitere externe Stakeholder über die Unternehmenswebseite zugänglich ist, der Verhaltenskodex (Code of Conduct) der FWAG zur Gewährleistung eines moralisch, ethisch und rechtlich einwandfreien Verhaltens, die Beschaffungsbestimmungen des internen Einkaufs, die Sponsoringrichtlinie und die Emittenten Compliance Richtlinie zur Verhinderung des Missbrauches von Insider-Informationen und Marktmanipulation. Diese Richtlinien unterstützen die Mitarbeiter dabei, Entscheidungen im Einklang mit hohen ethischen Standards zu treffen. Darüber hinaus überprüft die interne Revision laufend die Einhaltung interner Regelwerke sowie die gesetzeskonforme Umsetzung aller relevanten Prozesse und Vorhaben. Das interne Kontrollsystem (IKS) sieht zudem ein durchgängiges Vier-Augen-Prinzip in allen wesentlichen Prozessschritten vor, um korrupte Handlungen effektiv zu verhindern.

Das elektronische Hinweisgebersystem erfüllt die Anforderungen der EU-Whistleblower-Richtlinie. Hinweisgeber haben die Möglichkeit, ein persönliches elektronisches Postfach einzurichten, das eine anonyme, geschützte Kommunikation ermöglicht.

Die organisatorische Verantwortung für ein rechtskonformes Verhalten liegt beim Generalsekretariat, dessen Leiter zugleich als oberster konzernweiter Compliance Officer fungiert.

Alle Mitarbeiter mit Computerarbeitsplatz sind verpflichtet, eine Online-Schulung zum Verhaltenskodex der FWAG zu absolvieren und werden dabei unter anderem über die Zulässigkeit der Annahme bzw. Gewährung von Vorteilen, dem Umgang mit Interessenskonflikten und vertraulichen Informationen, der Genehmigung von Nebentätigkeiten, dem Verbot des Missbrauches von Insiderinformationen, fairen Wettbewerb, Einhaltung des Datenschutzes etc. unterrichtet.

Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union sowie den darauf basierenden Regelungen des Börsegesetzes wurden von der FWAG in einer unternehmensinternen Richtlinie verankert. Zur Vermeidung des missbräuchlichen Umgangs mit Insiderinformationen wurden klar abgegrenzte Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Die laufende Überwachung erfolgt durch implementierte organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen. Mitarbeiter in Compliance-relevanten Bereichen sind verpflichtet, Schulungen zum korrekten Umgang mit vertraulichen Informationen zu absolvieren.

Am Flughafen Malta werden ebenfalls die lokalen börsegesetzlichen Regelungen sowie europäische Verordnungen umgesetzt und überwacht. Dazu dienen interne Richtlinien, die neben den gesetzlichen Bestimmungen auch allgemeine Verhaltensregeln umfassen.

Offenlegung gemäß § 243a UGB

(1) Grundkapital und Aktienstückelung

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

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

(2) Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

Aktuell hält der Investor Airports Group Europe S.a.r.l über 44% der Aktien der Flughafen Wien AG. Der Streubesitz ist in Folge der Anteilserwerbe von Airports Group Europe S.a.r.l auf unter 6% gesunken. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20,0%, die Flughafen Wien Belegschaftsbeteiligungs-Privatstiftung hält 10,0% am Grundkapital der FWAG. Der Gesellschaft sind keine weiteren Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10,0% bekannt.

(3) Syndikatsvereinbarung

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

(4) Aktien mit besonderen Kontrollrechten

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

(5) Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

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

(6) Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats

In der Satzung wird keine Altersgrenze für die Bestellung des Vorstands festgelegt. Eine Wahl in den Aufsichtsrat kann jedenfalls nur für die Zeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung erfolgen, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr beschließt, in dem die Kandidatin bzw. der Kandidat das 70. Lebensjahr vollendet. Darüber hinaus bestehen keine sich nicht unmittelbar aus dem Gesetz ergebenden Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie über die Änderung der Satzung der Gesellschaft.

(7) Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

Im Rahmen eines Aktienrückkaufprogrammes hat die FWAG im Zeitraum von 4.11.2019 bis 30.6.2020 insgesamt 125.319 Aktien im Betrag von T€ 4.532,6 erworben und hielt diese Aktien auch im Berichtsjahr 2025. Das Rückkaufprogramm wurde am 29.5.2020 vorzeitig beendet.

(8) Kontrollwechsel

Es gibt keine bedeutenden Vereinbarungen, die bei einem Kontrollwechsel in der Gesellschaft infolge eines Übernahmeangebots wirksam werden.

(9) Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

Nachtragsbericht

Verkehrsentwicklung Jänner und Februar 2026

Inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete die Flughafen-Wien-Gruppe im Jänner und Februar 2026 einen Anstieg der Passagiere um 5,4% auf 5.201.544 Passagiere.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner und Februar 2026 um 1,4% gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf 3.843.772 Fluggäste. Die Anzahl der Lokalpassagiere sank in den ersten beiden Monaten geringfügig um 0,2% auf 3.103.307. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im selben Zeitraum ebenfalls einen Rückgang von 1,5% auf 656.726 Passagiere. Der Anstieg beim Passagieraufkommen am Standort Wien ist vor allem auf Zwischenlandungen von Air India für Betankungszwecke zurückzuführen, bei denen die Passagiere das Flugzeug nicht verlassen (sogenannte „Transitpassagiere"). Das Frachtaufkommen hielt die positive Dynamik der letzten Monate bei und stieg um 5,8% auf 47.384 umgeschlagene Tonnen. Die Flugbewegungen verzeichneten einen Rückgang auf 29.837 Starts und Landungen (2025: 30.764), das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) erhöhte sich auf 1.387.677 Tonnen (2025: 1.346.229).

Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta und Flughafen Košice

Im Jänner und Februar 2026 konnte der Flughafen Malta mit 1.253.217 Passagieren im Jahresvergleich um 17,3% mehr Fluggäste begrüßen (2025: 1.068.127). Auch am Flughafen Košice wurden mit 104.555 Reisenden (2025: 78.862) deutlich mehr Passagiere als im Vorjahr abgefertigt.

Entgelte 2026 am Flughafen Wien

Die Flughafenentgelte auf dem Flughafen Wien werden ab 1.1.2026 gemäß § 9 FEG und Punkt 2 der Anlage zum FEG angepasst. Somit kehrt der Flughafen Wien vorzeitig zur bestehenden Formel zurück.

Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgelts gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge. Für das Fluggastentgelt, das landseitige Infrastrukturentgelt und für das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgelts Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die zwölf Monate jeweils vom 1. August bis 31. Juli gerechnet werden. Im Falle eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate.

Per 1. Jänner 2026 wurden die Entgelte gemäß FEG wie folgt geändert:

- Lande-, Park- und luftseitige Infrastrukturentgelt: -2,122%
- Fluggastentgelt, landseitiges Infrastrukturentgelt und Sicherheitsentgelt: -4,528%
- Infrastrukturentgelt Betankung: -4,655%

Weiterhin hat die FWAG zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2026 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 9,41/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 13,81/abfliegender Transferpassagier gesenkt.

Das Sicherheitsentgelt inklusive entstandener Kosten im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten neuer Rechtsvorschriften (Hold Baggage Screening) am Flughafen Wien beträgt € 10,52/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt beträgt unverändert € 0,86/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,19/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,29/abfliegender Passagier.

Weiters wurden der Volumen-, Transfer-Security-, Destinations- und Frachtincentive valorisiert. Der Langstreckenincentive dient der Förderung der Langstreckenentwicklung und findet bei Passagierflügen zu bestehenden Langstreckendestinationen Anwendung.

Prognosebericht

Für das Gesamtjahr 2026 rechnet die FWAG mit rund 30 Mio. Passagieren am Standort Wien und rund 41,5 Mio. Reisenden in der Flughafen-Wien-Gruppe (inkl. Malta und Kosice).

Finanzausblick

Der FWAG-Konzern plant für 2026 einen Umsatz von rund € 1.050 Mio., ein EBITDA von rund € 415 Mio., ein Periodenergebnis vor Minderheiten von rund € 210 Mio. und ein Periodenergebnis nach Minderheiten von rund € 185 Mio. Die Investitionen werden bei rund € 330 Mio. erwartet.

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

Schwechat, am 17. März 2026

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernabschluss 2025 der Flughafen Wien AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2025

in T€	Anhang	2025	2024
Umsatzerlöse	(1) (2)	1.128.949,2	1.052.737,6
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	15.014,2	13.878,7
Betriebsleistung		**1.143.963,5**	**1.066.616,3**
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(4)	-56.483,7	-55.664,6
Personalaufwand	(5)	-419.500,8	-386.067,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	-254.772,8	-190.088,9
Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen	(7) (37)	-736,7	5.484,9
Ergebnis der at-Equity-Unternehmen	(8)	-46,5	2.003,8
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		**412.422,9**	**442.284,3**
Planmäßige Abschreibungen	(9)	-132.882,3	-135.783,8
Wertminderungen	(9)	0,0	-358,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		**279.540,6**	**306.142,2**
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	(10)	869,6	768,6
Zinsertrag	(11)	13.430,4	17.236,8
Zinsaufwand	(11)	-4.349,3	-2.847,9
Sonstiges Finanzergebnis	(12)	1.152,5	385,5
Finanzergebnis		**11.103,3**	**15.543,1**
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		**290.643,9**	**321.685,3**
Ertragsteuern	(13)	-80.553,5	-82.153,9
Periodenergebnis		**210.090,3**	**239.531,4**
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		**185.037,1**	**216.255,3**
Nicht beherrschende Anteile		25.053,2	23.276,1
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(14)	83.874.681	83.874.681
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		2,21	2,58

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2025

in T€	Anhang	2025	2024
Periodenergebnis		**210.090,3**	**239.531,4**
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(26)	**1.042,0**	-7.158,5
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(26)	**530,0**	-90,0
Darauf entfallende latente Steuern	(32)	**-366,0**	1.666,3
Sonstiges Ergebnis		**1.206,0**	**-5.582,2**
Gesamtergebnis		211.296,3	233.949,2
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		**186.230,7**	**210.670,7**
Nicht beherrschende Anteile		**25.065,6**	23.278,5

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2025

in T€	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
AKTIVA			
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(15)	151.085,7	151.501,5
Sachanlagen	(16)	1.458.798,1	1.379.040,7
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(17)	146.194,2	133.925,1
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(18)	44.097,7	44.030,3
Sonstige Vermögenswerte	(19)	19.687,0	9.152,7
		1.819.862,8	1.717.650,4
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(20)	9.212,8	8.362,4
Wertpapiere	(21)	80.530,0	50.722,5
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(22)	474.207,7	601.567,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(23)	29.777,2	22.088,3
		593.727,8	682.740,4
Summe Aktiva		2.413.590,6	2.400.390,8

PASSIVA			
Eigenkapital			
Grundkapital	(24)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(25)	117.885,1	117.885,1
Sonstige Rücklagen	(26)	-13.712,0	-14.517,6
Einbehaltene Ergebnisse	(27)	1.313.340,5	1.266.479,9
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		1.570.183,6	1.522.517,4
Nicht beherrschende Anteile	(28)	156.709,0	144.654,1
		1.726.892,6	1.667.171,4
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(29)	226.342,9	224.694,4
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(30)	55.804,9	55.527,6
Übrige Verbindlichkeiten	(31)	24.619,3	28.181,7
Latente Steuern	(32)	5.888,6	11.840,1
		312.655,6	320.243,8
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(33)	3.169,9	79.747,1
Übrige Rückstellungen	(33)	147.743,1	135.064,4
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(30)	85,0	84,4
Lieferantenverbindlichkeiten	(34)	67.596,7	50.477,5
Übrige Verbindlichkeiten	(35)	155.447,8	147.602,1
		374.042,4	412.975,6
Summe Passiva		2.413.590,6	2.400.390,8

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2025

in T€		Anhang	2025	2024
	Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		290.643,9	321.685,3
+	Abschreibungen	(9)	132.882,3	135.783,8
+	Wertminderungen	(9)	0,0	358,3
+/-	Bewertung beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente	(12)	-1.152,5	-385,5
+/-	Ergebnis at-Equity-Unternehmen	(8)	46,5	-2.003,8
+	Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	(18)	1.117,7	827,7
+/-	Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Vermögenswerten	(3) (6)	54.236,1	-168,3
-	Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	(3)	-350,2	-390,5
-	Zins- und Dividendenergebnis	(10) (11)	-9.950,8	-15.157,6
+	Erhaltene Dividenden	(36)	869,6	768,6
+	Erhaltene Zinsen	(36)	16.484,1	18.080,9
-	Bezahlte Zinsen	(36)	-1.977,8	-2.189,2
-/+	Erhöhung / + Senkung Vorräte	(20)	-850,4	-708,9
-/+	Erhöhung / + Senkung Forderungen	(22) (19)	-10.678,5	-713,5
+/-	Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	(29) (33)	15.369,2	61.634,1
+/-	Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	(31) (34) (35)	10.083,3	7.823,4
	Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		**496.772,4**	**525.244,8**
-	Zahlungen für Ertragsteuern	(13) (33)	-163.451,4	-81.575,3
	Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		**333.321,0**	**443.669,4**
+	Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	(3)	1.300,5	876,6
+	Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang	(19)	1.012,0	20,0
-	Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	(15) (16) (17) (36)	-271.606,3	-169.812,8
-	Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	(19)	-11.042,0	-1.002,0
+	Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen		0,0	136,0
+	Einzahlungen aus Abgang von kurzfristigen Wertpapieren	(21)	26.345,0	21.746,0
+	Einzahlungen aus Abgang von kurz- und langfristigen Veranlagungen	(19) (22)	494.408,1	342.999,5
-	Auszahlungen für kurzfristige Wertpapiere	(21)	-55.000,0	-30.000,0
-	Auszahlungen für kurz- und langfristige Veranlagungen	(19) (22)	-359.400,0	-494.408,1
	Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		**-173.982,7**	**-329.444,8**
-	Dividendenausschüttung an Flughafen Wien AG Anteilseigner	(36)	-138.393,2	-110.714,6
-	Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner	(36)	-12.828,3	-12.484,6
-	Auszahlung für andere finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	0,0	-762,6
-	Rückkauf und Einzug eigene Anteile Malta Airport	(26)	-353,6	0,0
-	Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(30)	0,0	-0,5
-	Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	(30)	-74,2	-77,9
	Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		**-151.649,4**	**-124.040,2**
	Veränderung des Finanzmittelbestandes		7.688,9	-9.815,5
+	Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	(23)	22.088,3	31.903,8
	Finanzmittelbestand am Ende der Periode		**29.777,2**	**22.088,3**

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2025

	den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar												
in T€	Anhang	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklage aus Zeitwertänderungen Eigenkapitalinstrumente	Neubewertung immaterielles Vermögen	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Währungsumrechnungsrücklage	Eigene Anteile	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
Stand zum 1.1.2024		**152.670,0**	**117.885,1**	**3.679,2**	**15.756,4**	**-31.022,3**	**7.548,5**	**-4.532,6**	**-8.570,9**	**1.160.577,0**	**1.422.561,2**	**133.860,2**	**1.556.421,4**
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(26)			-69,3					-69,3		**-69,3**	0,0	**-69,3**
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(26)					-5.515,2			-5.515,2		**-5.515,2**	2,3	**-5.512,9**
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	-69,3	0,0	-5.515,2	0,0	0,0	-5.584,5	0,0	**-5.584,5**	2,3	**-5.582,2**
Periodenergebnis										216.255,3	**216.255,3**	23.276,1	**239.531,4**
Gesamtergebnis		**0,0**	**0,0**	**-69,3**	**0,0**	**-5.515,2**	**0,0**	**0,0**	**-5.584,5**	**216.255,3**	**210.670,7**	**23.278,5**	**233.949,2**
Auflösung Neubewertungsrücklage	(26)	0,0	0,0	0,0	-362,2	0,0	0,0	0,0	-362,2	362,2	**0,0**	0,0	**0,0**
Dividendenausschüttung	(24)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-110.714,6	**-110.714,6**	-12.484,6	**-123.199,2**
Stand zum 31.12.2024		**152.670,0**	**117.885,1**	**3.609,9**	**15.394,2**	**-36.537,6**	**7.548,5**	**-4.532,6**	**-14.517,6**	**1.266.479,9**	**1.522.517,4**	**144.654,1**	**1.667.171,4**
Stand zum 1.1.2025		**152.670,0**	**117.885,1**	**3.609,9**	**15.394,2**	**-36.537,6**	**7.548,5**	**-4.532,6**	**-14.517,6**	**1.266.479,9**	**1.522.517,4**	**144.654,1**	**1.667.171,4**
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(26)	0,0	0,0	408,1	0,0	0,0	0,0	0,0	408,1	0,0	**408,1**	0,0	**408,1**
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(26)	0,0	0,0	0,0	0,0	785,5	0,0	0,0	785,5	0,0	**785,5**	12,4	**797,9**
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	408,1	0,0	785,5	0,0	0,0	1.193,6	0,0	**1.193,6**	12,4	**1.206,0**
Periodenergebnis		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	185.037,1	**185.037,1**	25.053,2	**210.090,3**
Gesamtergebnis		**0,0**	**0,0**	**408,1**	**0,0**	**785,5**	**0,0**	**0,0**	**1.193,6**	**185.037,1**	**186.230,7**	**25.065,6**	**211.296,3**
Auflösung Neubewertungsrücklage	(26)	0,0	0,0	0,0	-362,2	0,0	0,0	0,0	-362,2	362,2	**0,0**	0,0	**0,0**
Rückkauf und Einzug eigene Anteile Malta Airport	(26)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-25,8	-25,8	-145,5	**-171,3**	-182,3	**-353,6**
Dividendenausschüttung	(24)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-138.393,2	**-138.393,2**	-12.828,3	**-151.221,6**
Stand zum 31.12.2025		**152.670,0**	**117.885,1**	**4.018,0**	**15.032,0**	**-35.752,0**	**7.548,5**	**-4.558,5**	**-13.712,0**	**1.313.340,5**	**1.570.183,6**	**156.709,0**	**1.726.892,6**

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2025

I Unternehmen

Angaben zum berichtenden Unternehmen

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

Betriebsgenehmigungen

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

II Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der FWAG zum 31.12.2025 erfolgte in Übereinstimmung mit den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und § 245a UGB.

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

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

III Funktionale Darstellungswährung

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

IV Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

Werthaltigkeit von Vermögenswerten

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von Konzessionen und Rechten (Buchwert von T€ 122.623,9, VJ: T€ 123.039,7), Firmenwerten (Buchwert von T€ 28.461,8 VJ: T€ 28.461,8), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert von T€ 1.458.798,1 , VJ:T€ 1.379.040,7, als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert von T€ 146.194,2, VJ:T€ 133.925,1) sowie langfristigen anderen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 63.784,8, VJ: T€ 53.183,0) inklusive Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 44.097,7, VJ: T€ 44.030,3) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung/Wertaufholung vorgenommen. Eine Wertminderung/Wertaufholung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, Änderung der Kapitalkosten, Änderungen der künftigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, technologische Veralterung, die Einstellung von Dienstleistungen, aktuelle Wiederbeschaffungskosten, bei vergleichbaren Transaktionen gezahlte Kaufpreise und sonstige das Umfeld, Klima oder Umwelt betreffende Änderungen, die auf eine Wertminderung/Wertaufholung hindeuten, berücksichtigt. Die Einschätzung, ob eine Wertminderung/Wertaufholung eingetreten ist, ist folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruht in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Nutzungsdauern und Periodenabgrenzung

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

Forderungswertberichtigungen

FWAG-Konzern bildete Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf sonstige Forderungen in Bezug auf erwartete Verluste aus Forderungsausfällen und bildete Wertberichtigungen der Stufe 2 („Life Time Expected Credit Loss“) von T€ 870,7 (VJ: T€ 1.067,4) sowie Wertberichtigungen der Stufe 3 („Credit Impairment“) von T€ 2.692,7 (VJ: T€ 1.774,6). Den Wertberichtigungen aufgrund erwarteter Kreditverluste bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie bei Vertragsvermögenswerten liegen Schlüsselannahmen bei der Ermittlung der gewichteten durchschnittlichen Verlustrate vor. Diese sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beschrieben und betreffen u.a. die Anhangangaben (22) und (37).

Zuschüsse- und Unterstützungsmaßnahmen

Zuschüsse (u.a. Covid-19), die an keine Gegenleistung geknüpft sind und die mit hinreichender Sicherheit gewährt werden bzw. auf welche ein Rechtsanspruch besteht, wurden als sonstige Forderung aktiviert. Aktuellen Entwicklungen, Erfahrungen und Unsicherheiten wird im Rahmen der zuvor genannten Wertberichtigungen der Stufe 3 („Credit Impairment") oder Rückstellungen Rechnung getragen.

Sozialkapitalrückstellungen

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert von T€ 131.926,6 (VJ: T€ 138.854,4) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 20.253,3 (VJ: T€ 20.637,8) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung, Fluktuationswahrscheinlichkeiten sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen und Invalidisierungswahrscheinlichkeiten zugrunde.

Sonstige Rückstellungen

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen aus anhängigen Rechtsstreitigkeiten und Prozessen oder anderen ausstehenden Verpflichtungen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren von T€ 39,5 (VJ: T€ 203,2) sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management im Einzelfall verbunden, vor allem bezüglich der Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eines Erfolges bzw. Misserfolges, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung. Deshalb können die tatsächlichen Verluste von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Andere Personalrückstellungen (Unterauslastung)

Zur Bewertung der Rückstellung für Unterauslastung (lang- und kurzfristiger Teil) in Höhe von T€ 29.022,2 (VJ: T€ 18.377,3) werden Annahmen zum Rechnungszinssatz, zu Gehaltssteigerungen, zum Unterauslastungsgrad und zum Fluktuationsabschlag getroffen. Diese sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beschrieben und betreffen die Anhangangaben (29) und (33).

Latente Steuern

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen.

Die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern von T€ 38.473,7 (VJ: T€ 32.536,1) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen, dafür sind verschiedene Faktoren heranzuziehen, wie zum Beispiel die Ertragslage der Vergangenheit, operative Planungen oder Steuerplanungsstrategien. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben, diesfalls sind die angesetzten aktiven latenten Steuern erfolgswirksam auszubuchen.

Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

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

Bestimmung von beizulegenden Zeitwerten

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

Umwelt- und klimabezogene sowie geopolitsche Risiken

Nutzungsdauern

Bei Überprüfung der Nutzungsdauern von Vermögenswerten des immateriellen Vermögens, des Sachanlagevermögens und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sowie bei der Ermittlung, ob eine Wertminderung/Wertaufholung eingetreten ist, werden auch laufend umwelt- und klimabezogene Risiken berücksichtigt. Die klimabezogenen Risiken können die Nutzungsdauern von Vermögenswerten auf unterschiedliche Weise beeinflussen. Physische Veränderungen des Klimas wie längere Sommer sowie langfristige Trends wie ein Temperaturanstieg wirken sich auf die Vermögenswerte und deren Nutzungsdauer aus. Im Geschäftsjahr 2023 kam es zu Anpassungen der Nutzungsdauern der Deckschicht der Lande- und Startpisten, hierzu wurden Annahmen und Schätzungen aufgrund der aktuellen Abnutzungserscheinungen durch die wärmeren und längeren Sommer getroffen. Der Einfluss von anderen klimabezogenen Risiken auf die Gebäude oder Vorfelder und anderen technischen Einrichtungen wird derzeit als gering eingeschätzt.

Werthaltigkeitstest

Das Geschäftsmodell des FWAG-Konzerns ist abhängig vom Luftverkehr, der sowohl von umwelt- und klimabezogenen als auch von geopolitischen Risiken beeinflusst wird. Der FWAG-Konzern beobachtet und bewertet diese Risikofaktoren daher laufend. Bei der Durchführung des Impairment-Tests wird diesen umwelt-, klima- und geopolitischen Risiken entsprechend Rechnung getragen. Der Impairment-Test geht in seinen Berechnungen vom Erwartungswert der Zahlungsströme aus. Chancen und Risiken werden dabei evaluiert und ein Wert definiert, der unter Berücksichtigung aller Eintrittswahrscheinlichkeiten dem gewichteten Mittelwert entspricht. Umwelt- und klimabezogene Risiken fließen mit ihren erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeiten in die Werthaltigkeitsprüfungen ein. Geopolitische Risiken – wie regionale Instabilitäten, Konflikte, regulatorische Veränderungen, Sanktionen oder Einschränkungen im internationalen Reiseverkehr – können den globalen Flugverkehr beeinflussen und zu kurzfristigen Anpassungen bei Nachfrage, Streckenführung oder Kapazitäten führen. Diese potenziellen Auswirkungen werden im Rahmen der erwarteten Zahlungsströme berücksichtigt. Auch können sich durch den Klimawandel neue Chancen ergeben beispielsweise die Verlängerung der touristischen Saison in Sommerdestinationen. Neben der Berücksichtigung über die Erwartungswerte werden in den Impairment-Tests auch direkte Aufwendungen zur Einhaltung der Klimaziele erfasst.

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

V Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Segmentberichterstattung zu den fünf Segmenten

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

Airport

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

Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen werden der GB Abfertigungsdienste der FWAG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst. Es erbringt Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien- und Charterverkehrs sowie bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren der General Aviation und der Sicherheitskontrolle von Personen und Handgepäck.

Retail & Properties

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

Malta

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

Sonstige Segmente

Jene Geschäftssegmente, welche selbst nicht berichtspflichtig sind und die nicht mit den berichtspflichtigen Segmenten zusammengefasst werden, sind in Einklang mit IFRS 8.16 in dem Berichtssegment Sonstige Segmente zusammengefasst. Das betrifft die verschiedensten Dienstleistungen einzelner

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

Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

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

Änderungen im GJ 2025

Im Geschäftsjahr 2025 ergaben sich keine Änderungen in der Segmentberichterstattung. Die Tochtergesellschaft „GetService“ – Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) wird ab dem Geschäftsjahr 2025 nach der at-Equity-Methode einbezogen; zuvor erfolgt eine Vollkonsolidierung (siehe dazu Anhangangabe (41)).

Änderungen im GJ 2024

Im Geschäftsjahr 2024 kam es zu keinen Änderungen der Segmentberichterstattung. Die im Geschäftsjahr 2024 gegründeten Tochterunternehmen Vienna Airport Logistics GmbH und Vienna Airport Maintenance Services GmbH sind dem Segment Retail & Properties sowie Sonstige Segmente zugeordnet.

Segmentangaben 2025

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	536.498,3	198.015,5	214.975,1	156.967,7	22.492,7		**1.128.949,2**
davon Erlöse aus Kundenverträgen	509.504,2	192.998,0	99.851,2	122.743,1	22.487,4		
Interne Segmentumsätze	42.892,8	111.388,7	18.402,4	0,0	158.636,1	-331.320,0	**0,0**
Segmentumsätze	579.391,1	309.404,2	233.377,5	156.967,7	181.128,8	-331.320,0	**1.128.949,2**
Externe sonstige betriebliche Erträge	1.385,1	561,2	2.604,6	9,3	1.344,5		**5.904,8**
Interne sonstige betriebliche Erträge[1]	4.723,6	151,3	1.903,2	0,0	2.331,2		**9.109,4**
Betriebsleistung	585.499,8	310.116,8	237.885,3	156.977,0	184.804,5	-331.320,0	**1.143.963,5**
Material und sonstige bezogene Leistungen	7.964,1	10.624,4	3.728,2	2.992,2	31.174,8		**56.483,7**
Personalaufwand	66.094,3	224.931,3	22.297,3	19.891,2	86.286,7		**419.500,8**
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	128.012,7	17.324,3	32.946,7	38.705,1	38.520,7		**255.509,5**
davon Wertberichtigung auf Forderungen[2]	23,6	882,9	100,9	-242,4	-28,3		**736,7**
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen					-46,5		**-46,5**
Interner Aufwand	214.197,9	40.913,9	62.965,9	415,3	12.827,0	-331.320,0	**0,0**
Segment EBITDA	**169.230,9**	**16.322,9**	**115.947,1**	**94.973,2**	**15.948,8**	**0,0**	**412.422,9**
Planmäßige Abschreibungen	73.244,8	7.628,7	18.779,9	19.559,4	13.669,6		**132.882,3**
Segmentabschreibungen	73.244,8	7.628,7	18.779,9	19.559,4	13.669,6	0,0	**132.882,3**
Segment EBIT	**95.986,1**	**8.694,2**	**97.167,2**	**75.413,8**	**2.279,2**	**0,0**	**279.540,6**
Segmentinvestitionen[3]	177.152,8	15.328,4	8.815,0	61.584,4	18.377,4		**281.258,0**
Segmentvermögen	1.009.003,8	58.517,5	244.061,6	490.248,0	120.041,0		**1.921.871,9**
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					44.097,7		
Sonstiges (nicht zuordenbar)							**491.718,7**
Konzernvermögen							**2.413.590,6**
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	561	3.101	189	497	904		**5.253**

1) betrifft aktivierte Eigenleistungen
2) exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen, Auflösungen (minus)
3) inklusive Rechnungskorrekturen, exklusive Finanzanlagen

Segmentangaben 2024

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	506.569,4	177.809,9	203.037,1	142.869,5	22.451,6		1.052.737,6
davon Erlöse aus Kundenverträgen	480.305,3	172.937,1	93.874,0	112.547,5	22.446,5		
Interne Segmentumsätze	42.843,7	107.903,1	18.369,9	0,0	162.556,2	-331.672,9	0,0
Segmentumsätze	549.413,2	285.713,0	221.407,1	142.869,5	185.007,8	-331.672,9	1.052.737,6
Externe sonstige betriebliche Erträge	710,1	1.174,5	2.889,6	0,0	1.703,3		6.477,5
Interne sonstige betriebliche Erträge[1]	5.303,7	33,1	930,9	0,0	1.133,6		7.401,2
Betriebsleistung	555.427,0	286.920,6	225.227,5	142.869,5	187.844,7	-331.672,9	1.066.616,3
Material und sonstige bezogene Leistungen	6.359,8	9.728,5	4.070,9	2.993,7	32.511,7		55.664,6
Personalaufwand	54.868,9	207.003,1	18.597,5	16.939,5	88.658,2		386.067,2
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	73.293,1	13.554,1	26.843,3	35.284,6	35.629,0		184.604,0
davon Wertberichtigung auf Forderungen[2]	-2.480,9	-1.033,1	-1.284,1	131,8	-818,7		-5.484,9
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen					2.003,8		2.003,8
Interner Aufwand	216.582,2	39.540,1	61.846,7	499,7	13.204,3	-331.672,9	0,0
Segment EBITDA	**204.323,0**	**17.094,7**	**113.869,2**	**87.152,0**	**19.845,4**	**0,0**	**442.284,3**
Wertminderungen		287,7			70,6		358,3
Planmäßige Abschreibungen	78.006,0	8.192,7	20.016,4	17.044,2	12.524,4		135.783,8
Segmentabschreibungen	78.006,0	8.480,4	20.016,4	17.044,2	12.595,0	0,0	136.142,1
Segment EBIT	**126.316,9**	**8.614,3**	**93.852,8**	**70.107,8**	**7.250,4**	**0,0**	**306.142,2**
Segmentinvestitionen[3]	102.340,3	2.371,5	4.339,5	68.401,5	12.325,9		189.778,7
Segmentvermögen	941.152,8	50.792,1	255.898,8	502.273,2	119.286,6		1.869.403,4
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					44.030,3		
Sonstiges (nicht zuordenbar)							530.987,4
Konzernvermögen							**2.400.390,8**
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	559	3.033	190	444	1.111		5.337

1) betrifft aktivierte Eigenleistungen
2) exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen, Auflösungen (minus)
3) inklusive Rechnungskorrekturen, exklusive Finanzanlagen

Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.009.003,8	941.152,8
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	58.517,5	50.792,1
Retail & Properties	244.061,6	255.898,8
Malta	490.248,0	502.273,2
Sonstige Segmente	120.041,0	119.286,6
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	**1.921.871,9**	**1.869.403,4**
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen[1]		
Sonstige langfristige Vermögenswerte	17.810,4	7.280,4
Wertpapiere	80.530,0	50.722,5
Forderungen an Finanzamt	3.536,7	254,9
Sonstige kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	13.187,3	14.241,8
Abgrenzungsposten und Termineinlagen	366.958,2	456.314,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.695,9	2.173,4
Summe nicht zuordenbar	**491.718,7**	**530.987,4**
Konzernvermögen	**2.413.590,6**	**2.400.390,8**

1) ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe

Angaben 2025 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	971.981,6	156.967,7	0,0	1.128.949,2
Langfristiges Vermögen	1.344.472,4	438.069,6	37.320,7	1.819.862,8

Angaben 2024 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	909.868,1	142.869,5	0,0	1.052.737,6
Langfristiges Vermögen	1.285.637,3	396.040,3	35.972,8	1.717.650,4

Im Vermögen der Region Slowakei ist die von der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Košice entfällt 2025 ein Beteiligungsergebnis aus at-Equity-Unternehmen von € 1,5 Mio. (VJ: € 1,2 Mio.).

Informationen über Hauptkunden

Der FWAG-Konzern hat mit dem Hauptkunden Lufthansa Group in allen Segmenten insgesamt Erlöse von € 357,5 Mio. (VJ: € 348,0 Mio.) erzielt.

(2) Umsatzerlöse und Erlöse aus Kundenverträgen

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

Aufteilung der Umsatzerlöse nach Erlösen aus Kundenverträgen und andere Umsatzerlöse

Der FWAG-Konzern erzielt Erlöse aus Kundenverträgen (im Wesentlichen aus dem Aviation Bereich sowie die sonstigen Umsatzerlöse des Non-Aviation Bereiches) sowie andere Umsatzerlöse. Die anderen Umsatzerlöse betreffen Mieteinnahmen aus als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien (Anhangangabe (17)) sowie andere Erlöse aus der Vermietung von Flächen (siehe dazu Anhangangabe (39a).

2025 in T€	Airport	Handling & Sicherheits-dienstleis-tungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kunden-verträgen	509.504,2	192.998,0	99.851,2	122.743,1	22.487,4	**947.584,0**
Andere Umsatzerlöse	26.994,1	5.017,5	115.123,9	34.224,5	5,2	**181.365,2**
Externe Segment-umsätze	**536.498,3**	**198.015,5**	**214.975,1**	**156.967,7**	**22.492,7**	**1.128.949,2**

2024 in T€	Airport	Handling & Sicherheits-dienstleis-tungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kunden-verträgen	480.305,3	172.937,1	93.874,0	112.547,5	22.446,5	**882.110,4**
Andere Umsatzerlöse	26.264,1	4.872,9	109.163,1	30.322,0	5,1	**170.627,2**
Externe Segment-umsätze	**506.569,4**	**177.809,9**	**203.037,1**	**142.869,5**	**22.451,6**	**1.052.737,6**

Aufteilung der Umsatzerlöse nach Aviation und Non-Aviation

2025 in T€	Airport	Handling & Sicherheits-dienstleis-tungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	523.264,5	184.866,1	0,0	106.684,7	0,0	**814.815,2**
Non-Aviation	13.233,8	13.149,5	214.975,1	50.283,0	22.492,7	**314.134,1**
Externe Segment-umsätze	**536.498,3**	**198.015,5**	**214.975,1**	**156.967,7**	**22.492,7**	**1.128.949,2**

2024 in T€	Airport	Handling & Sicherheits-dienstleis-tungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	493.504,5	165.383,0	0,0	99.129,4	0,0	**758.016,9**
Non-Aviation	13.064,9	12.426,9	203.037,1	43.740,0	22.451,6	**294.720,6**
Externe Segment-umsätze	**506.569,4**	**177.809,9**	**203.037,1**	**142.869,5**	**22.451,6**	**1.052.737,6**

Aufteilung der Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten

2025 in T€	Airport	Handling & Sicherheits-dienstleis-tungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	536.498,3	198.015,5	214.975,1	0,0	22.492,7	**971.981,6**
Malta	0,0	0,0	0,0	156.967,7	0,0	**156.967,7**
Externe Segment-umsätze	**536.498,3**	**198.015,5**	**214.975,1**	**156.967,7**	**22.492,7**	**1.128.949,2**

2024 in T€	Airport	Handling & Sicherheits-dienstleis-tungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	506.569,4	177.809,9	203.037,1	0,0	22.451,6	**909.868,1**
Malta	0,0	0,0	0,0	142.869,5	0,0	**142.869,5**
Externe Segment-umsätze	**506.569,4**	**177.809,9**	**203.037,1**	**142.869,5**	**22.451,6**	**1.052.737,6**

Umsatz im Segment Airport

in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Aircraftbezogene Entgelte	80,4	9,8%	73,2
Passagierbezogene Entgelte	390,2	5,1%	371,3
Infrastrukturerlöse & Dienstleistungen	65,9	6,1%	62,1
Umsatz Segment Airport (extern)	**536,5**	**5,9%**	**506,6**
davon Aviation	523,3	6,0%	493,5
davon Non-Aviation	13,2	1,3%	13,1

Umsatz im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Ground Handling	131,9	14,5%	115,2
Frachtabfertigung (Cargo)	38,3	5,9%	36,2
Sicherheitsdienstleistungen	6,0	15,8%	5,1
Passenger Handling	11,1	4,9%	10,5
General Aviation, Sonstiges	10,8	0,7%	10,7
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen (extern)	**198,0**	**11,4%**	**177,8**
davon Aviation	184,9	11,8%	165,4
davon Non-Aviation	13,1	5,8%	12,4

Umsatz im Segment Retail & Properties

in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Parkerträge	64,2	4,3%	61,5
Vermietung	37,2	2,6%	36,2
Center Management & Hospitality	113,6	7,9%	105,3
Umsatz Segment Retail & Properties (extern)	**215,0**	**5,9%**	**203,0**
davon Aviation	0,0	n.a.	0,0
davon Non-Aviation	215,0	5,9%	203,0

Umsatz im Segment Malta

in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Airport	106,7	7,6%	99,1
Retail & Properties	49,7	14,5%	43,5
Sonstige	0,6	92,1%	0,3
Umsatz Segment Malta (extern)	**157,0**	**9,9%**	**142,9**
davon Aviation	106,7	7,6%	99,1
davon Non-Aviation	50,3	15,0%	43,7

Umsatz im Segment Sonstige Segmente

in € Mio.	2025	Veränderung	2024
Ver- und Entsorgung	13,6	9,0%	12,4
Telekommunikation und EDV	3,7	1,6%	3,6
Materialwirtschaft	0,9	-34,7%	1,4
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten (VAT)	0,8	43,4%	0,6
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung u.a.	2,6	33,6%	1,9
„GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	0,0	-100,0%	1,8
Sonstiges inkl. Auslandsbeteiligungen	0,9	33,6%	0,7
Umsatz Sonstige Segmente (extern)	**22,5**	**0,2%**	**22,5**
davon Aviation	0,0	n.a.	0,0
davon Non-Aviation	22,5	0,2%	22,5

Vertragssalden

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über Forderungen aus Kundenverträgen:

in T€	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen aus Kundenverträgen, die in Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen enthalten sind	(22)	64.118,6	55.787,9

Leistungsverpflichtungen

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

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

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

(3) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2025	2024
Aktivierte Eigenleistungen	9.109,4	7.401,2
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	1.101,4	805,0
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln (inkl. COVID-19 Investitionszuschüsse)	350,2	390,5
Gewährung von Rechten	2.075,8	2.035,8
Erträge aus Versicherungsleistungen	567,0	350,9
Übrige	1.810,4	2.895,3
	15.014,2	13.878,7

(4) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2025	2024
Material	28.270,1	26.205,2
Energie	23.155,0	22.661,6
Bezogene Leistungen	5.058,6	6.797,9
	56.483,7	55.664,6

(5) Personalaufwand

in T€	2025	2024
Löhne	155.345,4	153.517,8
Gehälter	164.780,7	140.297,7
Aufwendungen für Abfertigungen	10.885,7	10.608,6
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	3.855,2	3.557,2
Aufwendungen für Altersversorgung	2.996,0	2.938,1
davon Beiträge an Pensionskassen	2.576,6	2.540,2
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	82.673,7	76.024,1
Andere Personalaufwendungen	2.819,4	2.680,8
	419.500,8	386.067,2

Aufgrund des Verlusts der Beherrschung über die „GetService“ – Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) zum 1. Januar 2025 wird der zugehörige Personalaufwand nicht mehr im Konzern-Personalaufwand ausgewiesen. Unter Annahme einer weiteren Vollkonsolidierung der Gesellschaft, wäre der Personalaufwand des Konzerns um € 14,2 Mio. höher. Weitere Angaben finden sich in den Anhangsangabe (41).

Im Personalaufwand sind auch Dotierungen der Rückstellung für Unterauslastung enthalten. Angaben dazu finden sich unter (29).

(6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2025	2024
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	744,5	754,6
Instandhaltungen	59.415,7	57.647,8
Fremdleistungen Dritte	40.174,2	35.356,2
Fremdleistungen Konzernunternehmen[1]	15.625,5	0,0
Beratungsaufwand	6.467,8	5.594,6
Marketing und Marktkommunikation	30.113,4	28.255,0
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.322,3	1.340,0
Miet-, Pacht- und Lizenzaufwendungen[2]	6.367,5	5.365,4
Versicherungsaufwendungen	3.914,0	3.572,5
Reisen und Ausbildung	4.097,8	3.839,0
Schadensfälle	2.801,2	61,8
Forderungsausfälle[3]	58,1	829,8
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	55.970,9	636,7
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	1.160,3	987,7
Andere betriebliche Aufwendungen	26.539,3	45.847,6
	254.772,8	190.088,9

1) Siehe Anhangangabe (42), betriftt 2025 GET2
2) Siehe Anhangangabe (39)
3) Vollständige Ausbuchung von Forderungen

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

In den anderen betrieblichen Aufwendungen sind im Geschäftsjahr 2024 auch die Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen betreffend die Verpflichtungen aus dem neuen Lärmschutzprogramm in Höhe von € 23,9 Mio. erfasst. Siehe dazu die Erläuterungen in Anhangangabe (29) langfristige Rückstellungen.

In der Position „Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien" ist im Geschäftsjahr 2025 ein Buchwertabgang in Höhe von € 55,9 Mio. enthalten, dieser betrifft die vollständige Ausbuchung der aktivierten Projektkosten für das Projekt „3. Piste". Die Ausbuchung erfolgt aufgrund der Entscheidung, das Projekt nicht umzusetzen. Die Entwicklung der Buchwerte der betroffenen Vermögenswerte ist in Anhangangabe (16) dargestellt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

in T€	2025	2024
Abschlussprüfung	278,4	244,8
Andere Bestätigungsleistungen	21,0	19,2
Sonstige Leistungen	41,9	95,3
	341,3	359,3

(7) Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen

Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen

in T€	2025	2024
Wertminderungen (+) / Wertaufholungen (-) auf Forderungen	736,7	-5.484,9
	736,7	-5.484,9

Nähere Erläuterungen sind in der Anhangangabe (37) ersichtlich.

(8) Ergebnis der at-Equity-bilanzierten Unternehmen

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

in T€	2025	2024
Anteilige Periodenergebnisse	2.698,5	2.003,8
Impairment at-Equity Beteiligung	-2.745,0	0,0
	-46,5	2.003,8

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

Im Geschäftsjahr 2025 wurde für die at-Equity-Beteiligung CAT (City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.) ein Wertminderungsaufwand in Höhe von T€ 2.745,0 erfasst. Weiterführende Erläuterungen finden sich in Anhangangabe (18).

(9) Abschreibungen und Wertminderung

in T€	2025	2024
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	5.999,9	7.926,4
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	119.153,4	120.086,2
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßige Abschreibungen	7.729,0	7.771,2
Summe planmäßige Abschreibungen	**132.882,3**	**135.783,8**
Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten		
Wertminderung Segment Sonstige Segmente	0,0	70,6
Wertminderungen von Sachanlagen		
Wertminderung Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen	0,0	287,7
Summe Wertminderungen	**0,0**	**358,3**

Die planmäßigen Abschreibungen enthalten im Geschäftsjahr 2025 Abschreibungen aus Nutzungsrechten (IFRS 16) in Höhe von T€ 2.553,7 (VJ: T€ 2.563,2).

Im vorherigen Geschäftsjahr wurden Cateringfahrzeuge (Prototypen) in Höhe von T€ 287,7 außerplanmäßig wertgemindert die aufgrund irreparabler Mängel nicht mehr einsatzfähig sind. Die Wertminderung betraf das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen. Im Segment Sonstige Segmente wurde ein immaterieller Vermögenswert (Software) in Höhe von T€ 70,6 außerplanmäßig wertgemindert.

Zum 31.12.2025 hat die Flughafen-Wien-Gruppe gemäß IAS 36 Werthaltigkeitsprüfungen für ausgewählte zahlungsmittelgenerierende Einheiten durchgeführt. Für keine der geprüften Einheiten ergab sich ein Wertminderungsbedarf, mit Ausnahme der at-equity bilanzierten Beteiligung an der zahlungsmittelgenerierenden CAT (City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H). Die Wertminderung betrifft daher ausschließlich das at-Equity-Ergebnis und nicht die Abschreibungen.

(10) Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen

in T€	2025	2024
Dividenden aus Wertpapieren und Beteiligungen sonstiger Unternehmen (FVOCI[1])	869,6	768,6
	869,6	**768,6**

Erläuterung der Bewertungskategorie:
1) FVOCI = Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)

(11) Zinsergebnis

in T€	2025	2024
Zinsen und ähnliche Erträge	13.430,4	17.236,8
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-4.349,3	-2.847,9
	9.081,1	**14.389,0**

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten von T€ 2.200,5 (VJ: T€ 2.191,6) enthalten.

(12) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2025	2024
Bewertung Schuldtitel und Fonds (Wertpapier) (FVPL[1])	1.152,5	385,5
	1.152,5	385,5

Erläuterung der Bewertungskategorie:
1) FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)

(13) Ertragsteuern

in T€	2025	2024
Aufwand für (laufende) Ertragsteuern	86.874,2	89.197,0
Veränderung latente Steuern	-6.320,7	-7.043,1
	80.553,5	82.153,9

Der Steueraufwand 2025 von T€ 80.553,5 (VJ: T€ 82.153,9) ist um T€ 13.705,4 (VJ: T€ 8.166,3) höher als der rechnerische Steueraufwand von T€ 66.847,9 (VJ: T€ 73.987,6), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 23% (VJ: 23%) auf den Gewinn vor Ertragsteuern in Höhe von T€ 290.643,98 VJ: T€ 321.685,3) ergeben würde. Hinsichtlich des Steuersatzes bei der Berechnung der latenten Steuern wird auf Anhangangabe (32) verwiesen.

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

Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2025	2024
Ergebnis vor Ertragsteuern	290.643,9	321.685,3
Rechnerische Ertragsteuer	66.848,1	73.987,6
Anpassung an ausländische Steuersätze	9.028,5	8.552,6
At-Equity-Bewertung	10,8	-460,9
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-200,0	-176,8
Sonstige und permanente Differenzen	654,1	538,6
Steueraufwand der Periode	76.341,6	82.441,1
Aperiodischer Steueraufwand / Steuerertrag (-)	4.211,9	-287,2
Ausgewiesener Steueraufwand	80.553,5	82.153,9
Effektivsteuersatz	27,7%	25,5%

Die Unterschiede zwischen den Wertansätzen in der Steuer- und in der IFRS-Bilanz sowie die zum Bilanzstichtag bestehenden Verlustvorträge wirken sich auf die in der Bilanz ausgewiesenen latenten Steuerabgrenzungen aus. Nähere Erläuterungen dazu siehe Anhangangabe (32).

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

Hinsichtlich der globalen Mindestbesteuerung und der Anwendung von IAS 12 wurden im Geschäftsjahr keine Abgrenzungen erfasst. Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ihren effektiven Steuersatz in keinem Land auf unter 15 Prozent gesenkt.

(14) Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem den Stammaktionären zurechenbaren Gewinn bzw. Verlust und einem gewichteten Durchschnitt der im Umlauf gewesenen Stammaktien. 2025 waren durchschnittlich gewichtet 83.874.681 (VJ: 83.874.681) Aktien im Umlauf. Daraus ergibt sich ein Ergebnis je Aktie (unverwässert = verwässert) von € 2,21 für 2025 sowie von € 2,58 für das Vorjahr.

	2025	2024
Ausgegebene Aktien 1. Jänner	84.000.000	84.000.000
Auswirkung eigene Aktien	-125.319	-125.319
Gewichteter Durchschnitt 31.12.	**83.874.681**	**83.874.681**

VI Erläuterungen zur Konzernbilanz

Langfristiges Vermögen

(15) Immaterielle Vermögenswerte

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2025

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Parken“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	123.039,7	54,2	28.407,6	151.501,5
Zugänge	3.713,0	0,0	0,0	3.713,0
Umbuchungen	1.871,1	0,0	0,0	1.871,1
Abgänge	-0,0	0,0	0,0	-0,0
Abschreibungen	-5.999,9	0,0	0,0	-5.999,9
Nettobuchwert zum 31.12.	**122.623,9**	**54,2**	**28.407,6**	**151.085,7**
Stand zum 31.12.				
Anschaffungskosten	234.356,2	54,2	28.407,6	262.818,0
Kumulierte Abschreibungen	-111.732,3	0,0	0,0	-111.732,3
Nettobuchwert	**122.623,9**	**54,2**	**28.407,6**	**151.085,7**

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Parken“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	127.783,1	54,2	28.407,6	156.244,9
Zugänge	2.642,0	0,0	0,0	2.642,0
Umbuchungen	611,6	0,0	0,0	611,6
Abgänge	-0,0	0,0	0,0	-0,0
Abschreibungen	-7.926,4	0,0	0,0	-7.926,4
Wertminderungen	-70,6	0,0	0,0	-70,6
Nettobuchwert zum 31.12.	**123.039,7**	**54,2**	**28.407,6**	**151.501,5**
Stand zum 31.12.				
Anschaffungskosten	229.640,6	54,2	28.407,6	258.102,4
Kumulierte Abschreibungen	-106.600,9	0,0	0,0	-106.600,9
Nettobuchwert	**123.039,7**	**54,2**	**28.407,6**	**151.501,5**

Der Posten „Konzessionen und Rechte“ enthält zum 31.12.2025 eine Konzession, die im Rahmen der Kaufpreisallokation für den Betrieb des Flughafens Malta angesetzt wurde. Der Buchwert beträgt T€ 100.642,7 (VJ: T€ 103.082,5) die Restlaufzeit rund 41 Jahren. Weiters sind zum 31.12.2025 Nutzungsrechte (IFRS 16) betreffend diese Konzession (Aeorodrome Licence) mit einem Buchwert in Höhe von T€ 9.195,9 (VJ: T€ 9.417,5) enthalten. Die Entwicklung der Nutzungsrechte ist in der Anhangangabe (39) ersichtlich.

Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des Geschäftsjahres betreffen Software.

Überprüfung von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem Geschäfts- oder Firmenwert

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

Bewertungstechnik und Inputfaktoren:

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta" basiert auf dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Kosten der Veräußerung, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wurde basierend auf den Inputfaktoren der verwendeten Bewertungstechniken als ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 eingeordnet. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group des FWAG-Konzerns unter Berücksichtigung einer Länderrisikoprämie für Malta abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2026 (VJ: Budgetierung 2025) und die Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche Inputfaktoren der CGU „Malta":
Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum (bis 2067) von 0,5% (VJ: 0,5%), Steuersatz von 35% (VJ: 35%), WACC nach Steuern von 6,8% (VJ: 7,3%). Die Berechnung des beizulegenden Zeitwerts beruht auf spezifischen Cashflow-Prognosen für fünf Jahre (Detailplanungszeitraum) und einer auf das letzte Jahr des Detailplanungszeitraums aufsetzenden weiterführenden Zahlungsreihe mit einer jährlichen Wachstumsrate von 0,5% (VJ: 0,5%) bis zum Ende der Konzession im Juli 2067 (Grobplanungszeitraum). Das geplante EBITDA wird auf Basis der allgemeinen Markterwartungen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Luftfahrt im Allgemeinen und der Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta im Besonderen geschätzt. Die Wachstumsprognose für die Umsatzerlöse erfolgt unter Berücksichtigung der Mengen- und Preisentwicklung der vergangenen Jahre sowie der erwartbaren markt- und preisseitigen Wachstumsdynamik in den nächsten fünf Jahren. Folgende Veränderungen der wesentlichen Inputfaktoren würden zu einer Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen: Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC), höhere (niedrigere) Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum. Der geschätzte erzielbare Ertrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta" übersteigt deren Buchwert um etwa € 313 Mio. (VJ: € 170 Mio.). Eine vom Management für möglich gehaltene Änderung des für die Berechnung des Fair Value less Costs of Disposal angesetzten Diskontierungszinssatzes (WACC) in einer Bandbreite zwischen 6,8% plus 1% und 6,8% minus 1% bzw. der Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum in einer Bandbreite zwischen 0,5% plus 1% und 0,5% minus 1% hätte folgende Auswirkungen auf die Überdeckung des Buchwertes.

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

2025		**Wachstumsrate p.a.**		
in € Mio.		**-0,50%**	**0,50%**	**1,50%**
WACC	**5,80%**	339	446	579
	6,80%	229	**313**	416
	7,80%	140	206	287

2024		**Wachstumsrate p.a.**		
in € Mio.		**-0,50%**	**0,50%**	**1,50%**
WACC	**6,30%**	190	275	381
	7,30%	103	**170**	252
	8,30%	34	87	151

(16) Sachanlagen

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2025

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	854.283,6	178.251,6	172.472,9	174.032,6	**1.379.040,8**
Zugänge[1]	22.190,3	8.222,3	64.778,9	161.125,9	**256.317,4**
Umbuchungen	3.638,9	2.312,4	2.104,2	-8.697,1	**-641,6**
Abgänge	-0,0	-2,1	-233,1	-55.934,9	**-56.170,0**
Abgänge durch Entkonsolidierung (Übergangskonsolidierung)	0,0	0,0	-595,0	0,0	**-595,0**
Abschreibungen	-61.955,5	-24.669,0	-32.528,9	0,0	**-119.153,4**
Nettobuchwert zum 31.12.	**818.157,3**	**164.115,3**	**205.999,0**	**270.526,5**	**1.458.798,1**
Stand zum 31.12.					
Anschaffungskosten	1.986.060,7	972.278,3	539.952,9	277.449,3	**3.775.741,1**
Kumulierte Abschreibungen	-1.167.903,4	-808.163,0	-333.953,9	-6.922,8	**-2.316.943,0**
Nettobuchwert	**818.157,3**	**164.115,3**	**205.999,0**	**270.526,5**	**1.458.798,1**

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von € 0,2 Mio. als negative Zugänge enthalten.

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	901.747,0	187.220,0	127.204,2	108.090,3	**1.324.261,5**
Zugänge[1]	9.380,0	7.493,8	72.365,0	81.656,2	**170.895,0**
Umbuchungen	8.721,3	10.273,8	1.685,2	-15.713,9	**4.966,3**
Wertminderungen	0,0	0,0	-287,7	0,0	**-287,7**
Abgänge	-595,2	-0,1	-113,0	0,0	**-708,3**
Abschreibungen	-64.969,5	-26.735,9	-28.380,8	0,0	**-120.086,2**
Nettobuchwert zum 31.12.	**854.283,6**	**178.251,6**	**172.472,9**	**174.032,6**	**1.379.040,7**
Stand zum 31.12.					
Anschaffungskosten	1.967.090,6	965.965,7	494.556,4	180.955,4	**3.608.568,1**
Kumulierte Abschreibungen	-1.112.807,0	-787.714,0	-322.083,5	-6.922,8	**-2.229.527,3**
Nettobuchwert	**854.283,6**	**178.251,6**	**172.472,9**	**174.032,6**	**1.379.040,7**

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

Im Sachanlagevermögen befinden sich Nutzungsrechte von T€ 67.028,8 (VJ: T€ 69.354,0) in Zusammenhang mit Leasingobjekten, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen. Die Entwicklung ist in Anhangangabe (39) ersichtlich.

2025 wurden keine Fremdkapitalzinsen aus Leasingverhältnissen aktiviert (VJ: T€ 8,8).

Der Buchwertabgang im Geschäftsjahr 2025 in Höhe von € 55,9 Mio., der in den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau erfasst ist, betrifft die vollständige Ausbuchung der aktivierten Projektkosten für das Projekt „3. Piste“. Die Ausbuchung erfolgte aufgrund der Entscheidung, das Projekt nicht umzusetzen.

Die größten Zugänge zu den Sachanlagen, den immateriellen Vermögenswerten und den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in den Geschäftsjahren 2025 und 2024 werden nachstehend angeführt:

2025:

Im Segment Airport (in T€)	**2025**
Süderweiterung	127.395,0
Ausbau der Gepäcksortieranlage für „Hold Baggage Screening" auf Standard 3	18.716,1
Zentrales Logistikzentrum	9.172,1
Erneuerung der WC-Anlagen	5.606,0
Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen (in T€)	**2025**
Spezialfahrzeuge	6.666,0
LFZ-Schlepper, Dieselschlepper, Elektroschlepper	3.643,1
Hebe- und Ladefahrzeuge	1.193,9
Im Segment Retail & Properties (in T€)	**2025**
Office Park 4	3.733,8
Essensversorgung	1.924,5
Grundstücke	1.005,0
Im Segment Malta (in T€)	**2025**
Sky Park II Bürogebäude	17.100,0
Vorfeld 8	7.700,0
Terminalerweiterung	7.500,0
Erneuerung der HKL-Anlage im Terminal	4.300,0
Flugzeuganstellpositionen und Rollwege	3.300,0
VIP Terminal	2.000,0
Im Segment Sonstige Segmente (in T€)	**2025**
Datenverarbeitungsmaschinen	3.374,2
Neuerrichtung Trafostationen	1.860,5
Software	1.348,6

2024:

Im Segment Airport (in T€)	2024
Süderweiterung	73.444,5
Ausbau der Gepäcksortieranlage für „Hold Baggage Screening“ auf Standard 3	6.655,2
Erneuerung der WC-Anlagen	3.683,0
Enteisungsmittelbefüllstation	3.462,6
Errichtung Rundhangar	1.122,7
Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen (in T€)	**2024**
Ladefahrzeuge	595,9
Ersatzfahrzeuge Ramp Agents	498,8
Im Segment Retail & Properties (in T€)	**2024**
Office Park 4 (Mietereinbauten)	2.042,3
Erschließung Niki-Lauda-Allee	700,6
Office Park 2 (Mietereinbauten)	398,8
Im Segment Malta (in T€)	**2024**
Vorfeld 8	22.800,0
Sky Park II Bürogebäude	14.200,0
Terminalerweiterung	8.200,0
Parkpositionen und Zufahrtsstraßen	4.600,0
VIP Terminal	2.800,0
Im Segment Sonstige Segmente (in T€)	**2024**
Datenverarbeitungsmaschinen	3.065,8
Einrichtungen E-Mobilität	1.353,0
PV-Anlagen	664,3
Software	806,6

(17) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2025

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	133.138,5	786,5	133.925,1
Zugänge	858,9	20.368,8	21.227,7
Umbuchungen[1]	-18.200,8	16.971,3	-1.229,5
Abschreibungen	-7.729,0	0,0	-7.729,0
Nettobuchwert zum 31.12.	**108.067,6**	**38.126,6**	**146.194,2**
Stand zum 31.12.			
Anschaffungskosten	230.768,2	38.126,6	268.894,8
Kumulierte Abschreibungen	-122.700,6	0,0	-122.700,6
Nettobuchwert	**108.067,6**	**38.126,6**	**146.194,2**

1) betrifft Umbuchungen ins Sachanlagevermögen bzw. eine Umbuchung innerhalb der Anlagenklasse gemäß IAS 40 (von als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in die geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau) in Höhe von € 17,3 Mio.

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	130.993,2	39,3	131.032,5
Zugänge	15.458,4	783,2	16.241,6
Umbuchungen[1]	-5.541,9	-36,0	-5.577,9
Abschreibungen	-7.771,2	0,0	-7.771,2
Nettobuchwert zum 31.12.	**133.138,5**	**786,5**	**133.925,1**
Stand zum 31.12.			
Anschaffungskosten	247.870,7	786,5	248.657,2
Kumulierte Abschreibungen	-114.732,1	0,0	-114.732,1
Nettobuchwert	**133.138,5**	**786,5**	**133.925,1**

1) betrifft Umgliederungen ins Sachanlagevermögen

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

in T€	2025	2024
Mieteinnahmen	20.010,9	19.186,6
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	8.474,3	8.950,2
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	899,7	1.071,3

In den als Finanzinvestitionen gehalten Immobilien sind Nutzungsrechte (IFRS 16) mit einem Buchwert von T€ 297,7 (VJ: T€ 299,6) zum 31.12.2025 enthalten. Die Entwicklung ist in Anhangangabe (39) ersichtlich.

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien T€ 163.849,0 (VJ: T€ 163.769,0).

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Entsprechend der Empfehlung des IAS 40 werden für die großen

Bewertungsobjekte externe Bewertungsgutachten eingeholt. So wurden die folgenden Gebäude über Bewertungsgutachten bewertet: Speditionsgebäude 263, Speditionsgebäude Erweiterung 262 sowie Speditionsgebäude Erweiterung 264, Frachtgebäude 293, Cargo Nord 296 sowie Cargo Nord 298, Office Parks 1-4, Betriebsgebäude Fischamend Zeppelinstraße und Trainingscenter Austrian Airlines. Für diese Bestandsgebäude werden in regelmäßigen Abständen Wertbestätigungen von unabhängigen Gutachtern eingeholt. Die anderen Bewertungsobjekte werden über ein internes Modell bewertet. Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group des FWAG-Konzerns abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2026 (VJ: Budgetierung 2025) und die langfristigen Planungsrechnungen des Strategischen Controllings.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren:

Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 1,0% bis 2,0% (VJ: 1,3% bis 1,9%), Belegungsraten für 2026 von 73% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 91% (VJ: 69% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 90%), Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0% (VJ: 0,0%), Steuersatz in Höhe von 23% bis 35% (VJ: 23% bis 35%), WACC nach Steuern in Höhe von 5,1% bis 6,8% (VJ: 4,9% bis 7,4%).

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

(18) Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.

in T€	2025	2024
Nettobuchwert zum 1.1.	44.030,3	42.854,2
Erfolgswirksam zum Fair Value angesetzter zurückbehaltene Anteil zum 1.1.	1.231,6	0,0
Impairment	-2.745,0	0,0
Anteilige Periodenergebnisse	2.698,5	2.003,8
Dividendenausschüttung	-1.117,7	-827,7
Nettobuchwert zum 31.12.	**44.097,7**	**44.030,3**

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

Ab dem Geschäftsjahr 2025 wird die zuvor vollkonsolidierte Tochtergesellschaft Get2 aufgrund des Verlusts der Beherrschung at Equity einbezogen. Die Änderung des Konsolidierungskreises im Rahmen der Übergangskonsolidierung nach IFRS 10 führte zu einer erfolgswirksamen Neubewertung des Beteiligungsansatzes. Dieser Bewertungserhöhung steht der Abgang des Nettovermögens zum Bilanzstichtag des Vorjahres gegenüber. Weitere Details hierzu finden sich im Kapitel „Änderungen des Konsolidierungskreises

Im Geschäftsjahr 2025 wurde ein Werthaltigkeitstest der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „City Airport Train (CAT)“ gerechnet, Auslöser für die Berechnung war die bevorstehende Stammstreckensperre. Es wurde ein Impairment in Höhe von T€ 2.745,0 auf die at-Equtiy-Beteiligung erfasst.

Bewertungstechnik und Inputfaktoren:

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „City Airport Train (CAT)“ basiert auf dem Nutzwert, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Bewertung zum Nutzwert wurde basierend auf den Inputfaktoren der verwendeten Bewertungstechniken als ein Nutzwert der Stufe 3 eingeordnet. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group des FWAG-Konzerns abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2026 und die Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche Inputfaktoren der CGU „CAT“:
Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum (bis 2057) in Höhe von 75% der Lokalpassagierentwicklung am Standort Flughafen Wien, Steuersatz von 23%, WACC nach Steuern von 6,8%. Die Berechnung des Nutzwertes beruht auf spezifischen Cashflow-Prognosen für fünf Jahre (Detailplanungszeitraum) und einer auf das letzte Jahr des Detailplanungszeitraums aufsetzenden weiterführenden Zahlungsreihe mit einer jährlichen Wachstumsrate von 75% der Lokalpassagierentwicklung am Standort Flughafen Wien bis zum Ende der Nutzungsdauer der neuen Zuggarnituren (Grobplanungszeitraum). Das geplante EBITDA wird auf Basis der allgemeinen Markterwartungen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Luftfahrt im Allgemeinen, der Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien im Besonderen und der Veränderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zur An- und Abreise zum bzw. vom Flughafen Wien geschätzt. Die Wachstumsprognose für die Umsatzerlöse erfolgt unter Berücksichtigung der Mengen- und Preisentwicklung der vergangenen Jahre sowie der erwartbaren markt- und preisseitigen Wachstumsdynamik in den nächsten fünf Jahren. Folgende Veränderungen der wesentlichen Inputfaktoren würden zu einer Erhöhung (Senkung) des Nutzwertes führen: Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC), höhere (niedrigere) Wachstumsrate (Anteil der Lokalpassagierentwicklung) im Grobplanungszeitraum. Der geschätzte erzielbare Ertrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „CAT“ liegt um etwa € 2,7 Mio. unter dem fortgeschriebenen At-Equity-Wertansatz. Eine vom Management für möglich gehaltene Änderung des für die Berechnung des Nutzwertes angesetzten Diskontierungszinssatzes (WACC) in einer Bandbreite zwischen 6,8% plus 1% und 6,8% minus 1% bzw. der Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum in einer Bandbreite zwischen 50%, 75% und 100% des Anteils der Lokalpassagierentwicklung als Wachstumsrate in der Grobplanungsphase hätte folgende Auswirkungen auf die Überdeckung des Buchwertes.

Sensitivitäten des Value in Use abzüglich Buchwert für unterschiedliche Ausprägungen der Planungsparameter WACC und Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum

2025		**Wachstumsrate p.a.**		
in € Mio.		**-0,50%**	**0,50%**	**1,50%**
WACC	**5,80%**	0,4	2,3	4,4
	6,80%	-4,2	**-2,7**	-1,1
	7,80%	-7,7	-6,5	-5,3

“

(19) Sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (AC[1])	13.690,1	3.690,7
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	143,2	173,2
davon ausgereichte Darlehen an at-Equity Unternehmen	11.022,0	1.002,0
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	2.524,8	2.515,6
Eigenkapitaltitel (FVOCI[2])	5.996,9	5.462,0
davon Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	1,2	1,2
davon sonstige Beteiligungen	112,5	112,5
davon Wertpapiere	5.883,2	5.348,2
	19.687,0	9.152,7

Erläuterung der Bewertungskategorien:
1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)
2) FVOCI = Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)

Die ausgereichten Darlehen und Forderungen beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC von T€ 0,0 (VJ: T€ 7,7) und Mitarbeitern gewährte Darlehen von T€ 143,2 (VJ: T€ 173,2), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 34,5 (VJ: T€ 36,8), eine sonstige Ausleihung an den Betriebsrat der FWAG in Höhe von T€ 550,0 (VJ: T€ 550,0), eine sonstige Ausleihung an den Betriebsrat der VIAS in Höhe von T€ 65,0 (VJ: T€ 50,0), ein Darlehen an das at-Equity Unternehmen „City Airport Train" über T€ 11.022,0 (VJ: T€ 1.002,0) und eine sonstige langfristige Forderung (hinsichtlich Verteilung aus Operate Lease Erträgen) von T€ 1.875,4 (VJ: T€ 1.871,1).

Die Eigenkapitaltitel betreffen längerfristig strategisch gehaltene Wertpapiere (u.a. an der Wiener Börse AG) in Höhe von T€ 5.883,2 (VJ: T€ 5.348,2) sowie Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen und sonstige Beteiligungen von T€ 113,7 (VJ: T€ 113,7), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Kurzfristige Vermögenswerte

(20) Vorräte

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Hilfs- und Betriebsstoffe	9.212,8	8.362,4
	9.212,8	8.362,4

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

(21) Wertpapiere

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Schuldtitel und andere Wertpapiere (FVPL[1])	80.530,0	50.722,5
	80.530,0	50.722,5

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

Bei dem Schuldtitel (FVPL) handelt es sich um eine Ergänzungskapitalobligation. Bei den übrigen zum FVPL bewerteten Wertpapieren sind auch Investmentfonds enthalten.

(22) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (AC[1])	80.177,2	77.944,1
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC[1])	1.270,7	354,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (AC[1])	16.963,2	16.680,6
Sonstige Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC[1])	359.400,0	494.408,1
Forderungen an Finanzamt[2]	3.536,7	254,9
Abgrenzungsposten[2]	12.859,8	11.925,5
	474.207,7	601.567,2

Erläuterung der Bewertungskategorien:
1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)
2) Kein Finanzinstrument

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

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

Die sonstigen Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen beinhalten kurzfristige Veranlagungen (Termineinlagen und Treasury Bills) mit einer Bindungsdauer von mehr als drei Monaten von T€ 359.400,0 (VJ: T€ 494.408,1). Der durchschnittliche Zinssatz für die Veranlagung liegt bei 2,16% (VJ: 3,32%). Die Termineinlagen enthalten keine Veranlagungen in fremden Währungen.

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Abgrenzungen für noch nicht erhaltene Zinsen, Forderungen an Kreditkartenunternehmen.

In den Abgrenzungsposten sind auch Urlaubsvorgriffe enthalten.

(23) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Kassenbestand	312,4	340,9
Schecks	3,2	3,6
Guthaben bei Kreditinstituten	29.461,7	21.743,8
	29.777,2	22.088,3

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei österreichischen Kreditinstituten lag zum 31.12.2025 bei 0,0% (VJ: 0,0%). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

Eigenkapital

(24) Grundkapital

Das voll eingezahlte Grundkapital der FWAG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 84.000.000 Stück (VJ: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stückaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote"). Zum Bilanzstichtag 31.12.2025 befanden sich 83.874.681 (VJ: 83.874.681) Aktien in Umlauf. Am 31.12.2025 hielt die FWAG 125.319 (31.12.2024: 125.319) eigene Anteile des Unternehmens.

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

Der Bilanzgewinn 2025 nach UGB beläuft sich auf € 138.431.989,47 Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2025 vorgeschlagene Dividende beträgt € 1,65 (VJ: € 1,65) pro Aktie in Summe bei 83.874.681 ausschüttungsberechtigter Aktien sind das € 138.393.223,65 (VJ: € 138.393.223,65), der Rest soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

(25) Kapitalrücklagen

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

(26) Sonstige Rücklagen

Die Entwicklung der sonstigen Rücklagen ist in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals dargestellt und gliedert sich in folgende Komponenten:
a) **Rücklage aus Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten (FVOCI)**: Der Konzern erfasst Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts bestimmter Investitionen in Eigenkapitalinstrumente im sonstigen Ergebnis, wie im Kapitel XI. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden erläutert. Diese Veränderungen werden in der FVOCI-Rücklage im Eigenkapital kumuliert. Der Konzern überträgt Beträge aus dieser Rücklage in die Gewinnrücklagen, wenn die entsprechenden Eigenkapitalinstrumente ausgebucht werden.
b) **Neubewertung immaterielles Vermögen**: Neubewertungsrücklage aus der anteiligen Aufwertung um die stillen Reserven der im Erstkonsolidierungszeitpunkt (2006) gehaltenen Altanteile an MMLC und MIA-Gruppe gem. IFRS 3.59 (2004).
c) **Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen**: Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis erfasst.
d) **Währungsumrechnungsrücklage**: Die Währungsumrechnungsrücklage umfasst alle Umrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Jahresabschlusses von ausländischen Tochterunternehmen in der Vergangenheit entstanden sind.
e) **Rücklage für eigene Anteile**: Die Rücklage für die eigenen Anteile des Unternehmens umfasst die Anschaffungskosten der vom Konzern gehaltenen Anteile des Unternehmens. Am 31.12.2025 hielt der FWAG-Konzern 125.319 (VJ: 125.319) Anteile des Unternehmens.

f) **Eigene Anteile MIA :** Im laufende Geschäftsjahr hat die börsennotierte Tochtergesellschaft Malta International Airport p.l.c eigene Aktien rückgekauft und dann eingezogen. Die eigezogenen Aktien wurden mit den einbehaltenen Ergebnissen verrechnet. In den sonstigen Rücklagen werden die nicht eingezogenen Aktien mit minus T€ 25,8 erfasst.

(27) Einbehaltene Ergebnisse

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne und Verluste, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden, ausschüttbar an die Aktionäre ist jener Betrag, der im Einzelabschluss der FWAG als „Bilanzgewinn" zum 31.12.2025 ausgewiesen ist.

(28) Nicht beherrschende Anteile

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

Langfristige Schulden

(29) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Abfertigungen	86.340,5	90.847,0
Pensionen	11.490,0	12.338,7
Jubiläumsgelder	34.132,1	35.668,6
Altersteilzeit	20.253,3	20.637,8
Sonstige übrige Rückstellungen und andere Personalrückstellungen	74.127,0	65.202,1
	226.342,9	224.694,4

Leistungsorientierte Abfertigungspläne österreichischer Konzerngesellschaften

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

Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2025	2024
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	90.847,0	85.481,8
Abgang aus Änderung Konsolidierungskreis	-150,5	0,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	6.867,3	6.555,4
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-1.111,2	6.514,0
davon aus finanziellen Annahmen	-2.356,4	-5.045,6
davon aus demografischen Annahmen	0,0	6.474,4
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	1.245,2	5.085,2
Abfertigungszahlungen	-10.112,1	-7.704,1
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	**86.340,5**	**90.847,0**

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -33.675,4 (VJ: T€-34.531,0). Der Personalaufwand enthält:

in T€	2025	2024
Dienstzeitaufwand	4.011,2	3.865,0
Zinsaufwand	2.856,0	2.690,4
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand[1]	**6.867,3**	**6.555,4**

1) ohne freiwillige Abfertigungen

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden GJ betragen T€ 11.390,6 (VJ: T€ 8.405,2). Fälligkeitsprofil der Zusagen: Am 31.12.2025 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 7,8 Jahren (VJ: 8,0 Jahre). Sensitivitätsanalysen: Die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet, Veränderung würden diese wie folgt beeinflussen:

Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Abfertigungen in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-6.069,7	6.932,5
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	6.438,0	-5.754,0

Leistungsorientierte Pensionspläne

Leistungsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften: Die FWAG gewährt einigen wenigen ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen leistungsorientierte Pensionszuschüsse. Für diese Zusagen besteht zum Stichtag (sowie zum Vorjahresstichtag) kein Planvermögen. Mitarbeiter, die vor dem 1.9.1986 eingetreten sind, hatten aufgrund von Betriebsvereinbarungen Anspruch auf leistungsorientierte Altersversorgungszuschüsse. Diese waren von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig. Im Herbst 2001 wurde den aktiven Dienstnehmern angeboten, sich zum 31.12.2000 abfinden zu lassen und in ein beitragsorientiertes Pensionskassenmodell ohne Nachschussverpflichtung zu wechseln. 588 Dienstnehmer nahmen dieses Angebot an. Einige Pensionisten nahmen die angebotene Abfindung nicht an und haben weiter Anspruch auf Pensionszahlungen.

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

belasten den FWAG-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken wie Langlebigkeitsrisiko oder Zinsrisiko. Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel „XI. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden" zu entnehmen.

Beitragsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften

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

Entwicklung der Rückstellung für Pensionen

in T€	2025	2024
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	12.338,7	12.530,5
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	419,4	397,9
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	69,2	644,6
davon aus finanziellen Annahmen	-205,1	166,3
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	274,3	478,3
Pensionszahlungen	-1.337,4	-1.234,3
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	**11.490,0**	**12.338,7**

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für Pensionsrückstellungen T€ -2.673,5 (VJ: T€ -2.615,8). Der Personalaufwand enthält:

in T€	2025	2024
Dienstzeitaufwand	117,5	98,9
Zinsaufwand	301,9	299,0
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand[1]	**419,4**	**397,9**

1) Ohne Pensionskassenbeiträge und sonstige Aufwendungen für die Altersversorgung

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.136,0 (VJ: T€ 1.108,5). Fälligkeitsprofil der Zusagen: Am 31.12.2025 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 8,0 Jahren (VJ: 8,5 Jahre). Sensitivitätsanalysen: Folgende versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet, Veränderungen würden die Verpflichtung wie folgt beeinflussen:

Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Pensionen in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-563,9	603,2
Bezugssteigerung Pensionen	530,9	-484,9

Rückstellungen für Jubiläumsgelder österreichischer Konzerngesellschaften

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

Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2025	2024
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	35.668,6	36.091,3
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand/Ertrag	1.381,7	1.755,2
Jubiläumsgeldzahlungen	-2.918,2	-2.177,8
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	**34.132,1**	**35.668,6**

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2025	2024
Dienstzeitaufwand	2.157,3	2.269,4
Zinsaufwand	1.072,5	1.090,3
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+)	-1.848,0	-1.604,5
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	**1.381,7**	**1.755,2**

Rückstellungen für Altersteilzeit österreichischer Konzerngesellschaften

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

Entwicklung der Rückstellung für Altersteilzeit

in T€	2025	2024
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	20.637,8	22.570,7
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	6.050,8	5.164,5
Altersteilzeitzahlungen	-6.435,3	-7.097,4
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	**20.253,3**	**20.637,8**

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2025	2024
Dienstzeitaufwand	3.463,1	3.455,5
Zinsaufwand	476,8	548,7
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+)	2.110,9	1.160,3
Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand	**6.050,8**	**5.164,5**

Sonstige übrige langfristige Rückstellungen und andere Personalrückstellungen

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Andere Personalrückstellungen (Unterauslastung)	25.285,6	15.790,7
Lärmschutzprogramm	19.800,0	19.887,6
Sonstige übrige Rückstellungen	29.041,4	29.523,8
	74.127,0	65.202,1

Entwicklung der Rückstellung für Unterauslastung

Die Position andere Personalrückstellungen betrifft die Rückstellung für Unterauslastung. Darunter werden Vorsorgen für Mitarbeiter, die im Unternehmen nicht eingesetzt werden können und für die ein Kündigungsschutz besteht, gebildet. Für diese Gruppe von Mitarbeitern wurden Annahmen hinsichtlich der Unterauslastung im Unternehmen sowie andere Rechnungsparameter getroffen, die in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt sind. Diese Mitarbeiter unterliegen einer laufenden Evaluierung hinsichtlich ihrer Einsatzmöglichkeiten im Konzern. Im laufenden Geschäftsjahr wurden von der Rückstellung (kurz- und langfristiger Teil) T€ 5.636,3 verwendet bzw. bei Austritt aufgelöst. T€ 16.281,2 wurden der Rückstellung aufgrund von Eintritten und Parameteränderungen neu zugeführt, per Saldo veränderte sich die Rückstellung daher um T€ 10.644,9

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

Veränderung der Verpflichtung aus Unterauslastung in T€	Erhöhung (+1%)/(+10%)	Minderung (-1%)/(-10%)
Abzinsungssatz (+1 %)/(-1%)	-1.773,4	1.970,4
Unterauslastungsgrad (+10 %)/(-10%)	3.939,8	-5.143,0

Entwicklung der sonstigen übrigen Rückstellungen

In den sonstigen übrigen Rückstellungen ist der langfristige Teil der in Anhangangabe (33) dargestellten sonstigen Verpflichtungen und andere langfristigen Rückstellungen dargestellt. Die Veränderung umfasst eine Zuführung in Höhe von T€ 4.447,0 sowie eine Umgliederung in Höhe von T€ 4.929,0 zu den kurzfristigen Rückstellungen. Bei einem überwiegenden Teil der übrigen Rückstellungen wird erwartet, dass sich diese bis zum Geschäftsjahr 2028 begleichen.

Entwicklung der Rückstellung für Lärmschutzmaßnahmen

Die FWAG gewährt im Zwei-Pisten-System finanzielle Unterstützung für Lärmschutzmaßnahmen, wie den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen, wenn Grenzwerte überschritten werden. Im Tag-Schutzgebiet liegt der Grenzwert bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB und im Nacht-Schutzgebiet von über 45 dB. Der langfristige Teil des im Geschäftsjahr 2024 abgeschlossenen Lärmschutzprogramms betrug im Berichtsjahr T€ 19.800,0 (2024: T€ 19.887,6). Der FWAG-Konzern erwartet Verwendungen von € 4,0 Mio. p.a. bis zum Geschäftsjahr 2028 danach bis 2032 in Höhe von € 2,0 Mio. Der kurzfristige Anteil dieser Rückstellung ist in Anhangangabe (33) ersichtlich. Im Geschäftsjahr 2025 wurde von diesem Teil T€ 603,7 verwendet.

(30) Lang- und kurzfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten (AC[1])	85,0	84,4
Kurzfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	**85,0**	**84,4**
Langfristige Leasingverbindlichkeiten (AC[1])	55.804,9	55.527,6
Langfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	**55.804,9**	**55.527,6**
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	**55.889,9**	**55.612,1**

Erläuterung der Bewertungskategorie:
1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

Die lang- und kurzfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten lauten auf Euro, und betreffen Leasingverbindlichkeiten die sich wie folgt entwickelt haben:

in T€	Langfristige Leasing-verbindlichkeiten	Kurzfristige Leasing-verbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2025	55.527,6	84,4	55.612,1
Bewertungseffekte	352,0	0,0	352,0
Rückzahlungen	0,0	-74,2	-74,2
Umgliederung	-74,8	74,8	0,0
Stand 31.12.2025	**55.804,9**	**85,0**	**55.889,9**

in T€	Langfristige Leasing-verbindlichkeiten	Kurzfristige Leasing-verbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2024	55.252,3	92,5	55.344,8
Bewertungseffekte	345,2	0,0	345,2
Rückzahlungen	0,0	-77,9	-77,9
Umgliederung	-69,9	69,9	0,0
Stand 31.12.2024	**55.527,6**	**84,4**	**55.612,1**

Die durchschnittliche Verzinsung der Leasingverbindlichkeiten beträgt 4,05% (VJ: 4,04%).

(31) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Andere finanzielle Verbindlichkeiten (AC[1])	4.307,7	5.723,2
Abgrenzungsposten[2]	18.181,4	20.062,4
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln[2]	2.130,2	2.396,1
	24.619,3	28.181,7

Erläuterung der Bewertungskategorien:
1) AC = fortgeführte Annschaffungskosten (Amortised Cost)
2) Kein Finanzinstrument

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

(32) Latente Steuern

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	12.367,8	9.070,4
Rückstellungen für Abfertigungen	7.102,4	8.083,6
Rückstellungen für Pensionen	1.436,5	1.650,0
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	2.793,8	3.115,1
Sonstige Verbindlichkeiten	7.361,3	6.896,1
Sonstige Rückstellungen	6.675,0	3.092,5
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	737,0	628,5
	38.473,7	32.536,1
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	43.040,2	42.912,3
Schuldtitel und Eigenkapitaltitel	1.322,1	1.250,7
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	0,0	213,3
	44.362,3	44.376,3
Steuerabgrenzung (saldiert)	**-5.888,6**	**-11.840,2**

Die aktive latente Steuerabgrenzung der sonstigen Verbindlichkeit von T€ 7.361,3 (VJ: T€ 6.896,1) enthält den aufgerechneten Effekt aus aktiven und passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 4.819,5 (VJ: T€ 4.314,4) am Standort Malta, der sich aus einer aktiven Steuerabgrenzung auf die Leasingverbindlichkeit von T€ 19.275,0 (VJ: T€ 19.151,8) sowie einer passiven Steuerabgrenzung auf das Right-of-Use-Asset von T€ 14.455,5 (VJ: T€ 14.837,4) ergibt.

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

Entwicklung der aktiven Steuerabgrenzung

in T€	2025	2024
Stand zum 1.1.	32.536,1	26.186,2
Abgänge durch Entkonsolidierung (Übergangskonsolidierung)	-3,1	0,0
Erfolgswirksame Veränderungen	6.184,8	4.704,3
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	-244,1	1.645,6
Stand zum 31.12.	**38.473,7**	**32.536,1**

Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2025	2024
Stand zum 1.1.	44.376,3	46.735,7
Erfolgswirksame Veränderungen	-135,9	-2.338,7
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Bewertung von Eigenkapitaltitel (FVOCI)	121,9	-20,7
Stand zum 31.12.	**44.362,3**	**44.376,3**

Bei der Berechnung der tatsächlichen und latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde ein Körperschaftsteuersatz von 23% (VJ: 23%) bzw. für Malta von 35% angewandt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen (für Malta 35 % und für die Slowakei 21 %) berechnet. Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste aus Finanzinstrumenten sowie auf die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen. Auf at-Equity-

bilanzierte Beteiligungen und Anteile an Tochtergesellschaften bzw. Gemeinschaftsunternehmen wurden keine latenten Steuern gebildet. Insgesamt bestehen aus at-Equity-bilanzierten Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen temporäre Differenzen in Höhe von T€ 5.796,1 (VJ: T€ 5.780,3), welche zu passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 1.333,1 (VJ: T€ 1.329,5) führen würden. Zum 31.12.2025 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 12,8 (VJ: T€ 12,8) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge, die zeitlich unbegrenzt nutzbar sind und daher nicht verfallen.

Kurzfristige Schulden

(33) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	2025	2024
Andere Personalansprüche	12.708,1	11.169,1
Ertragsteuern	3.169,9	79.747,1
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	88.515,2	80.828,4
Sonstige übrige Rückstellungen	46.519,8	43.067,0
	150.912,9	214.811,5

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2025

in T€	1.1.2025	Verbrauch	Auflösung	Zuweisung[1]	31.12.2025
Andere Personalansprüche	11.169,1	-7.994,3	-1.095,1	10.628,5	12.708,1
Ertragsteuern	79.747,1	-79.747,1	0,0	3.169,9	3.169,9
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	80.828,4	-76.492,2	-693,0	84.872,2	88.515,2
Sonstige übrige Rückstellungen	43.067,0	-8.437,1	-5.534,3	17.424,1	46.519,8
	214.811,5	-172.670,7	-7.322,5	116.094,6	150.912,9

1) inklusive Umbuchungen (langfristiger Teil) und Änderungen Konsolidierungskreis

Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten vorwiegend Vorsorgen für sonstige Vergütungen sowie für Leistungsprämien, die Ansprüche unterliegen Annahmen betreffend der Auszahlungshöhe. In den anderen Personalansprüchen ist auch der kurzfristen Anteil der Rückstellung für Unterauslastung in Höhe von T€ 3.736,7 (VJ: T€ 2.586,6) enthalten. Sonstige übrige kurzfristige Rückstellungen setzen sich vor allem aus Rückstellungen für sonstige Verpflichtungen im Wesentlichen am Standort Wien, sowie für Schadensfälle und ähnliche Rückstellungen zusammen und beinhalten im laufenden Geschäftsjahr auch den kurzfristigen Teil des in Anhangangabe (29) erläuterten Lärmschutzprogramms in Höhe von T€ 3.434,3 (VJ: T€ 4.039,8).

(34) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Gegenüber Dritten (AC[1])	64.894,3	50.471,0
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC[1])	2.702,3	6,5
	67.596,7	50.477,5

Erläuterung der Bewertungskategorie:
1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

(35) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	703,8	2.042,5
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	96.298,1	87.999,0
Abgerechnete Ermäßigungen	74,7	1.513,9
Kreditorische Debitoren	2.071,4	2.993,9
Andere sonstige Verbindlichkeiten	16.742,9	10.474,4
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (AC[1])	**115.890,9**	**105.023,5**
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern[2]	2.041,2	5.054,3
Nicht konsumierte Urlaube[2]	5.505,1	5.313,3
Abgrenzungsposten Löhne[2]	10.829,4	9.864,2
Erhaltene Anzahlungen (Vertragsverbindlichkeit)[2]	8.357,9	9.925,5
Andere Abgrenzungsposten[2]	3.189,4	2.847,8
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit[2]	9.368,3	9.223,4
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln[2]	265,5	350,1
	155.447,8	**147.602,1**

Erläuterung der Bewertungskategorien:
1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)
2) Kein Finanzinstrument

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

Die erhaltenen Anzahlungen betreffen Vorauszahlungen für Leistungen die durch die Flughafen-Wien-Gruppe erst zu erbringen sind und entsprechen daher einer Vertragsverbindlichkeit. Der zum 31.12.2024 in den Vertragsverbindlichkeiten enthaltene Betrag von T€ 9.925,5 wurde im Geschäftsjahr 2025 als Umsatzerlös erfasst.

In den anderen sonstigen Verbindlichkeiten werden u.a. abzugrenzende Zahlungsverpflichtungen aus dem im Geschäftsjahr 2025 neu abgeschlossenen Leistungsvertrag im Zusammenhang mit dem Zwei-Pisten-System ausgewiesen. Für diesen Vertrag wurden € 6,5 Mio. an Verpflichtungen für Umweltmaßnahmen in den Umlandgemeinden passiviert, die im Geschäftsjahr 2026 fällig werden.

Die anderen Abgrenzungen betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der von der Austro Control GmbH geleisteten Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm.

VII Konzern Geldflussrechnung

(36) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt, der Finanzmittelbestand wird in Anhangerläuterung (23) dargestellt. Zins- sowie Dividendeneinzahlungen (und Zinsauszahlungen) werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet, die Dividendenauszahlung der FWAG wird unter Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Zur Berücksichtigung von Anschaffungen (Investitionen) von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen (inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien) und Finanzanlagen aus Vorperioden, die im Geschäftsjahr zahlungswirksam wurden, wurden T€ 9.299,7 (VJ: T€ 19.965,9) zu den Auszahlungen für Anlagenzugänge abgerechnet (VJ: abgerechnet). Zurückzuführen ist diese Abrechnung aufgrund von Leistungsabgrenzungen betreffend die Bautätigkeit im Konzern.

VIII Finanzinstrumente und Risikomanagement

(37) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Forderungen

Der FWAG-Konzern wendet den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen, sonstige Forderungen sowie Vertragsvermögenswerte, die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (Stufe 2) herangezogen. Die Methodik ist im Kapitel X. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" erläutert, und berücksichtigt auch aktuelle und zukünftige makroökonomische Parameter. Auf dieser Grundlage wurde die Wertberichtigung im Hinblick auf Forderungen sowie Vertragsvermögenswerte zum 31.12.2025 wie folgt ermittelt:

31.12.2025 in T€	gewichteter Verlust	Bruttoforderung[1]	Wertberichtigung	Credit Impaired[2]
ohne Verzug	1,34%	84.480,7	1.130,9	Ja & Nein
bis 1 Monat	1,56%	14.335,7	223,2	Ja & Nein
bis 3 Monate	15,34%	2.541,0	389,7	Ja & Nein
bis 6 Monate	47,50%	1.087,1	516,3	Ja & Nein
bis 12 Monate	71,21%	298,5	212,6	Ja & Nein
über 12 Monate	98,54%	1.106,9	1.090,7	Ja
Summe		**103.849,9**	**3.563,4**	

1) Bruttoforderung aus Lieferungen und Leistungen (AC), Bruttoforderungen gegenüber assoziierten Unternehmen (AC) und sonstige Forderungen (AC) ohne Termineinlagen
2) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität (bei Ja/Nein wurde in diesem Zeitband eine Wertberichtigung der Stufe 3 für einzelne Forderungen erfasst)

31.12.2024 in T€	gewichteter Verlust	Bruttoforderung[1]	Wertberichtigung	Credit Impaired[2]
ohne Verzug	0,91%	79.083,8	716,5	Ja & Nein
bis 1 Monat	1,80%	15.027,2	269,9	Ja & Nein
bis 3 Monate	12,25%	1.747,6	214,0	Ja & Nein
bis 6 Monate	15,08%	758,5	114,4	Ja & Nein
bis 12 Monate	6,99%	1.133,3	79,2	Ja & Nein
über 12 Monate	74,57%	1.942,0	1.448,0	Ja
Summe		**99.692,4**	**2.842,0**	

1) Bruttoforderung aus Lieferungen und Leistungen (AC), Bruttoforderungen gegenüber assoziierten Unternehmen (AC) und sonstige Forderungen (AC) ohne Termineinlagen
2) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität (bei Ja/Nein wurde in diesem Zeitband eine Wertberichtigung der Stufe 3 für einzelne Forderungen erfasst)

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

Gebildete Einzelwertberichtigungen der Stufe 3 für Forderungen aus COVID-19 Unterstützungsmaßnahmen wurden gänzlich im Geschäftsjahr 2024 verwendet oder wertaufgeholt (aufgelöst). Vergleiche auch Anhangsangabe (7).

	2025			
	12 Monats ECL	Life Time ECL[1]	Credit Impairment[2]	Summe
in T€	Stage 1	Stage 2	Stage 3	
Stand 1.1.	**0,0**	**1.067,4**	**1.774,6**	**2.842,0**
Dotierung		518,2	1.308,3	1.826,5
Verwendung			-15,3	-15,3
Auflösung		-481,0	-608,8	-1.089,8
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired[3]		-233,9	233,9	0,0
Stand 31.12.	0,0	870,7	2.692,7	3.563,4

1) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 2
2) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität
3) Umbuchung in über die Laufzeit erwartete Kreditverlust – beeinträchtigte Bonität

	2024			
	12 Monats ECL	Life Time ECL[1]	Credit Impairment[2]	Summe
in T€	Stage 1	Stage 2	Stage 3	
Stand 1.1.	**0,0**	**854,7**	**13.235,9**	**14.090,7**
Dotierung		331,8	433,9	765,7
Verwendung			-5.763,7	-5.763,7
Auflösung			-6.250,6	-6.250,6
Transfer to lifetime ECL				0,0
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired[3]		-119,1	119,1	0,0
Stand 31.12.	0,0	1.067,4	1.774,6	2.842,0

1) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 2
2) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität
3) Umbuchung in über die Laufzeit erwartete Kreditverlust – beeinträchtigte Bonität

Die im Geschäftsjahr 2025 wertberichtigten („Credit impaired") Forderungen unterliegen weiterhin Eintreibungsmaßnahmen.

Von den vorstehenden Wertminderungsaufwendungen von T€ 3.563,4 (VJ: T€ 2.842,0) betreffen T€ 1.907,8 (VJ: T€ 2.435,6) Forderungen aus Kundenverträgen und T€ 1.655,6 (VJ: T€ 406,3) aus Forderungen, die nicht aus Verträgen mit Kunden stammen.

Schuldinstrumente, die nicht Forderungen betreffen

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

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

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

Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

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

2025 in T€	Buchwert	Brutto-Cashflows				
	31.12.2025	gesamt zum 31.12.2025	< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	Zinssatz[1]
Leasingverbindlichkeiten	55.889,9	128.042,2	1.929,3	8.156,6	117.956,4	4,05%
Lieferantenverbindlichkeiten	67.596,7	67.596,7	67.596,7			
Sonstige Verbindlichkeiten	120.198,6	120.198,2	115.890,5	4.307,7		
Summe	**243.685,1**	**315.837,1**	**185.416,4**	**12.464,3**	**117.956,4**	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag

2024 in T€	Buchwert	Brutto-Cashflows				
	31.12.2024	gesamt zum 31.12.2024	< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	Zinssatz[1]
Leasingverbindlichkeiten	55.612,1	129.964,5	1.922,2	8.026,7	120.015,6	4,06%
Lieferantenverbindlichkeiten	50.477,5	50.477,5	50.477,5			
Sonstige Verbindlichkeiten	110.746,7	110.746,7	105.023,5	5.723,2		
Summe	**216.836,3**	**291.188,7**	**157.423,3**	**13.749,8**	**120.015,6**	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte.

Einbezogen wurden alle 31.12.2025 bestehenden Instrumente, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden wie im Vorjahr unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31.12.2025 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

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

Bewertungsverfahren und Inputfaktoren:

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

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

Für die Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) der Stufe 3 wird ein kapitalwertorientiertes Bewertungsmodell angewandt. Das Bewertungsmodell berücksichtigt den Barwert der erwarteten Dividendenausschüttungen, abgezinst mit einem risikoadjustierten Abzinsungssatz. Die wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren der Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) der Stufe 3 sind: Erwartete zukünftige Zahlungsströme aus Dividenden 31.12.2025; rund T€ 480,0 p.a. (VJ: T€ 430,0 p.a.) und riskoadjustierter Abzinsungssatz 31.12.2025: 8,29% (VJ: 8,29%). Die aus diesen Eigenkapitalinstrumenten erhaltenen Dividenden im laufenden Geschäftsjahr betragen T€ 869,6 (VJ: T€ 768,6).

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

in T€	Sensitivitäten	
	Buchwert bei	
	Verringerung des Diskontierungssatzes	Anstieg des Diskontierungssatzes
Diskontierungssatzes +/- 0,5%	6.367,0	5.677,0

Stufe 3-Bewertung von Finanzinstrumenten:

in T€	
Buchwert 1.1.2025	**5.462,0**
Zugänge	5,0
Bewertungsergebnis (im sonstigen Ergebnis in den sonstigen Rücklagen erfasst)	530,0
Buchwert 31.12.2025	**5.996,9**

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				
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen								
Beträge in T€	Bewertungs-kategorie	Sonstige finanzielle Ver-mögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögens-werte	Zahlungs-mittel und Zahlungsmit-teläquivalente	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	Wertansatz nach IFRS 9
31. Dezember 2025											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Schuldtitel (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 und Trasury Bills)[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

AKTIVA		Buchwerte					Zeitwert				
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen								
Beträge in T€	Bewertungs-kategorie	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	Wertansatz nach IFRS 9
31. Dezember 2024											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Schuldtitel (Wertpapiere)	FVPL		20.515,0			**20.515,0**		20.515,0		**20.515,0**	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Fonds (Wertpapiere)	FVPL		30.207,5			**30.207,5**	30.207,5			**30.207,5**	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	5.462,0				**5.462,0**			5.462,0	**5.462,0**	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen[1]	AC			77.944,1		**77.944,1**					Fortgeführte Anschaffungskosten
Forderungen ggb. Assoziierten Unternehmen[1]	AC			354,0		**354,0**					Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen[1]	AC	1.871,1		16.680,6		**18.551,6**					Fortgeführte Anschaffungskosten
Veranlagungen (Termingelder und Trasury Bills)[1]	AC	0,0		494.408,1		**494.408,1**					Fortgeführte Anschaffungskosten
Ausgereichte Darlehen[1]	AC	1.819,7				**1.819,7**					Fortgeführte Anschaffungskosten
Schuldtitel (Wertpapiere)[1]	AC					**0,0**					Fortgeführte Anschaffungskosten
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[1]	AC				22.088,3	**22.088,3**					Nominalwert = Zeitwert
Kein Finanzinstrument											
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.			12.180,4		**12.180,4**					
		9.152,7	**50.722,5**	**601.567,2**	**22.088,3**	**683.530,7**					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

PASSIVA		Buchwerte						Zeitwert				
		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	Wertansatz nach IFRS 9
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

PASSIVA		Buchwerte						Zeitwert				
		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	Wertansatz nach IFRS 9
31. Dezember 2024												
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert												
n. a.												
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert												
Lieferantenverbindlichkeiten[1]	AC				50.477,5		**50.477,5**					Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten[2]	AC	55.527,6		84,4			**55.612,1**					Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten[1]	AC		5.723,2			105.023,5	**110.746,7**					Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden												
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		22.458,5			42.578,6	**65.037,1**					
		55.527,6	**28.181,7**	**84,4**	**50.477,5**	**147.602,1**	**281.873,4**					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten
2) die Angabe des beizulegenden Zeitwerts von Leasingverbindlichkeiten ist gemäß IFRS 7.29 (d) nicht erforderlich

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2025 in T€			Aus der Folgebewertung					
	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs-umrechnung	Wert-minderung	Aus Abgang	Nettoergebnis
Zahlungsmittel und Äquivalente	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	**3,2**
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (FVOCI und FVPL)	1.947,6	0,0	15,0	530,0	0,0	0,0	1.137,5	**3.630,1**
davon Schuldtitel und Fonds FVPL (Wertpapiere)	1.078,0	0,0	15,0	0,0	0,0	0,0	1.137,5	**2.230,5**
davon Eigenkapitaltitel FVOCI (Beteiligungen, Wertpapiere)	869,6	0,0	0,0	530,0	0,0	0,0	0,0	**1.399,6**
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	12.349,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-794,8	0,0	**11.554,4**
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	0,0	-2.148,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	**-2.148,7**
Leasingverbindlichkeiten		-2.200,5						**-2.200,5**
Summe	**14.300,0**	**-4.349,2**	**15,0**	**530,0**	**0,0**	**-794,8**	**1.137,5**	**10.838,5**

Erläuterung: In den Erträgen aus der Auflösung für Wertberichtigungen sind Aufwendungen in Höhe T€ 58,1 an sonstigen Forderungsausfällen enthalten. Das Nettoergebnis (Summe) enthält die Erträge und Aufwendungen aus Zinsen und Dividenden.

2024 in T€			Aus der Folgebewertung					
	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs-umrechnung	Wertaufholung	Aus Abgang	Nettoergebnis
Zahlungsmittel und Äquivalente	0,6	-1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	**-1,0**
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (FVOCI und FVPL)	1.846,6	0,0	207,5	-90,0	0,0	0,0	178,0	**2.142,1**
davon Schuldtitel FVPL (Wertpapiere)	1.078,0	0,0	207,5	0,0	0,0	0,0	178,0	**1.463,5**
davon Eigenkapitaltitel FVOCI (Beteiligungen, Wertpapiere)	768,6	0,0	0,0	-90,0	0,0	0,0	0,0	**678,6**
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	16.158,2	0,0	0,0	0,0	-0,3	4.655,1	0,0	**20.813,0**
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	0,0	-654,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	**-654,7**
Leasingverbindlichkeiten		-2.191,6						**-2.191,6**
Summe	**18.005,5**	**-2.847,9**	**207,5**	**-90,0**	**-0,3**	**4.655,1**	**178,0**	**20.107,9**

Erläuterung: In den Aufwendungen für Wertberichtigungen sind T€ 829,8 an Forderungsausfällen enthalten. Das Nettoergebnis (Summe) enthält die Erträge und Aufwendungen aus Zinsen und Dividenden.

Zinsen und Dividenden aus finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC) oder zum beizulegenden Zeitwert entweder erfolgsneutral (FVOCI) oder erfolgswirksam (FVPL) bewertet werden, werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der FWAG-Konzern im sonstigen Finanzergebnis, ausgenommen Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen sowie auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten (Schulden) der Bewertungskategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten" (AC) beläuft sich auf netto T€ 4.349,2 (VJ: T€ 2.847,9) und beinhaltet u.a. auch Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert. Die zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral (FVOCI) im sonstigen Ergebnis erfassten Wertänderungen von Eigenkapitaltiteln betreffen u.a. die Wiener Börse AG. Es wurden im Geschäftsjahr Bewertungen in Höhe von plus T€ 530,0 (VJ: minus T€ 90,0) bzw. netto abzüglich latenter Steuern plus T€ 408,1 (VJ: minus T€ 69,3) erfasst. Nähere Angaben sind im Kapitel X. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" ersichtlich.

(38) Risikomanagement Finanzwirtschaftliche Risiken

Der FWAG-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Markt-, Zins-, Wechselkurs- und Börsenkursrisiken. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Marktrisiken aus den laufenden operativen Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte derivative und nicht derivative Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Geldfluss des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt und nur mit führenden Finanzinstituten erstklassiger Bonität abgeschlossen. Die Grundzüge der Finanzpolitik werden jährlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Die Umsetzung der Finanzpolitik sowie das laufende Risikomanagement obliegen der Konzern-Treasury-Abteilung. Bestimmte Transaktionen bedürfen der vorherigen Genehmigung durch den Bereichsleiter und bei Überschreiten von bestimmten Wertgrenzen durch den Gesamtvorstand, der darüber hinaus regelmäßig über den Umfang und den Betrag der aktuellen Risikoexposition informiert wird. Die Treasury-Abteilung betrachtet das effektive Management des Liquiditätsrisikos sowie des Marktrisikos als eine ihrer Hauptaufgaben.

Liquiditätsrisiko

Aufgabe der Liquiditätssicherung ist die jederzeitige Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der Unternehmensgruppe. Basis der Liquiditätssteuerung ist eine kurz- und langfristige Liquiditätsplanung, die laufend Soll-Ist-Analysen unterzogen und dem Liquiditätsprofil angepasst wird. Durch diese aktive Steuerung von Zahlungsströmen wird der Zinssaldo optimiert. Zusätzlich werden Teile der Finanzinvestitionen in Wertrechten (Investmentfonds, Anleihen) und Termingelder gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind. Der FWAG-Konzern sieht keine Umstände, die erheblichen Zweifel an seiner Fähigkeit zur Unternehmensfortführung aufwerfen könnten. Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangangabe (37) dargestellt.

Kreditrisiko

Der FWAG-Konzern ist aus seinem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Veranlagungs- und Finanzierungsaktivitäten einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Im Veranlagungs- und Finanzierungsbereich werden Geschäfte nahezu ausschließlich mit Kontrahenten mit einem guten bzw. sehr guten Kreditrating (S&P, Moody's) abgeschlossen. Auch bei Vertragspartnern, die über kein Rating verfügen, muss einwandfreie Bonität gegeben sein. Anteile an Investmentfonds werden nur dann gezeichnet, wenn diese von international anerkannten Kapitalanlagegesellschaften geführt werden. Im operativen Geschäft werden die Außenstände zentral und fortlaufend überwacht. Dem Risiko, resultierend aus Forderungsausfällen, wird durch kurze Zahlungsfristen, das Einfordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie die vermehrte Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder

Bankeinzugsverfahren begegnet. Um die erwarteten Kreditverluste der Forderungen zu ermitteln, wendet der Konzern eine Wertberichtigungsmatrix an. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen beruhen. Angesichts der Folgen der Pandemie, steigender Energiepreise, einer hohen Finanzmarkvolatilität sowie einer andauernd hohen Inflation erhöhten sich Einzelwertberichtigungen der Stufe 3, eine Entwicklung ist in der Anhangangabe (37) dargestellt. Die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte repräsentieren gleichzeitig das maximale Ausfall- und Bonitätsrisiko, da zum Abschlussstichtag keine wesentlichen, das maximale Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen (wie z. B. Aufrechnungsvereinbarungen) bestehen. Genaue Angaben zum Konzentrationsrisiko der Umsätze enthält Anhangangabe (1). Die Lufthansa-Gruppe (Austrian Airlines) ist mit einem Anteil von 49,7% (VJ: 50,8%) am Passagieraufkommen größter Kunde am Standort Wien. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden laufend beobachtet und analysiert. Weitere Details dazu sind unter der Anhangangabe (37) und bezüglich sonstiger finanzieller Verpflichtungen und Risiken unter der Anhangangabe (40) dargestellt.

Zinsrisiko

Das Risiko schwankender Zeitwerte oder Zahlungsströme eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen des Marktzinssatzes liegt vor allem bei langfristigen Finanzinstrumenten vor. Solche längeren Laufzeiten sind im operativen Bereich von untergeordneter Bedeutung, können jedoch bei Finanzanlagen, Wertpapieren und Finanzschulden wesentlich sein. Der FWAG-Konzern unterliegt Zinsrisiken vorwiegend in der Eurozone. Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen. Neben Zinsänderungsrisiken unterliegt der FWAG-Konzern Währungsrisiken und Preisrisiken von Beteiligungen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag bezogen werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist. Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde: Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7. Zinssatzänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. 2025 hatte der FWAG-Konzern wie im Vorjahr keine variabel verzinsten Finanzinstrumente im Bestand. Auf eine Darstellung der Sensitivitäten der Wertpapiere, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, wird aufgrund von Unwesentlichkeit der hypothetischen Auswirkung verzichtet.

Währungsrisiko

Währungskursrisiken entstehen bei Finanzinstrumenten, die auf eine andere als die funktionale Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft lauten, in der sie bewertet werden. Für Zwecke der IFRS-Bilanzierung besteht kein Währungskursrisiko bei Finanzinstrumenten, die auf die funktionale Währung lauten. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung bleiben im Sinne von IFRS 7 unberücksichtigt. Die Währungskursrisiken des FWAG-Konzerns resultieren aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zum Abschlussstichtag unterlag der Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Transaktionen im Investitionsbereich. Im operativen Bereich wickeln die einzelnen Konzernunternehmen ihre Aktivitäten nahezu ausschließlich in ihrer jeweiligen funktionalen Währung (Euro) ab, die der Berichtswährung des FWAG-Konzerns entspricht. Deshalb wird das Wechselkursrisiko des Konzerns aus der laufenden operativen Tätigkeit als gering eingeschätzt. Währungsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 grundsätzlich mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Als relevante Risikovariable gelten grundsätzlich alle nicht funktionalen Währungen, in denen der Konzern Finanzinstrumente eingeht. Den

Währungssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde: Wesentliche originäre monetäre Finanzinstrumente wie Forderungen, verzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Fremdkapitalinstrumente, flüssige Mittel oder verzinsliche Schulden sind vorwiegend unmittelbar in funktionaler Währung denominiert. Währungskursänderungen haben daher im Wesentlichen keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital. Zinserträge und -aufwendungen aus Finanzinstrumenten werden ebenfalls überwiegend direkt in funktionaler Währung erfasst. Daher können auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf die betrachteten Größen entstehen. Das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den FWAG-Konzern ist zum Abschlussstichtag dem zufolge als nicht wesentlich anzusehen.

Sonstige Preisrisiken

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung zu Marktrisiken auch Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf Preise von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen insbesondere Börsenkurse oder Indizes in Frage. Die Auswirkungen solcher Änderungen sind unter der Anhangangabe (37) ersichtlich.

Umwelt- und Klimarisiken

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

Kapitalmanagement

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

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

in T€		2025	2024
+	Liquide Mittel	29.777,2	22.088,3
+	Kurzfristige Veranlagungen[1]	359.400,0	494.408,1
+	Kurzfristige Wertpapiere	80.530,0	50.722,5
-	Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	-55.889,9	-55.612,1
=	**Nettoliquidität**	**413.817,4**	**511.606,9**
./.	Buchwert Eigenkapital	1.726.892,6	1.667.171,4
=	**Gearing (in %)**	**-24,0**	**-30,7**

1) Die kurzfristigen Veranlagungen betreffen sonstige Veranlagungen, Termingelder

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

IX Sonstige Angaben

(39) Leasing-Verhältnisse

(39 a) Flughafen Wien als Leasinggeber

Operating Leasing

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

in T€	2025	2024
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	181.365,2	170.627,2
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	76.938,7	69.665,2
Künftige Mindestleasingzahlungen:		
Weniger als ein Jahr	131.898,0	168.409,6
Ein bis zwei Jahre	118.735,9	157.454,2
Zwei bis drei Jahre	100.967,3	117.977,7
Drei bis vier Jahre	84.206,3	79.076,2
Vier bis fünf Jahre	65.737,4	66.252,9
Mehr als fünf Jahre	366.187,0	202.081,7

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

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2025	92.225,9	275,8	92.501,7
Zugänge	3.764,2	0,0	3.764,2
Umbuchungen	6.500,8	-238,3	6.262,5
Abschreibungen	-6.579,1	-12,0	-6.591,1
Nettobuchwert zum 31.12.2025	**95.911,8**	**25,5**	**95.937,3**
Stand zum 31.12.2025			
Anschaffungskosten	198.956,5	547,1	199.503,6
Kumulierte Abschreibungen	-103.044,7	-521,6	-103.566,3
Nettobuchwert zum 31.12.2025	**95.911,8**	**25,5**	**95.937,3**

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2024	99.169,8	297,8	99.467,6
Zugänge	731,1	0,0	731,1
Abgänge	-595,2	0,0	-595,2
Umbuchungen	-564,8	0,0	-564,8
Abschreibungen	-6.515,1	-21,9	-6.537,0
Nettobuchwert zum 31.12.2024	**92.225,9**	**275,8**	**92.501,7**
Stand zum 31.12.2024			
Anschaffungskosten	182.743,2	1.273,2	184.016,3
Kumulierte Abschreibungen	-90.517,3	-997,3	-91.514,6
Nettobuchwert zum 31.12.2024	**92.225,9**	**275,8**	**92.501,7**

Finance Leasing

Im Konzernabschluss 2025 des Leasinggebers (FWAG-Konzern) wurden, wie auch schon im vergangenen Geschäftsjahr, Mietverträge betreffend für den Flugverkehrsbetrieb wesentliche Immobilien (Hangar-, Flugbetriebsgebäude und Werkstätten) als Finanzierungsleasing abgebildet.

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

(39 b) Flughafen Wien als Leasingnehmer

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

Nutzungsrechte, die als immaterielle Vermögenswerte dargestellt werden

in T€	Konzessionen und Rechte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2025		
Nettobuchwert zum 1.1.2025	9.417,5	9.417,5
Abschreibungen	-221,6	-221,6
Nettobuchwert zum 31.12.2025	**9.195,9**	**9.195,9**

in T€	Konzessionen und Rechte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024		
Nettobuchwert zum 1.1.2024	9.639,1	9.639,1
Abschreibungen	-221,6	-221,6
Nettobuchwert zum 31.12.2024	**9.417,5**	**9.417,5**

Zum 31.12.2025 sind in den immateriellen Vermögenswerte Nutzungsrechte in Höhe von T€ 9.195,9 (VJ: T€ 9.417,5) enthalten. Siehe dazu auch Anhangangabe (15).

Nutzungsrechte, die als Sachanlagen dargestellt werden

in T€	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2025			
Nettobuchwert zum 1.1.2025	69.218,7	135,3	69.354,0
Abschreibungen	-2.272,8	-52,4	-2.325,1
Nettobuchwert zum 31.12.2025	**66.945,9**	**82,9**	**67.028,8**

in T€	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024			
Nettobuchwert zum 1.1.2024	71.492,7	196,0	71.688,6
Abschreibungen	-2.274,0	-60,7	-2.334,6
Nettobuchwert zum 31.12.2024	**69.218,7**	**135,3**	**69.354,0**

In den Sachanlagen ist ein Nutzungsrecht („temporary emphyteusis") betreffend die Grundmiete am Flughafen Malta enthalten. Die Zahlungen aus diesen Leasingverträgen sind an die Regierung von Malta zu leisten. Die Leasinglaufzeiten für diese Verträge liegen zwischen 56 bis 65 Jahre. Die Leasingzahlungen werden gemäß einer Indexierung periodisch angepasst. Das Nutzungsrecht wird linear über die Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Nutzungsrechte, die als Finanzinvestition gehaltene Immobilien dargestellt werden

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2025		
Nettobuchwert zum 1.1.2025	299,7	299,7
Abschreibungen	-7,0	-7,0
Nettobuchwert zum 31.12.2025	**292,7**	**292,7**

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024		
Nettobuchwert zum 1.1.2024	306,6	306,6
Abschreibungen	-7,0	-7,0
Nettobuchwert zum 31.12.2024	**299,7**	**299,7**

In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge

in T€	2025	2024
Abschreibungen aus Leasingverhältnissen	2.553,7	2.563,2
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	2.200,5	2.191,6
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	1.026,6	805,3
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	387,0	607,9
Aufwendungen, die nicht unter IFRS 16 fallen und in Anhangangabe (6) unter Miet- und Pacht- und Lizenzaufwand angeführt sind	4.953,7	3.952,6

In der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge

in T€	2025	2024
Gesamte Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse	1.922,7	1.924,3

(40) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

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

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10.12.2003 haftet die FWAG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 645,0 (VJ: T€ 378,5). Zum Bilanzstichtag bestanden betreffend Malta International Airport p.l.c. Streitigkeiten mit der maltesischen Regierung (Streitwert: rund € 8,8 Mio., VJ: rund € 8,3 Mio.) sowie Forderungen einzelner Arbeitnehmer. Aus Sicht des FWAG-Konzerns sind sämtliche Ansprüche unbegründet. Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Anhangangabe (29). Es gibt für das Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. eine Finanzierungszusage für die Beschaffung neuer Zuggarnituren in Höhe von T€ 27.555,0. Im laufenden Geschäftsjahr wurden davon T€ 11.022,0 als Darlehen in Anspruch genommen. Vergleiche dazu auch die Erläuterungen in Anhangangabe (42). Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 2,3 Mio. (VJ: € 0,7 Mio.) für Sachanlagen in Höhe von € 285,4 Mio. (VJ: € 364,9 Mio.).

(41) Zusammensetzung des Konsolidierungskreises

In den Konzernabschluss werden mit Ausnahme von zwei Tochtergesellschaften (VJ: zwei) sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen einbezogen. Die zwei Tochterunternehmen wurden wie im VJ wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der konsolidierte Umsatz dieser Gesellschaften belief sich im Geschäftsjahr auf unter 1,0% (VJ: unter 1,0%) des Konzernumsatzes. Intern wurde die Wesentlichkeitsgrenze so festgelegt, dass nur einzeln unwesentliche Tochtergesellschaften nicht konsolidiert werden. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2025 wie folgt verändert:

	Inland	Ausland	Gesamt
Flughafen Wien AG	1	0	**1**
Tochterunternehmen			
31.12.2024	29	10	**39**
Abgang	-1	0	**-1**
31.12.2025	28	10	**38**
At-Equity-bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2024	1	1	**2**
Zugang	1	0	**1**
31.12.2025	2	1	**3**
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2024 = 31.12.2025	1	0	**1**
Konsolidierungskreis 31.12.2024	**32**	**11**	**43**
Konsolidierungskreis 31.12.2025	**32**	**11**	**43**

Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H Letisko Košice – Airport Košice, a.s. und „GetService" – Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (seit 1.1.2025) werden nach der at-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, obwohl die FWAG unmittelbar oder mittelbar

über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt. Diese Gesellschaften werden gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

Am Flughafen Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen) hielt die FWAG per 31.12.2025 durchgerechnet einen Anteil von 48,44% der Aktien: 40% der Aktien besitzt die Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC), an der die FWAG seit Ende des ersten Quartals 2016 einen Anteil von 95,85% hält, 10,1% besitzt die FWAG direkt (über VIE Malta Limited), 20% hält die maltesische Regierung. Die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in den Anlagen zum Anhang angeführt. Die Angaben zu Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen sowie nicht beherrschenden Anteilen sind ebenfalls in der Anlage zum Anhang angegeben bzw. den entsprechenden Kapiteln des Anhangs zu entnehmen.

Änderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2025

Aufgrund vertraglicher Anpassungen hat die Flughafen Wien AG mit Wirkung zum 1.1.2025 die Beherrschung über die Tochtergesellschaft „GetService" – Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) verloren, obwohl weiterhin eine unmittelbare oder mittelbare Stimmrechtsmehrheit (51%) besteht.

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

Der Verlust der Beherrschung wurde gemäß IFRS 10.B98 im Rahmen einer Übergangskonsolidierung bilanziert. Dabei erfolgte zum 1. Januar 2025 eine erfolgswirksame Ausbuchung sämtlicher Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft. Der zurückbehaltene Anteil wird zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) angesetzt und fortan als Beteiligung nach der Equity-Methode fortgeführt.

Das erfolgswirksam ausgebuchte Nettovermögen belief sich zum 1.1.2025 auf € 1,0 Mio. der erfolgswirksam zum Fair Value angesetzte zurückbehaltene Anteil auf € 1,2 Mio. Somit ergibt sich ein Erfolg aus der Änderung der Konsolidierung von € 0,2 Mio. der in den sonstigen betrieblichen Erträge – siehe Anhangangabe (3) – erfasst ist.

Die Transaktion hatte somit keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Die Gesellschaft ist weiterhin dem Segment „Sonstige Segmente" zugeordnet. Die Auswirkung auf den Personalaufwand und sonstigen betrieblichen Aufwand sind der Anhangangabe (5) zu entnehmen.

Änderung der Konsolidierung	Änderung mit	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
„GetService" – Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	01.01.2025	at-Equity	51%	Übergangskonsolidierung (Wechsel von Voll- auf at-Equity-Konsolidierung)

Änderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2024

Mit Errichtungserklärung vom 7. Mai 2024 wurde die Tochtergesellschaft Vienna Airport Logistics GmbH gegründet und in den Vollkonsolidierungskreis aufgenommen. Gegenstand der Gesellschaft ist das Errichten, Betreiben und Vermarkten eines zentralen Logistiklagers insbesondere für die am Flughafen

Wien betriebenen Flughafen Shops, Restaurants und Automaten sowie den Lounges und Dienstleistern. Die Gesellschaft ist dem Segment „Retail & Properties“ zugeordnet.

Mit Errichtungserklärung vom 4. November 2024 wurde die Tochtergesellschaft Vienna Airport Maintenance Services GmbH gegründet und in den Vollkonsolidierungskreis aufgenommen. Gegenstand der Gesellschaft ist die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Reinigung, des Winterdienstes und der Grünflächenbetreuung sowie die Betreuung des Kofferwagenservice. Die Gesellschaft ist dem Segment „Sonstige Segmente“ zugeordnet.

(42) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

in T€	31.12.2025	31.12.2024
FWAG-Konzern zu		
assoziierte Unternehmen:		
SCA Schedule Coordination Austria GmbH		
Forderung	**65,5**	110,7
Verbindlichkeit	**0,0**	0,0
Umsatz	**630,8**	698,3
Sonstige Aufwendungen	**459,0**	106,4
Gemeinschaftsunternehmen (at Equity):		
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.		
Forderung	**306,8**	239,7
Ausgereichte Darlehen	**11.022,0**	1.002,0
Verbindlichkeit	**170,3**	2.042,5
Umsatz	**1.842,3**	1.723,9
Sonstige Aufwendungen	**219,9**	116,1
„GetService“ – Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH		
Forderung	**898,4**	0,0
Verbindlichkeit	**3.271,4**	0,0
Umsatz	**1.009,8**	0,0
Sonstige Aufwendungen	**15.625,5**	0,0
Letisko Kosice - Airport Kosice, a.s.		
Forderung	**0,0**	5,3
Verbindlichkeit	**0,0**	0,0
Umsatz	**63,9**	7,8
Sonstige Aufwendungen	**0,0**	0,0

Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der FWAG und deren Töchter wie Gepäckhandling, Sicherheitsdienstleistungen, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen etc. Hinsichtlich der Finanzierungszusagen an das Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. wird auf Anhangangabe (40) verwiesen. Die Umsätze mit dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der FWAG für Personalbeistellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Die Umsätze mit dem Gemeinschaftsunternehmen GET2 betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG.

Nahestehende natürliche Personen:

Es haben keine wesentlichen Transaktionen zwischen dem Flughafen-Wien-Konzern und Personen in Schlüsselpositionen des Managements und deren nächsten Familienangehörigen stattgefunden. Die Beziehungen zu den Organen des Unternehmens können der Anhangangabe (43) entnommen werden.

(43) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände und Geschäftsführer):

	2025	2024
Arbeiter	2.972	3.198
Angestellte	2.280	2.139
	5.253	5.337

Die Mitglieder des Vorstands der FWAG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand 2025 und 2024 folgende Vergütungen (Auszahlungen):

Bezüge Vorstand 2025 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2025	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2025	Erfolgsabhängige langfristige Bezüge	Gesamtbezüge 2025
	1.186,8	452,2	12,2	863,2	2.514,4

Bezüge Vorstand 2024 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2024	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2024	Erfolgsabhängige langfristige Bezüge	Gesamtbezüge 2024
	904,4	583,9	12,5	330,8	1.831,6

Für andere Mitarbeiter gelangen Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen zur Auszahlung. Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich im Berichtsjahr auf T€ 601,1 (VJ: T€ 581,6).

Aufwendungen für Personen in Schlüsselpositionen

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

Aufwendungen des Geschäftsjahres 2025

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Fixe und erfolgsabhängige Jahresbezüge	208,1	2.074,7	5.002,3
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	169,6	40,0
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	41,2
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	85,7
Summe	**208,1**	**2.244,3**	**5.169,2**

Aufwendungen des Geschäftsjahres 2024

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Fixe und erfolgsabhängige Jahresbezüge	213,7	1.891,9	3.819,2
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	202,2	37,7
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	35,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	74,7
Summe	**213,7**	**2.094,1**	**3.967,3**

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 208,1 (VJ: T€ 213,7) geleistet.

(44) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bekannt, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31.12.2025 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gebucht oder gemäß IAS 10 offengelegt werden müssten. Die im Februar 2026 eskalierende Konfliktsituation im Iran und dem Nahen Osten, welche zu Flugbeschränkungen und Luftraumsperren führte, stellt ein nicht anzupassendes Ereignis gemäß IAS 10 dar. Welche Auswirkung die aktuelle Lage auf die mittelfristige Verkehrs- und Geschäftsentwicklung haben wird, hängt von der weiteren Entwicklung und Dauer des Konflikts ab. Steigende Ölpreise und in der Folge höhere Ticketpreise können sich negativ auf die Nachfrage auswirken. Im Geschäftsjahr 2025 lag der Anteil des Nahen und Mittleren Osten am Standort Flughafen Wien bei etwa 5,7% des Gesamtpassagieraufkommens während der entsprechende Anteil am Standort Malta als unwesentlich einzustufen ist.

X Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden

(45) Bewertungsgrundlagen

Der Konzernabschluss ist prinzipiell zu fortgeführten historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert (FVPL oder FVOCI) bewertet werden oder auch latente Steuern. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethode. Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgt unter Verwendung von Ermessensentscheidungen sowie von Einschätzungen des Managements, die Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben. Diese werden im Kapitel „Ermessensbeurteilung und Unsicherheiten bei Schätzungen" gesondert dargestellt. Die Abschlüsse der FWAG und ihrer Tochterunternehmen werden unter Beachtung der einheitlich für den Konzern geltenden Ansatz- und Bewertungsmethoden in den Konzernabschluss einbezogen. Sämtliche Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt.

(46) Konsolidierungsgrundsätze

Tochterunternehmen

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

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

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinschaftliche Führung der Entscheidungsprozesse. Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte am Nettovermögen des Gemeinschaftsunternehmens besitzen. Gemeinschaftliche Führung ist die vertraglich vereinbarte Teilhabe an der Beherrschung über eine Vereinbarung, die nur dann besteht, wenn Entscheidungen über die relevanten Aktivitäten die einstimmige Zustimmung der an der gemeinschaftlichen Führung beteiligten Partnerunternehmen erfordern. Die Überlegungen, die zur Bestimmung des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Führung angestellt werden, sind mit denen vergleichbar, die zur Bestimmung der Beherrschung von Tochterunternehmen erforderlich sind. Die Anteile des Konzerns an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert. Nach der Equity-Methode werden die Anteile an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem FWAG-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung, um Ausschüttungen sowie um Kapitalein- oder -auszahlungen erhöht oder vermindert. Der mit einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen verbundene Firmenwert ist im Buchwert des Anteils enthalten und wird nicht planmäßig abgeschrieben. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst.

Der gesamte Buchwert des Anteils wird immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn die Anwendung der Vorschriften des IFRS 9 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte.

(47) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Währungsumrechnung

Berichtswährung und funktionale Währung sämtlicher Konzerngesellschaften ist der Euro. Fremdwährungsgeschäfte in den einzelnen Konzerngesellschaften werden mit dem zum Zeitpunkt des

Geschäftsvorfalls gültigen Kurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Posten in Fremdwährung werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs angesetzt. Umrechnungsdifferenzen werden grundsätzlich in saldierter Form erfolgswirksam erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte

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

Sachanlagen

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

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder im operativen Bereich noch für Verwaltungszwecke eingesetzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden. Bei einem betrieblich genutzten Anteil erfolgt eine dem prozentuellen Ausmaß der Nutzung entsprechende Zuordnung. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Abschreibungen werden nach der linearen Methode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 10 bis 40 Jahren vorgenommen. Unabhängig von der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie ermittelt. In Ermangelung von aktiven Marktpreisen für den Standort Flughafen Wien-Schwechat kommt es zu keiner Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts mit unterlegten Marktdaten. Der beizulegende Zeitwert wird intern auf Basis von Ertragswerten zum Bilanzstichtag ermittelt. Nähere Ausführungen zu den Bewertungstechniken und wesentlichen Parametern siehe unter Anhangangabe(17).

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

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

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

Leasing

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

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

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

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

Vorräte

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

Rückerwerb von Eigenkapitalanteilen (eigene Anteile)

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

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder als Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen erfolgt nach versicherungsmathematischen Grundlagen gemäß der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method"), wobei die Verpflichtungen in Höhe des Anwartschaftsbarwerts („Defined Benefit Obligation", DBO) angesetzt werden. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis („Other Comprehensive Income") und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder und Altersteilzeit sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen sind Teil der Gewinnrücklagen und werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird als Personalaufwand erfasst, wenn die Planänderung eintritt. Sämtliche sonstige Veränderungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen. Bei der Ermittlung der Höhe des Anwartschaftsbarwerts werden zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen berücksichtigt. Die Fluktuation (bei Abfertigung und Jubiläum) wurde für die österreichischen Konzerngesellschaften in Form von jährlichen Fluktuationswahrscheinlichkeiten berücksichtigt die aus den Fluktuationsdaten des Konzerns (3 Jahres-Durchschnitt) ermittelt wurden. Bei den Mitarbeitern, die sich in der Altersteilzeit befinden, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angesetzt.

Fluktuationswahrscheinlichkeiten Abfertigung (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten)

Österreichische Gesellschaft (VIE)		**2025**	**2024**
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	**bei 0% : 0,0%**	bei 0% : 0,0%
	Bis zum 25. Jahr	**bei 7,1%: 95,8%**	bei 7,1%: 95,8%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	**bei 0% : 0,0%**	bei 0% : 0,0%
	Bis zum 25. Jahr	**bei 4,1%: 100%**	bei 4,1%: 100%

Österreichische Gesellschaften (Tochterunternehmen)		**2025**	**2024**
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	**bei 0% : 0,0%**	bei 0% : 0,0%
	Bis zum 25. Jahr	**bei 1,4%: 77,8%**	bei 1,4%: 77,8%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	**bei 0% : 0,0%**	bei 0% : 0,0%
	Bis zum 25. Jahr	**bei 0,3%: 100%**	bei 0,3%: 100%

Fluktuationswahrscheinlichkeiten Jubiläum

Österreichische Gesellschaft		2025	2024
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	7,8%	7,8%
	Bis zum 25. Jahr	1,4%	1,4%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	8,3%	8,3%
	Bis zum 25. Jahr	0,3%	0,3%

Parameter der Versorgungsverpflichtungen

Für die österreichischen Konzerngesellschaften wurde als rechnungsmäßiges Pensionsalter das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter Berücksichtigung der Übergangsregelungen zugrunde gelegt. Bei weiblichen Anwartschaftsberechtigten wurde das rechnungsmäßige Pensionsalter entsprechend dem „Bundesverfassungsgesetz über unterschiedliche Altersgrenzen von männlichen und weiblichen Sozialversicherten" schrittweise angehoben. Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden für die österreichischen Gesellschaften die Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand (VJ: AVÖ 2018-P gemischter Bestand) zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte. Die Invalidisierungswahrscheinlichkeiten wurden auf den FWAG-Konzern individuell angepasst. Für die maltesischen Gesellschaften wurden Lebenserwartungen für Männer (79 Jahre) und Frauen (83 Jahre) hinterlegt. Die demografischen Parameter blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder wurde unter Anwendung nachfolgender Parameter vorgenommen:

	2025	2024
Österreichische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	3,60%	3,20%
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	2,90%	2,80%
Lohn- und Gehaltstrend ab 2030 (VJ: ab 2029) (Abfertigung, Jubiläum)	3,56%	3,50%
Lohn- und Gehaltstrend ab 2030 (VJ: ab 2029) (Altersteilzeit)	2,56%	2,50%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,60%	2,60%
Maltesische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen)	3,90%	3,40%
Gehaltssteigerungen	3,00%	3,00%

Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen. Hinsichtlich des Lohn- und Gehaltstrends der österreichischen Gesellschaften werden für die Jahre beginnend mit 2025 (VJ: ab 2024) folgende Staffeln angewandt:

Lohn- und Gehaltstrend 2025	ATZ	Abfertigung, Jubiläum
2026	3,59%	4,59%
2027	2,71%	3,71%
2028	2,56%	3,56%
2029	2,56%	3,56%
Lohn- und Gehaltstrend 2024	**ATZ**	**Abfertigung, Jubiläum**
2025	3,50%	4,50%
2026	3,20%	4,20%
2027	2,90%	3,90%
2028	2,70%	3,70%

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

Andere Personalrückstellungen (Unterauslastung)

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

Der Barwert der Rückstellung wird unter Ansatz folgender Parameter ermittelt:

Für Bestände innerhalb dieser Gruppe von Mitarbeitern ist der Rechnungszinssatz individuell nach Laufzeiten gestaffelt. Der Zinssatz bewegt sich zwischen 3,0% (VJ: 3,0%) für Laufzeiten bis zu 7 Jahren und 4,1% (VJ: 3,5%) für Laufzeiten ab 17 Jahre.

Als Lohn- und Gehaltssteigerung wurden folgende gestaffelte Annahmen getroffen:

Lohn- und Gehaltstrend	2025	2024
2025	n.a.	3,50%
2026	3,59%	3,50%
2027	2,71%	3,20%
2028	2,56%	2,90%
2029 (VJ: ab 2029)	2,56%	2,70%
ab 2030	2,56%	2,50%

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

Sonstige Rückstellungen

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

Öffentliche Zuwendungen

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn mit großer Sicherheit davon auszugehen ist, dass die Zuwendung erfolgen wird und der Konzern die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendung erfüllt. Öffentliche Zuwendungen für Kosten werden über den Zeitraum saldiert in der jeweiligen Aufwandsposition erfasst, in dem die entsprechenden Kosten, für deren Kompensation sie gewährt wurden, anfallen. Subventionen von öffentlichen Gebietskörperschaften für den Kauf von Sachanlagen („Investitionszuschüsse“) werden unter den kurz- bzw. langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegüter linear über die Gewinn- und Verlustrechnung als Ertrag aufgelöst. Die von der Republik Österreich gewährten

Investitionszuwachsprämien sowie COVID-19 Investitionsförderungen werden wie Investitionszuschüsse behandelt.

Bemessung der beizulegenden Zeitwerte

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

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

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

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

Finanzinstrumente und sonstige finanzielle Vermögenswerte

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

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

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

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

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

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten

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

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

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

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

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

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Verbindlichkeiten

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

Finanzielle Verbindlichkeiten

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

Ertragsteuern

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

Erlöse aus Kundenverträgen und andere Erträge

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

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

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

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

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

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

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

Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen: Die Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen des Konzerns umfassen:

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

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

Nettogewinne oder -verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zum FVPL bewertet sind: Hinsichtlich der Erfassung von Nettogewinnen aus Schuldtiteln, die zum FVPL bewertet sind, wird auf die Ausführungen unter dem Punkt „Finanzinstrumente und sonstige finanzielle Vermögenswerte“ verwiesen.

(48) Anwendung von neuen und geänderten Standards und Interpretationen

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

Änderungen an IAS 21 "Fehlende Umtauschbarkeit einer Währung"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2025 beginnen.

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

(49) Neue Standards, die noch nicht angewendet wurden

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

Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 "Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2026 beginnen.
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 "Verträge die sich nicht auf naturabhängigen Strom beziehen"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2026 beginnen.
Jährliche Verbesserungen an den IFRS Accounting Standards - Band 11	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2026 beginnen.
IFRS 18 "Darstellung und Angaben im Abschluss"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2027 beginnen.
Änderung zu IAS 21: "Auswirkungen von Änderungen der Fremdwährungskurse"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2027 beginnen; zum Stichtag noch nicht in EU-Recht übernommen.
IFRS 19 "Tochterunternehmen, die keiner öffentlichen Rechenschaftspflicht unterliegen: Angaben"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2027 beginnen.
Änderungen zu IFRS 19: "Tochterunternehmen, die keiner öffentlichen Rechenschaftspflicht unterliegen: Angaben"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2027 beginnen; zum Stichtag noch nicht in EU-Recht übernommen.
Änderungen zu IFRS 10 und IAS 28 "Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen"	Anwendung auf unbestimmte Zeit verschoben.

Die Anwendung von IFRS 18 ab dem Geschäftsjahr 2027 wird bei der FWAG zu strukturellen Änderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung (z.B. verpflichtender Ausweis des at-Equity Ergebnisses im Investitionsbereich) und in der Kapitalflussrechnung führen, insbesondere durch neue Kategorien, geänderte Zwischensummen und verpflichtende Umgliederungen (z.B. die erhaltenen/bezahlten Zinsen und Dividenden sind jeweils dem Bereich Investition beziehungsweise Finanzierung zuzuordnen). Zudem sind Management Performance Measures (MPMs) zu identifizieren und bestehende Aggregations- und Disaggregationsstrukturen zu prüfen. Für die FWAG werden trotz dieser Änderungen keine wesentlichen Auswirkungen erwartet.

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der anderen vorherstehenden Standards und Interpretationen ist nicht geplant. Die anderen geänderten Standards werden voraussichtlich keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss haben.

Schwechat, am 17. März 2026

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Ober-gesellschaft	Land	Konzern-anteil[e]	Konsolidie-rungsart	Segment
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	Alle ohne Malta
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAF	Österreich	100,0%	VK	Airport
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG	LZW	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Airport
Flughafen Wien Immobilienver-wertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK	Airport, Retail & Properties
Vienna Airport FBO GmbH	VAF	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna Passenger Handling Ser-vices GmbH	VPHS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE Airport Services GmbH	VAS	VIAS	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Liegenschaftsbeteiligungs-gesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Business Park Im-mobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	OP3	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Immobilien Betriebs GmbH	IMB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH	VFI	BPIB	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH	BPL	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH	ALG	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH	OP4	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna AirportCity Event GmbH	VAC	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH	EGW	SHOP	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Health Center GmbH	VHC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE International Beteiligungs-management Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK	Sonstige

Gesellschaft	Kurzzeichen	Ober-gesellschaft	Land	Konzern-anteil*	Konsolidie-rungsart	Segment
Vienna Airport Technik GmbH	VAT	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Bauberatungsholding GmbH	VBH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Build GmbH	VBG	VBH	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna Airport Logistics GmbH	VAL	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Maintenance Services GmbH	VAM	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
BTS Holding, a.s. (in Liquidation)	BTSH	VIE	Slowakei	81,0%	VK	Sonstige
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Sonstige
Load Control International SK s.r.o	LCI	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Holding Limited (in Liquidation)	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
Malta Mediterranean Link Consortium Limited	MMLC	VIE Malta	Malta	95,9%	VK	Sonstige
Malta International Airport p.l.c.*	MIA	MMLC	Malta	48,4%	VK	Malta
Airport Parking Limited	APL	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Development Limited	SPD	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Business Centre Limited	SBC	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
„GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	EQ	Sonstige
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	Sonstige
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0%	EQ	Sonstige
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ	Sonstige
Flughafen Parken GmbH	FPG	VIE	Deutschland	20,0%	NK	Sonstige
Kirkop PV Farm Limited	KFL	MIA	Malta	48,4%	NK	Malta

* durchgerechnet
Erläuterung Konsolidierungsart:
VK = Vollkonsolidierung
EQ = Konsolidierung nach der Equity-Methode
NK = nicht konsolidiert wegen Unwesentlichkeit

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Wertangaben erfolgen – soweit keine IFRS-Daten vorliegen – nach nationalem Recht.

Tochterunternehmen, die im Konzernabschluss in die Vollkonsolidierung einbezogen sind:

Österreichische Tochterunternehmen

Vienna Airport FBO GmbH (VAF)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Diese Gesellschaft bietet ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der allgemeinen Luftfahrt, insbesondere aber für die Business Aviation, an. Die wesentlichen Umsatzträger sind das Private Aircraft Handling sowie die Erfüllungsgehilfentätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inklusive Betankung und Hangarierung).

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	16.048,3	14.532,7
Periodenergebnis	1.325,5	978,8
Sonstiges Ergebnis	28,5	-64,4
Gesamtergebnis	**1.353,9**	**914,4**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	13.303,2	13.102,9
Kurz- und Langfristige Schulden	4.002,7	3.784,7
Nettovermögen	**9.300,5**	**9.318,2**

Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)
Sitz: Kottingbrunn
Kapitalanteil: 100% VAF
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb und die Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie Planung, Errichtung und Betreibung von Gebäuden und Anlagen.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	2.415,8	2.329,7
Periodenergebnis	864,2	539,6
Sonstiges Ergebnis	-2,8	-8,3
Gesamtergebnis	**861,5**	**531,3**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	7.126,3	6.419,2
Kurz- und Langfristige Schulden	750,1	904,4
Nettovermögen	**6.376,3**	**5.514,8**

Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIEL
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	7.302,0	7.204,6
Periodenergebnis	3.972,8	4.285,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**3.972,8**	**4.285,8**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	9.344,5	9.226,7
Kurz- und Langfristige Schulden	284,7	439,7
Nettovermögen	**9.059,9**	**8.787,1**

Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafenprivatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	3.359,1	1.012,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**3.359,1**	**1.012,7**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	122.553,0	120.193,9
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	**122.553,0**	**120.193,9**

VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H. (VINT)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIAB
Gegenstand des Unternehmens: Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	656,8	685,1
Periodenergebnis	22.579,0	3.190,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**22.579,0**	**3.190,9**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	143.197,3	123.897,1
Kurz- und Langfristige Schulden	102,4	81,2
Nettovermögen	**143.094,9**	**123.815,9**

Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H. (IVW)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien, sowie Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden auf dem Gelände der Flughafen Wien AG.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	10.138,1	10.862,9
Periodenergebnis	5.354,9	5.488,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**5.354,9**	**5.488,4**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	42.449,2	42.594,3
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	**42.449,2**	**42.594,3**

VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR, LZW, IMB, ALG, OP4, BPL, VHC und OP3, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf sowie in der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	4.323,9	8.302,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**4.323,9**	**8.302,6**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	56.615,5	60.906,7
Kurz- und Langfristige Schulden	184,9	0,0
Nettovermögen	**56.430,5**	**60.906,7**

VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. (VOPE)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIEL
Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	4.542,7	4.421,2
Periodenergebnis	414,8	269,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**414,8**	**269,4**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	27.039,8	26.511,0
Kurz- und Langfristige Schulden	3.927,9	3.813,9
Nettovermögen	**23.111,9**	**22.697,1**

Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. (BPIB)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 99% VIEL
1% IVW
Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	5.916,5	5.313,7
Periodenergebnis	2.397,6	2.215,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**2.397,6**	**2.215,7**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	98.280,8	101.433,9
Kurz- und Langfristige Schulden	80.486,5	86.037,1
Nettovermögen	**17.794,3**	**15.396,8**

VIE Office Park 3 BetriebsgmbH (OP3)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 99% VIEL
1% BPIB
Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Entwicklung der Liegenschaft, insbesondere des Office Park 3.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	4.868,4	4.437,2
Periodenergebnis	1.210,6	869,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**1.210,6**	**869,1**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	22.896,2	21.781,1
Kurz- und Langfristige Schulden	943,5	1.039,0
Nettovermögen	**21.952,7**	**20.742,1**

VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 99,7% VIEL
0,3% IVW
Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung von Liegenschaften, die Vermietung der im Eigentum der Gesellschaft stehenden Superädifikatsgebäude (Winterdienst- und Maintenance Halle) sowie die Verwaltung eigenen Vermögens.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	2.410,8	2.416,0
Periodenergebnis	1.111,5	1.144,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**1.111,5**	**1.144,6**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	11.257,1	11.302,4
Kurz- und Langfristige Schulden	111,2	123,4
Nettovermögen	**11.145,9**	**11.179,0**

VIE Immobilien Betriebs GmbH (IMB)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIEL
Gegenstand des Unternehmens: Der Betrieb von Immobilien sowie die Funktion als Komplementärin in Tochter- und Enkeltochtergesellschaften der Flughafen Wien Aktiengesellschaft.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	29,0	28,4
Periodenergebnis	2,4	1,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**2,4**	**1,5**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	689,5	704,3
Kurz- und Langfristige Schulden	59,0	76,2
Nettovermögen	**630,5**	**628,0**

VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 94% BPIB
6% IMB
Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Verwaltung von Flugbetriebsgebäuden.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	2.954,8	3.489,3
Periodenergebnis	888,3	1.233,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**888,3**	**1.233,3**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	81.878,2	84.545,7
Kurz- und Langfristige Schulden	70.348,5	73.904,3
Nettovermögen	**11.529,7**	**10.641,4**

Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH (ALG)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIEL
Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	19,8	5,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**19,8**	**5,5**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1.564,4	1.545,2
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,6
Nettovermögen	**1.564,4**	**1.544,6**

Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH (OP4)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIEL
Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	5.033,9	3.858,2
Periodenergebnis	-207,8	-663,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**-207,8**	**-663,1**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	58.829,5	57.128,7
Kurz- und Langfristige Schulden	66.447,4	64.538,7
Nettovermögen	**-7.617,9**	**-7.410,0**

Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH (BPL)
Sitz: Fischamend
Kapitalanteil: 94% BPIB
6% IMB
Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-6,4	-11,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**-6,4**	**-11,0**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	20,1	20,2
Kurz- und Langfristige Schulden	6,4	0,0
Nettovermögen	**13,7**	**20,2**

Vienna Airport Technik GmbH (VAT)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen am Elektroanlagensektor. Weiters ist sie tätig in der Errichtung von elektrischen Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung, und in der Installation elektrischer Infrastruktur.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	66.340,8	59.456,6
Periodenergebnis	716,7	1.107,7
Sonstiges Ergebnis	-19,3	-25,2
Gesamtergebnis	**697,3**	**1.082,6**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	14.109,3	12.670,8
Kurz- und Langfristige Schulden	12.028,6	10.187,5
Nettovermögen	**2.080,7**	**2.483,3**

Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckskontrollen) im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres zuständig. Darüber hinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, Dokumentenkontrolle etc.).

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	77.659,7	72.042,2
Periodenergebnis	3.672,1	2.829,1
Sonstiges Ergebnis	70,0	-185,4
Gesamtergebnis	**3.742,1**	**2.643,6**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	25.144,5	23.750,1
Kurz- und Langfristige Schulden	15.864,5	15.612,2
Nettovermögen	**9.279,9**	**8.137,9**

Vienna AirportCity Event GmbH (VAC)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Im Zuge des Coworking Space Konzepts ist der Unternehmenszweck der Gesellschaft die Vermietung der Lounge, gemeinsamen Arbeitsplätzen und flexiblen Meetingräumen.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	7.332,9	6.803,0
Periodenergebnis	409,8	363,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**409,8**	**363,9**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1.792,8	1.991,0
Kurz- und Langfristige Schulden	1.144,1	1.752,1
Nettovermögen	**648,7**	**238,9**

Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhanges zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	14.352,6	13.155,5
Periodenergebnis	272,2	627,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**272,2**	**627,4**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	2.440,9	2.510,3
Kurz- und Langfristige Schulden	1.285,4	1.126,9
Nettovermögen	**1.155,5**	**1.383,3**

VIE Airport Services GmbH (VAS)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIAS
Gegenstand des Unternehmens: Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	7.784,8	8.503,9
Periodenergebnis	405,6	539,1
Sonstiges Ergebnis	0,9	-1,2
Gesamtergebnis	**406,5**	**537,9**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	2.127,8	2.626,0
Kurz- und Langfristige Schulden	1.047,5	1.252,2
Nettovermögen	**1.080,3**	**1.373,8**

VIE Airport Health Center GmbH (VHC)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIEL
Gegenstand des Unternehmens: Die VHC bietet Dienstleistungen im Bereich der Gesundheit an.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	678,0	653,6
Periodenergebnis	5,4	44,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**5,4**	**44,0**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	4.003,3	4.006,7
Kurz- und Langfristige Schulden	90,9	99,6
Nettovermögen	**3.912,4**	**3.907,0**

VIE Bauberatungsholding GmbH (VBH)
Sitz: Kottingbrunn
Kapitalanteil: 100 % VIE
Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Build GmbH.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	3,0	-0,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**3,0**	**-0,1**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	288,3	285,3
Kurz- und Langfristige Schulden	240,7	240,7
Nettovermögen	**47,6**	**44,6**

VIE Build GmbH (VBG)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VBH
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der FWAG bzw. anderer Auftraggeber sowie auf die Erbringung von Beratungsleistungen im Zusammenhang von Bauvorhaben.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	1.411,3	1.309,8
Periodenergebnis	185,4	337,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**185,4**	**337,5**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	896,9	769,5
Kurz- und Langfristige Schulden	171,0	229,0
Nettovermögen	**725,9**	**540,5**

VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H (SHOP)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland sowie Erwerb und Verwaltung anderer Unternehmen.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-1,7	-2,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**-1,7**	**-2,0**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	6.518,9	6.412,8
Kurz- und Langfristige Schulden	35,6	33,7
Nettovermögen	**6.483,3**	**6.379,1**

FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH (EGW)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% SHOP
Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Entwicklung von Liegenschaften aller Art sowie Betrieb und Vermietung von Immobilien.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	5,2	5,2
Periodenergebnis	-196,2	-159,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**-196,2**	**-159,5**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	8.391,0	8.235,8
Kurz- und Langfristige Schulden	2.429,9	2.184,4
Nettovermögen	**5.961,1**	**6.051,4**

Vienna Airport Maintenance Services GmbH (VAM)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Reinigung, des Winterdienstes und der Grünflächenbetreuung sowie die Betreuung des Kofferwagenservice.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	2.828,7	0,0
Periodenergebnis	104,5	-0,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**104,5**	**-0,5**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	566,8	9,9
Kurz- und Langfristige Schulden	452,7	0,4
Nettovermögen	**114,1**	**9,5**

Vienna Airport Logistics GmbH (VAL)
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist das Errichten, Betreiben und Vermarkten eines zentralen Logistiklagers, insbesondere für die am Flughafen Wien betriebenen Flughafen Shops, Restaurants und Automaten, sowie den Lounges und Dienstleistern.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-1,3	-0,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**-1,3**	**-0,9**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	7,8	9,5
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,4
Nettovermögen	**7,8**	**9,1**

Slowakische Tochterunternehmen

BTS Holding a.s. – in Liquidation (BTSH)
Sitz: Bratislava, Slowakei
Kapitalanteil: 47,7% VIE
33,3% VINT
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	0,0	-26,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**0,0**	**-26,5**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	156,7	156,7
Kurz- und Langfristige Schulden	9,7	9,7
Nettovermögen	**147,0**	**147,0**

KSC Holding a.s. (KSCH)
Sitz: Bratislava, Slowakei
Kapitalanteil: 47,7% VIE
52,3% VINT
Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.428,3	1.152,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**1.428,3**	**1.152,7**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	36.419,2	35.591,1
Kurz- und Langfristige Schulden	15,7	15,9
Nettovermögen	**36.403,5**	**35.575,2**

Load Control International SK s.r.o (LCI)
Sitz: Košice, Slowakei
Kapitalanteil: 100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist die Erstellung von Load Sheets.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	2.125,5	1.845,8
Periodenergebnis	148,3	36,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**148,3**	**36,1**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	479,2	406,8
Kurz- und Langfristige Schulden	215,4	291,4
Nettovermögen	**263,8**	**115,4**

Maltesische Tochterunternehmen

VIE (Malta) Limited (VIE Malta)
Sitz: Luqa, Malta
Kapitalanteil: 99,8% VINT
0,2% VIAB
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Halten der Beteiligung an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. sowie Malta International Airport plc.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	18.056,8	10.142,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**18.056,8**	**10.142,0**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	74.173,9	77.915,6
Kurz- und Langfristige Schulden	47,8	22,7
Nettovermögen	**74.126,1**	**77.892,9**

VIE Operations Holding Limited - in Liquidation (VIE OPH)
Sitz: Luqa, Malta
Kapitalanteil: 99,95% VINT
0,05% VIAB
Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited (Liquidiert und Endkonsolidiert im Geschäftsjahr 2022).

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	0,0	0,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**0,0**	**0,0**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	12,6	12,6
Kurz- und Langfristige Schulden	2,4	2,4
Nettovermögen	**10,2**	**10,2**

Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC)
Sitz: La Valetta, Malta
Kapitalanteil: 95,9% VIE Malta
Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport p.l.c. (MIA).

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	9.793,3	9.867,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**9.793,3**	**9.867,3**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	53.138,7	59.752,7
Kurz- und Langfristige Schulden	16,9	124,2
Nettovermögen	**53.121,8**	**59.628,5**

Malta International Airport plc. (MIA)
Sitz: Luqa, Malta
Kapitalanteil: 10,1% VIE Malta
40,0% MMLC
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafen Malta International Airport.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	151.260,1	137.965,0
Periodenergebnis	49.379,3	45.819,6
Sonstiges Ergebnis	24,0	4,5
Gesamtergebnis	**49.403,3**	**45.824,1**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	366.733,8	367.970,7
Kurz- und Langfristige Schulden	131.943,8	157.877,7
Nettovermögen	**234.790,1**	**210.093,0**

Airport Parking Limited (APL)
Sitz: Luqa, Malta
Kapitalanteil: 100% MIA
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Parkplatzes und der Garagierung am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	4.277,3	3.621,7
Periodenergebnis	-5,0	52,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**-5,0**	**52,0**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	16.919,6	16.966,3
Kurz- und Langfristige Schulden	15.422,6	15.464,4
Nettovermögen	**1.497,0**	**1.501,9**

Sky Parks Development Limited (SPD)
Sitz: Luqa, Malta
Kapitalanteil: 100% MIA
Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung und Management von Officegebäuden am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	2.256,1	2.199,7
Periodenergebnis	703,7	645,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**703,7**	**645,1**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	48.653,8	30.991,8
Kurz- und Langfristige Schulden	46.162,7	29.204,4
Nettovermögen	**2.491,1**	**1.787,5**

Sky Parks Business Center Limited (SBC)
Sitz: Luqa, Malta
Kapitalanteil: 100% MIA
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb von Officegebäuden (Skypark) am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	4.009,4	3.657,4
Periodenergebnis	-16,0	34,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**-16,0**	**34,1**
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	3.281,8	3.081,3
Kurz- und Langfristige Schulden	1.580,2	1.363,7
Nettovermögen	**1.701,6**	**1.717,6**

Gemeinschaftsunternehmen, die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:

City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. (CAT)
Beteiligungsverhältnis: Gemeinschaftsunternehmen
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 50,1% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des City-Airport-Express als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Wien-Mitte und Flughafen Schwechat sowie Betrieb von Check-in-Einrichtungen am Bahnhof Wien-Mitte verbunden mit Gepäckslogistik für Flugpassagiere und Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	15.661,5	15.939,4
Periodenergebnis	1.595,4	1.528,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**1.595,4**	**1.528,3**

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2025	2024
Planmäßige Abschreibungen	1.906,3	1.873,6
Zinserträge	256,2	233,4
Zinsaufwendungen	73,0	82,8
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	436,6	419,2
Beträge in T€	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Kurzfristige Vermögenswerte	3.231,8	4.257,1
Langfristige Vermögenswerte	45.412,4	23.086,1
Kurzfristige Schulden	5.814,5	6.059,1
Langfristige Schulden	25.191,0	5.240,9
Nettovermögen	**17.638,7**	**16.043,2**

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2025	31.12.2024
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	35,9	12,3
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	0,0	2.000,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	22.000,0	0,0

* ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2025	2024
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmen zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	8.037,7	7.272,0
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	799,3	765,7
Impairment	-2.745,0	0,0
Buchwert zum 31.12.	**6.092,0**	**8.037,7**

„GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2)
Beteiligungsverhältnis: Gemeinschaftsunternehmen ab 1.1.2025 at-Equity konsolidiert davor Vollkonsolidierung
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 51% VIAS
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienst-leistungen einschließlich Schneeräumung etc

Beträge in T€	2025	2024
Umsatzerlöse	16.848,8	18.113,2
Periodenergebnis	817,5	903,7
Sonstiges Ergebnis	2,1	-2,5
Gesamtergebnis	**819,5**	**901,2**

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2025	2024
Planmäßige Abschreibungen	183,4	256,6
Zinserträge	7,3	20,2
Zinsaufwendungen	5,4	2,1
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	225,2	214,0
Beträge in T€	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Kurzfristige Vermögenswerte	3.456,8	2.839,5
Langfristige Vermögenswerte	601,4	598,1
Kurzfristige Schulden	2.798,2	2.226,3
Langfristige Schulden	179,0	150,8
Nettovermögen	**1.081,0**	**1.060,6**

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2025	31.12.2024
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11,0	1,2
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	0,0	0,0

* ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2025	2024
Erfolgswirksam zum Fair Value angesetzter zurückbehaltene Anteil zum 1.1.	1.231,6	0,0
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	373,2	0,0
Ausbezahlte Dividende	-407,5	0,0
Buchwert zum 31.12.	**1.197,2**	**0,0**

Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (KSC)
Beteiligungsverhältnis: Gemeinschaftsunternehmen
Sitz: Košice, Slowakei
Kapitalanteil: 66% KSCH
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Košice.

Beträge in T€	2025*	2024
Umsatzerlöse	22.888,5	20.281,4
Periodenergebnis	2.401,1	1.877,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**2.401,1**	**1.877,5**

* vorläufige Werte

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2025*	2024
Planmäßige Abschreibungen	1.523,1	1.283,3
Zinserträge	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	0,0	0,0
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	636,5	719,2

* vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2025*	31.12.2024
Kurzfristige Vermögenswerte	8.084,9	12.415,0
Langfristige Vermögenswerte	54.595,9	48.307,9
Kurzfristige Schulden	2.568,3	2.381,0
Langfristige Schulden	2.652,1	2.108,4
Nettovermögen	**57.460,4**	**56.233,5**

* vorläufige Werte

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2025*	31.12.2024
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.273,4	9.752,2
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten**	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten**	0,0	0,0

* vorläufige Werte
** ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	31.12.2025*	31.12.2024
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmen zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	35.635,4	35.285,1
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.504,3	1.178,0
Ausbezahlte Dividende	-693,0	-827,7
Buchwert zum 31.12.	**36.446,7**	**35.635,4**

* vorläufige Werte

Assoziierte Unternehmen, die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:

SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)
Beteiligungsverhältnis: Assoziiertes Unternehmen
Sitz: Schwechat
Kapitalanteil: 49% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten.

Beträge in T€	2025*	2024
Umsatzerlöse	1.253,1	1.300,1
Periodenergebnis	182,8	150,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**182,8**	**150,3**

* vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2025	31.12.2024
Buchwerte der Anteile an nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen		
Buchwert der Anteile an SCA	**358,4**	**353,8**

Wesentliche nicht beherrschende Anteile

Es folgen zusammengefasste Finanzinformationen für den Teilkonzern Malta International Airport plc – der wesentliche nicht beherrschende Anteile enthält. Diese werden entsprechend den Rechnungslegungsmethoden des Konzerns erstellt und um die fortgeführten Anpassungen des beizulegenden Zeitwertes zum Erwerbszeitpunkt verändert. Der Teilkonzern Malta International Airport p.l.c ist dem Segment Malta zugeordnet. Unter Sonstige sind Tochterunternehmen mit unwesentlichen nicht beherrschenden Anteilen in Summe zusammengefasst. Diese betreffen die Gesellschaften MMLC und BTSH.

Geschäftsjahr 2025

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige unwesentliche nicht beherrschende Anteile	Gesamt
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56%	51,56%	51,56%		
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90%	49,90%	49,90%		
Firmenwert	28.407,6	0,0	28.407,6		
Langfristige Vermögenswerte	409.662,0	0,0	409.662,0		
Kurzfristige Vermögenswerte	53.599,7	0,0	53.599,7		
Langfristige Schulden	92.195,7	0,0	92.195,7		
Kurzfristige Schulden	67.934,8	-208,8	67.726,1		
Nettovermögen	**331.538,9**	**208,8**	**331.747,6**		
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	**156.294,5**		**156.294,5**	**414,5**	**156.709,0**
Umsatzerlöse	156.967,7	0,0	156.967,7		
Periodenergebnis	48.585,4	0,0	48.585,4		
Sonstiges Ergebnis	24,0	0,0	24,0		
Gesamtergebnis	**48.609,4**	**0,0**	**48.609,4**		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	25.050,6	0,0	25.050,6		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	12,4	0,0	12,4		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	**25.063,0**	**0,0**	**25.063,0**	**2,6**	**25.065,6**
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	49.506,1		49.506,1		
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-24.985,5		-24.985,5		
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-24.354,2		-24.354,2		
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-12.828,4		-12.828,4	0,0	**-12.828,4**
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**166,4**		**166,4**		

Geschäftsjahr 2024

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige unwesentliche nicht beherrschende Anteile	Gesamt
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56%	51,56%	51,56%		
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90%	49,90%	49,90%		
Firmenwert	28.407,6	0,0	28.407,6		
Übrige Langfristige Vermögenswerte	367.632,6	0,0	367.632,6		
Kurzfristige Vermögenswerte	93.534,1	0,0	93.534,1		
Langfristige Schulden	94.559,4	0,0	94.559,4		
Kurzfristige Schulden	88.895,2	-208,8	88.686,4		
Nettovermögen	**306.119,8**	**208,8**	**306.328,5**		
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	**144.242,2**		**144.242,2**	**411,9**	**144.654,1**
Umsatzerlöse	142.869,5	0,0	142.869,5		
Periodenergebnis	45.165,2	0,0	45.165,2		
Sonstiges Ergebnis	4,5	0,0	4,5		
Gesamtergebnis	**45.169,8**	**0,0**	**45.169,8**		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	23.287,2	0,0	23.287,2		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	2,3	0,0	2,3		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	**23.289,5**	**0,0**	**23.289,5**	**-11,1**	**23.278,5**
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	75.009,6		75.009,6		
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-55.760,7		-55.760,7		
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-24.008,8		-24.008,8		
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-12.152,6		-12.152,6	-332,0	**-12.484,6**
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**-4.759,9**		**-4.759,9**		

Erklärung des Vorstands

gemäß § 124 Abs. 1 Z 3 BörseG 2018

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Schwechat, am 17. März 2026

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss
Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der
Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat,

und ihrer Tochtergesellschaften („der Konzern"), bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Geldflussrechnung und der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Bezüglich unserer Verantwortlichkeit und Haftung als Abschlussprüfer gegenüber der Gesellschaft und gegenüber Dritten kommt § 275 UGB zur Anwendung.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berück-sichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Werthaltigkeit von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Siehe Konzernanhang Abschnitt IV. sowie Note (16) und Note (17).

Das Risiko für den Abschluss

Der Werthaltigkeit von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien kommt besondere Bedeutung zu, weil im Konzernabschluss der Gesellschaft diese Posten mit 1.605 Mio. EUR rund 66 % der Bilanzsumme repräsentieren.

Das Management der Gesellschaft prüft an jedem Abschlussstichtag, ob Anhaltspunkte (Triggering Events) für Wertminderungen vorliegen. Im Falle von Triggering Events untersucht das Management die Werthaltigkeit der betreffenden Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien durch Vergleich ihrer Buchwerte mit den beizulegenden Zeitwerten abzüglich der Verkaufskosten. Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte erfolgt als Barwert der zukünftig erzielbaren Zahlungsmittelströme mittels eines anerkannten Discounted Cash Flow-Verfahrens.

Der Analyse, ob Anhaltspunkte für voraussichtlich dauernde Wertminderungen vorliegen, liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Das Ergebnis der Analyse ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Managements hinsichtlich Art und Umfang der künftigen Nutzung und Ertragskraft der Vermögensgegenstände, von den Marktzinssätzen sowie von der Marktentwicklung und ist daher mit bedeutenden Schätzungsunsicherheiten behaftet.

Für den Abschluss besteht das Risiko einer Überbewertung der Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit der Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien wie folgt beurteilt:

- Zur Beurteilung, ob Triggering Events vorliegen, haben wir in Gesprächen mit dem Management ein Verständnis über die Planungsannahmen sowie der relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und kritisch hinterfragt, ob diese Prozesse geeignet sind, Anhaltspunkte für eine dauernde Wertminderung zu identifizieren. Darüber hinaus haben die Konzeption und Einrichtung ausgewählter interner Kontrollen beurteilt.

- Wir haben die Vollständigkeit und Angemessenheit der Beurteilung durch das Management analysiert, indem wir die relevanten Prüfungsnachweise dahingehend beurteilten, ob die herangezogenen Informationen und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen mit unserem Verständnis der Geschäftstätigkeit des Unternehmens, dem Unternehmensumfeld, unserer Kenntnis der Branche und den aktuellen Marktbedingungen sowie mit sonstigen im Rahmen der Prüfung gewonnen Erkenntnissen im Einklang stehen.

- Wir haben beurteilt, ob das Management alle wesentlichen Ereignisse und Umstände untersucht hat, die für die Beurteilung des Vorliegens eines Triggering Events relevant sind.

- Wir haben die Unternehmensplanung aus dem Vorjahr mit der aktuellen Unternehmensplanung verglichen und auf Änderungen der Planungsprämissen analysiert.

- Die bei der Bestimmung der Marktzinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten unter Konsultation unserer Bewertungsspezialisten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.

- Weiters haben wir beurteilt, ob die qualitativen und quantitativen Angaben zur Werthaltigkeit der Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien im Konzernanhang angemessen sind.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Den konsolidierten Corporate Governance Bericht haben wir vor dem Datum des Bestätigungsvermerks erlangt, die übrigen Teile des Geschäftsberichts werden uns voraussichtlich nach diesem Datum zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald sie vorhanden sind und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf der Grundlage der von uns zu den vor dem Datum des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers erlangten sonstigen Informationen durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der geprüfte Abschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern

resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Abschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- Wir gewinnen ein Verständnis von den für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft abzugeben.

- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.

- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Abschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Abschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Abschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

- Wir planen die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zum Konzernabschluss. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

- Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in den internen Kontrollen, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

- Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – auf vorgenommene Handlungen zur Beseitigung von Gefährdungen oder angewandte Schutzmaßnahmen auswirken.

- Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Abschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwort-lichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Konzernlagebericht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 6. Juni 2025 als Abschlussprüfer gewählt und am 29. September 2025 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2025 endende Geschäftsjahr beauftragt.

Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2007 Abschluss-prüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs. 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit gewahrt haben.

Auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin

Die für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Frau Mag. Heidi Schachinger.

Wien

18. März 2026

KPMG Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger
Wirtschaftsprüferin

Impressum

Medieninhaber
Flughafen Wien Aktiengesellschaft
Postfach 1
1300 Wien-Flughafen Austria
Telefon: +43/1/7007-0
Telefax: +43/1/7007-23001
www.viennaairport.com
DVR: 008613
Firmenbuchnummer: FN 42984 m Firmenbuchgericht:
Landesgericht Korneuburg

Investor Relations
Leitung: Mag. Bernd Maurer
Telefon: +43/1/7007-23126
E-Mail: b.maurer@viennaairport.com

Leitung Kommunikation
Tillmann Fuchs, MBA
Telefon: +43/1/7007-22816
E-Mail: t.fuchs@viennaairport.com

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

Fotos:
Andreas Hofer Photography

Das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet:

Website des Flughafen 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

Dialogforum Flughafen Wien:
www.dialogforum.at

Mediationsverfahren (Archiv):
www.viemediation.at

Disclaimer: Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss im März 2026 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr. Die PDF-Ausgabe des Geschäftsberichts 2025 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 Geschäftsbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit weibliche, männliche und diverse Personen gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Geschäftsbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt.