



## Kennzahlen der Flughafen Wien Gruppe

Branchenspezifische Verkehrskennzahlen	2000	Veränd. in %	1999	1999	
				1999	1998
MTOW <sup>1)</sup> (in Mio. Tonnen)	5,3	6,6	5,0	5,0	4,7
Gesamtpassagiere (in Mio.)	11,9	6,6	11,2	11,2	10,6
Transferpassagiere (in Mio.)	3,4	9,3	3,1	3,1	2,8
Flugbewegungen	186.469	8,6	171.682	171.682	165.242
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	180.667	12,1	161.238	161.238	150.123
				HGB	
				IAS	
Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in Mio. €, ausgen. Beschäftigte)	2000	Veränd. in %	1999	1999	1998
Gesamtumsatz	327,4	4,7	312,6	312,6	316,5
davon Airport	137,4	4,0	132,1		
davon Handling	117,9	8,9	108,3		
davon Non-Aviation	71,7	- 0,4	72,0		
EBIT	93,1	4,0	89,5	84,1	65,6
EBIT-Margin <sup>2)</sup>	27,9	- 1,2	28,2	26,5	20,5
EBITDA-Margin <sup>3)</sup>	41,1	- 1,3	41,7	41,6	35,0
ROCE <sup>4)</sup>	14,8	5,1	14,0	13,6	10,2
Jahresgewinn/Jahresüberschuss	73,1	18,0	61,9	56,0	51,6
Cash Flow aus lauf. Geschäftstätigkeit <sup>5)</sup>	100,9	- 13,9	117,2	117,8	104,2
Eigenkapital	513,7	- 10,1	571,2	574,0	548,6
Investitionen <sup>6)</sup>	28,5	- 46,1	52,9	52,9	24,9
Ertragsteuern	26,2	- 22,8	33,9	35,0	24,7
Börsentechnische Kennzahlen	2000	Veränd. in %	1999	1999	1998
KGV (per Jahresende)	11,6	- 1,0	11,7	12,8	16,9
Gewinn je Aktie (Jahresüberschuss)	3,5	18,0	3,0	2,7	2,5
Dividende pro Aktie (inkl. Bonus)	2,1	31,3	1,6	1,6	1,5
Pay-Out-Ratio (in % vom Jahresüberschuss)	60,3	11,2	54,2	60,0	59,2
Market Cap (per Jahresende; in Mio.)	846,3	116,8	724,7	724,7	878,0
Marktgewichtung (per Jahresende; in %)	3,0	31,1	2,3	2,3	3,2
Mitarbeiter <sup>7)</sup>	2.644	3,8	2.547	2.547	2.466

### Erläuterungen:

- 1) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge
- 2) EBIT-Margin (Earnings before Interest and Tax) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Betriebsleistung
- 3) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern + Abschreibungen/Betriebsleistung
- 4) ROCE nach Steuern (Return on Capital Employed after Tax) = EBIT abzgl. zurechenbare Steuern/durchschnittliches Capital Employed
- 5) nach HGB: ÖVFA Konzern-Cash Flow aus dem operativen Bereich
- 6) Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen
- 7) Personalstand per 31.12. gewichtet nach Beschäftigungsgrad inkl. Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer, etc.) exkl. Vorstände und Geschäftsführer

# Who is Who

## **Mitglieder des Aufsichtsrates:**

### **Vorsitzender:**

Generaldirektor-Stellvertreter Johannes Coreth, Niederösterreichische Versicherung

### **Stellvertreter:**

Dr. Andreas Staribacher, Steuerberater

Generaldirektor Komm.-Rat Dkfm. Dr. Erich Becker (bis 3. Mai 2000), Vorstandsvorsitzender VA TECH

Generaldirektor-Stellvertreter Mag. Dr. Johannes Ditz (3. Mai bis 15. November 2000),

Vorstandsdirektor ÖIAG

Bürgermeister Mag. Reinhard Gogola, Bürgermeister von Schwechat, AHS-Professor

Dkfm. Wilhelmine Goldmann (bis 15. November 2000),

Bereichsleiterin der Abteilung "Privatisierung" ÖIAG

Dr. Franz Lauer, Generaldirektor-Stellvertreter Wiener Städtische Versicherung

Mag. DI Roderich Regler, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung der Wirtschaftskammer Österreich

Christopher L. Reilly, Managing Director of UBS Warburg, London

Dkfm. Dr. Georg Wailand,

Stellvertretender Chefredakteur "Neue Kronen Zeitung", Hrsg. "Gewinn"

### **Vom Betriebsrat wurden delegiert**

Ing. Manfred Biegler, Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrates

Gerhard Gager, Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrates

Eduard Oettl, Arbeiterbetriebsrat

Ferdinand Remischberger, stellvertretender Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrates

Alfred Schuller, stellvertretender Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrates

### **Vertreter der Aufsichtsbehörde**

Min.-Rat Dr. Rolf A. Neidhart

Sektionschef Mmag. Dr. Gerhard Stadler

### **Mitglieder des Vorstandes**

Mag. Herbert Kaufmann, Vorstandssprecher

Ing. Gerhard Schmid, Betriebsvorstand

Dr. Kurt Waniek, Finanzvorstand

### **Gesamtprokuristen:**

Direktor Mag. Peter Bolech, Leiter Geschäftsbereich Airline- und Terminaldienste

Direktor Ernest Eisner, Leiter Geschäftsbereich Abfertigungsdienste

Direktor Dkfm. Siegfried Gangl, Leiter Fachbereich Finanzen und Beteiligungen

Mag. Franz Imlinger, Leiter Fachbereich Managementdienste

Mag. Dagmar Lang, Leiterin Fachbereich Kommunikation

Direktor Karl Schleinzer, Leiter Geschäftsbereich Flughafendienste

Dr. Josef Stadler, Leiter Fachbereich Generalsekretariat

Direktor Michael Tmej, Leiter Geschäftsbereich Konsumentendienste



Geschäftsbericht 2000



Flughafen Wien AG

! "#

# " \$ % &

\$ '() " # \$  
 ! " %  
 & ' " \$ %  
 ( ) + , ' \$ & \* - 2 ./ 0 1  
 ! , \$ & % ' \* + % , -  
 \* ! % \* 3 ' 4 \$  
 ( 0 " \* " ' \$  
 " 1 1 & 0 " .+ %- ) " \* 1  
 & ! \* \$ % 5  
 \* 3 ' 3 2 \* " + , \$ 5  
 \* 6 \$, & 3 7 /+,,  
 )% - % \* % 8  
 \* \$ & \$ \$ 8  
 \$ " 5 , 5 \$ \$  
 , \$ 9721 : \$ , % " " 9 \$  
 \$ & \$ ; " & ;  
 ! " \$ ; " & ;  
 " 5 & , !<  
 & 6 7 6 \*  
 5 9721 0 1

&

= > 9 \$ \$ 5 % " , ! \$  
5 \* 5 ! \$ 7 ? ! \$  
5 5 ! \$ + 5 +  
! \$ , \$ (

# + &

1 2 3 %- #&

.% - , - 4 5 - 4 6 +7 +  
% ++ - % 5 , % 4 4 7+  
, % 8 4 \$ 6 ! & \$  
\$ & 5 \$ \$ 6 !  
" \* & 5 \$ " & !  
%1( @ A %1( \$

B \* " \$ ! \$ - \* 3 .+ %-  
! " & 6 %  
2 / & 6 %  
0 % \*  
6 \$ \$ : + \* "

) 6 5 " 5 \*  
& : C DE F )  
G ! ; -= >/ C DE F ) FH ) FD  
& 2 - ) ./ = > " \* "  
\* = & > 5 / \* 2 && K  
\$ | 0 - ! ; J  
B & 0 \* 0 .

7+ 9 & : + ! \$  
% ! \$  
\* ", \$ 6 \$

) 1 & " \* 9 + L , \$  
" % & " \$ \*  
O ! % 2 \* \* ( ! & \$

/

& & 6 \$ 1  
 & 5 \* \* ", \$ ; 1  
 + 3 \$ & 5  
 " " \* 3 '  
 7 + 3  
 &

1 2 ; 7+ , % #  
 / \$ - % < + 4  
 % % + \* - = % + +  
 " " %- % - \* 6  
 ! / C FE \*! % O  
 C FM A !604 %1% C @ N \*! 6%

C FE \*! % "  
 !  
 6 (

1 2 = % #  
 \* = 7 > . %  
 + " \$ 4 - 4  
 \* 4 % (+ 7 8  
 ) , K % ' 5 < , -- K  
 7 \$ , \$ \$ 6 O #  
 ) % 5

1 2 > \* % ? - #  
 / 5 , % 7 % " 6 \$ , 5  
 6 % \*  
 \$ , + % 2 7 ?  
 ! , O 2 7 ?  
 9 \$ O : 6 \$ ,  
 9 \$ \$ \$  
 , 2

1 2 @ # 4 1  
 / ( % % % % , % 5 - \*  
 2 5 P 7 O/ ,  
 ) N \$ " &  
 - && ./ \$ ! \* ", \$  
 ! \$ \$ 2  
 5







Das Wesen der Magie ist  
eine sehr  
nüchterne Technik.







eiba  
HEIMANN

**Sicherheit**  
Freundlich, konzentriert und reibungslos – direkt am Security Gate.





**Umsteigen**

Mit 25 Minuten der schnellste Umsteigeflughafen der Welt.





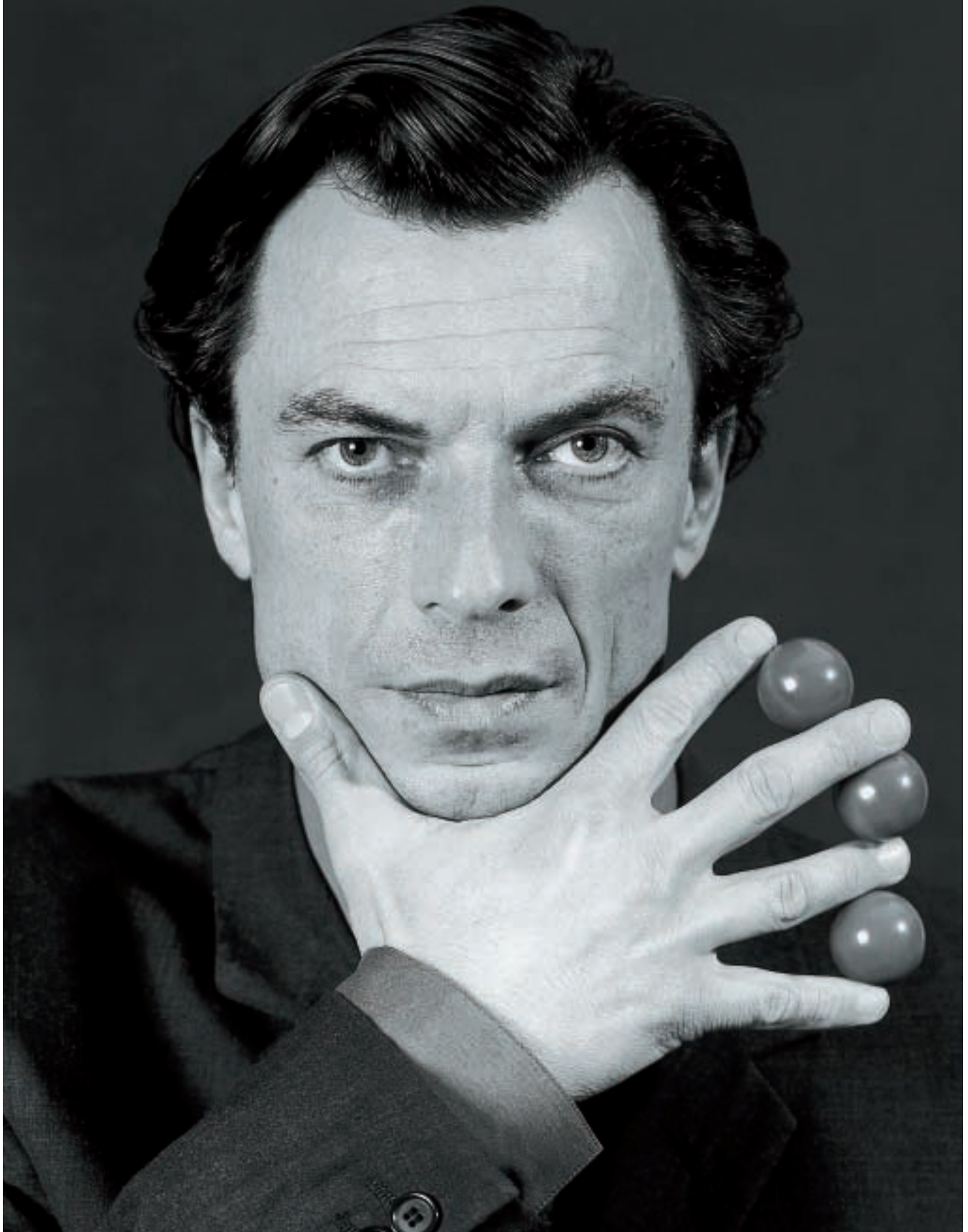


11

12:00



**Handscanner**  
Geringste Fehlerquote im europäischen Maßstab.





Struktur der Flughafen Wien AG .....	18
Der Flughafen Wien .....	19
<b>Kommentar des Vorstandes .....</b>	<b>20</b>
Aviation Business .....	22
Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien .....	24
Die Flughafen Wien-Aktie .....	28
<b>Konzernlagebericht</b>	
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen .....	32
Umsatz .....	34
Ertragslage .....	36
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur .....	38
Investitionen .....	40
Risiken der zukünftigen Entwicklung .....	42
Prognosebericht .....	43
<b>Segmentberichterstattung</b>	
Airport .....	44
Handling .....	48
Non-Aviation .....	51
Innovationen .....	55
Unsere Mitarbeiter .....	56
Umweltbericht .....	58
Kommunikation .....	60
<b>Konzernabschluss 2000</b>	
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung .....	70
Konzern-Bilanz .....	71
Konzern-Geldflussrechnung .....	72
Entwicklung des Konzerneigenkapitals .....	73
Anhang zum Konzernabschluss 2000 der Flughafen Wien AG .....	74
Bericht des Abschlussprüfers .....	95
Beteiligungen der Flughafen Wien AG .....	96
Bericht des Aufsichtsrates .....	99
Glossar .....	100

# Struktur der Flughafen Wien Gruppe

Wesentliches im Überblick

\_\_\_ In der abgebildeten Grafik sind die wesentlichen und für das Berichtsjahr relevanten Beteiligungen abgebildet. Die vollständige Liste aller Beteiligungen der Flughafen Wien AG befindet sich auf den Seiten 96–98. Die zu 100 Prozent im Besitz der Flughafen Wien AG stehende VIE BBI ist ihrerseits an der Entwicklungsgesellschaft für das Projekt Privatisierung der Berlin-Brandenburg Flughafen Ges.m.b.H. (BBF) beteiligt und wird zukünftig einen Anteil von sieben Prozent an dieser Gesellschaft halten.



# Der Flughafen Wien

Wachstumsorientierter Dienstleister in bewegtem Markt

Die Flughafen Wien AG ist einer der drei börsennotierten Airports in Europa. Nach der im Vorjahr erfolgten Änderung der Eigentümerstruktur hält die öffentliche Hand nur noch eine Minderheitsbeteiligung. Wir sind Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafens Wien sowie Anbieter aller damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungen und ein ertrags- und wachstumsorientiertes Dienstleistungsunternehmen. Das hohe Wertschöpfungspotenzial unseres Kerngeschäftes sowie den Vorteil des Wirtschaftsstandorts Flughafen nutzen wir offensiv für unsere Region. Als wichtigster Ost-West-Transferflughafen Europas sind wir ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die gesamte Ostregion. Am Flughafen arbeiten rund 12.000 Menschen in 198 Unternehmen. Weitere 12.000 Arbeitsplätze<sup>1)</sup> hängen indirekt vom Betrieb des Flughafens ab. Die Wertschöpfung des Standorts für die österreichische Wirtschaft beträgt mehr als € 2,1 Mrd. und damit rund ein Prozent des österreichischen Bruttoinlandsproduktes. In den vergangenen drei Jahren wuchs die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen Wien 18-mal stärker als in der Gesamtwirtschaft. Auch aufgrund dieser ökonomischen Bedeutung ist der Flughafen Wien von der Bevölkerung geschätzt – eine wesentliche Voraussetzung für unser zukünftiges Wachstum als Wirtschaftsstandort und Imagerträger Österreichs.

<sup>1)</sup> Quelle: Industriewissenschaftliches Institut, Studie „Wirtschaftsfaktor Flughafen“, 2000

# Kommentar des Vorstandes

Mehr Verkehr, höherer Gewinn, neue Eigentümerstruktur

## Sehr geehrte Damen und sehr geehrte Herren,

\_\_\_ wir freuen uns, Ihnen im Rahmen des vorliegenden Geschäftsberichtes zum dritten Mal in Folge ein Rekordergebnis präsentieren zu dürfen. Unseren Jahresgewinn konnten wir um 18,0 Prozent auf € 73,1 Mio. steigern, das Ergebnis vor Zinsen und Steuern verbesserte sich um 4,0 Prozent auf € 93,1 Mio., das Ergebnis vor Ertragsteuern um 7,0 Prozent auf € 102,6 Mio.

\_\_\_ Dieses sehr erfreuliche Ergebnis gründet sich aber nicht nur auf die dynamisch wachsende Verkehrsentwicklung. Neben der Tatsache, dass unser Mitbewerber in der Bodenabfertigung im Berichtsjahr noch kaum operativ arbeitete, wirkten sich vor allem die Begleitumstände unseres Aktienrückkaufs positiv aus. Über die Einbringung des rückerworbenen 10-Prozent-Aktienanteils in eine Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung konnten sowohl die Steuerquote als auch die Personalkosten gesenkt werden. Die Mitarbeiter sind nunmehr über Dividendenzahlungen direkt am Unternehmenserfolg beteiligt. Bereits 2000 hat dies zu einer spürbaren Entlastung der Personalkosten geführt.

\_\_\_ Gleichzeitig gelang uns damit die Konstruktion einer Eigentümerstruktur, mit der wir nun zu jenen drei börsennotierenden Flughäfen Europas gehören, an denen die öffentliche Hand die Minderheit hält. Außerdem haben wir unser Vorhaben, zehn Prozent des Aktienkapitals zurückzukaufen und damit unseren Aktionären € 94,5 Mio. zurückzugeben, umgesetzt. Unsere expansiven Standortinteressen bleiben damit trotzdem gewahrt. Den von uns bereits erfolgreich beschrittenen Weg der Privatisierung über die Börse planen nunmehr weitere europäische Flughäfen.

\_\_\_ Zum ersten Mal in der Unternehmensgeschichte bilanzieren wir nach den International Accounting Standards (IAS). Dies entspricht dem Wunsch der Investoren nach mehr Transparenz. In den Segmenten – Airport, Handling und Non-Aviation – berichten wir bis zum EBIT.

\_\_\_ Besser als erwartet entwickelte sich die Verkehrsentwicklung im Berichtsjahr. Während unsere Erwartungen bei der Passagierentwicklung (+ 6,6% bei 6% Prognose) bestätigt wurden, hat der Wettbewerb zwischen Qualiflyer-Gruppe und Star Alliance zu einem unerwartet hohen Flugbewegungswachstum (8,6% statt 5% Prognose) geführt. Das Höchstabfluggewicht lag mit 6,6 Prozent plus gegenüber 5 Prozent Prognose leicht über den Erwartungen. Sehr erfreut waren wir über den 12,1-prozentigen Frachtwachstum, obwohl alle Indizien bestenfalls ein schwaches Plus (1%) erwarten ließen.

\_\_\_ Entgegen unserer Investitionsplanung für das Jahr 2000 von € 73 Mio. investierten wir € 29,7 Mio. Die Entscheidung über die Beauftragung der Architektengruppe Itten-Brechbühl-Baumschlager-Eberle für die Terminalerweiterung Nordost hat umfangreiche Gutachten erfordert, sodass wir den Vertrag erst im November 2000 unterzeichneten. Durch die damit gewonnene Flexibilität wird die Zeitverzögerung mehr als wettgemacht.



\_\_\_ Mit wenig finanziellem Aufwand, aber großer Wirkung wurde das für die Zukunft der Beteiligten enorm wichtige AAA-Projekt gestartet: Erstmals auf der Welt arbeiten ein Flughafen, eine Airline und die Flugsicherung (Airport Vienna, Austrian Airlines und Austro Control) zusammen, um in Spitzenzeiten die Kapazität zu erhöhen, in verkehrsärmeren Zeiten die Anrainer zu entlasten und insgesamt die Pünktlichkeitsrate zu verbessern.

\_\_\_ Wir haben betont, dass es uns wichtig ist, unsere Ausbauprojekte im Einklang mit den Anrainern zu realisieren. Im Vorjahr haben wir dazu den ersten Schritt gesetzt: Im Mediationsverfahren setzten sich die Vertreter der Länder Wien und Niederösterreich, der Anrainergemeinden, der Bürgerinitiativen und der Luftfahrtindustrie an einen Tisch, um gemeinsam für alle tragbare Lösungen der offenen Fragen zu erarbeiten.

\_\_\_ Dazu gehört auch, dass wir dazu beitragen wollen, die Frage der Verkehrsanbindung zu lösen. Zur Stärkung der Bedeutung des Flughafens als Wirtschaftsmotor der Region ist es außerdem unser Ziel, neue Betriebe am Standort anzusiedeln. Wir erwarten aus der Osterweiterung der EU einen Standortvorteil für uns, den es zu nutzen gilt, um unsere Position als Drehscheibe zwischen West und Ost auszubauen. Dazu benötigen wir einen starken, eigenständigen Homecarrier, der mit uns diese Strategie fortsetzt. Auch die Konfiguration des erweiterten Terminals ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Zukunft, da es uns gelingen muss, das steigende Passagieraufkommen unter Beibehaltung der gewohnten Qualität, insbesondere der kürzesten Umsteigezeit Europas, zu bewältigen. Bei der Bodenabfertigung gilt es, unseren Kunden das beste Preis-Leistungs-Verhältnis zu bieten, sodass wir mittelfristig einen dominanten Marktanteil innehaben werden. In unserer Internationalisierungsstrategie werden wir auch weiterhin die Vielzahl der uns angebotenen Projekte genauestens prüfen und nur jene realisieren, die – wie Berlin-Brandenburg – sowohl strategisch sinnvoll sind als auch Ertrag versprechen.

\_\_\_ Wir können Ihnen daher mit gutem Gewissen versprechen, dass die Flughafen Wien AG ein Unternehmen ist, das mittel- und langfristig gutes Wachstum zu erwarten hat.

\_\_\_ Unser herzlicher Dank gehört unseren Mitarbeitern, Bereichsleitern und Betriebsräten für ihren großen Einsatz in der Vergangenheit und in der Zukunft sowie unseren Geschäftspartnern für ihr Vertrauen.

Mit freundlichen Grüßen

**Mag. Herbert Kaufmann**  
Vorstandssprecher

**Ing. Gerhard Schmid**  
Vorstandsdirektor

**Dr. Kurt Waniek**  
Vorstandsdirektor



# Aviation Business

Kleines Einmaleins des Flughafen-Geschäfts

\_\_ Voraussetzung für die Beurteilung des Flughafen-Geschäfts ist die Kenntnis der wichtigsten Umsatzfaktoren MTOW (Maximum Take-off Weight) und Passagieraufkommen sowie Flugbewegungen. Letztere geben primär Auskunft über die Anzahl der Starts und Landungen bzw. über die Ausnutzung der Rollbahn- und Abstellkapazitäten am Vorfeld. Die volle betriebswirtschaftliche Bedeutung ergibt sich erst in Verbindung mit den eingesetzten Flugzeugtypen (für die Abfertigungserträge) und der Frachtzuladung sowie vor allem mit der Anzahl der abfliegenden Passagiere und dem MTOW. Für jeden Flugzeugtyp wird von seinem Hersteller ein maximal erlaubtes Startgewicht (MTOW) festgelegt. Die Höhe des Landetarifs einer Maschine wird – unabhängig von der tatsächlichen Beladung – daraus berechnet. Auch die Passagierzahlen wirken sich direkt auf die Ertragslage des Flughafens aus, da von jedem abfliegenden Passagier über die Airlines der so genannte Fluggasttarif eingehoben wird. Die für den Flughafen Wien ideale Verkehrsentwicklung ist daher ein hohes MTOW- und Passagierwachstum bei verhältnismäßig geringerer Steigerung der Flugbewegungen, da so die Kapazität der Pisten länger ausreicht.



## Passagiere

---

1995		8.546.000
1996		9.141.000
1997		9.738.000
1998		10.639.000
1999		11.204.000
2000		11.940.000

---



## Transferpassagiere

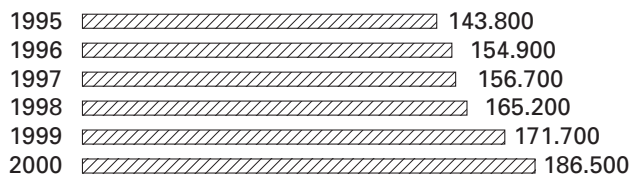
---

1995		1.649.000
1996		1.765.000
1997		2.067.000
1998		2.783.000
1999		3.066.000
2000		3.352.000

---

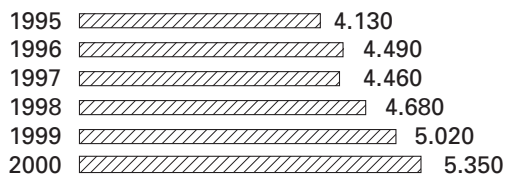


### Flugbewegungen

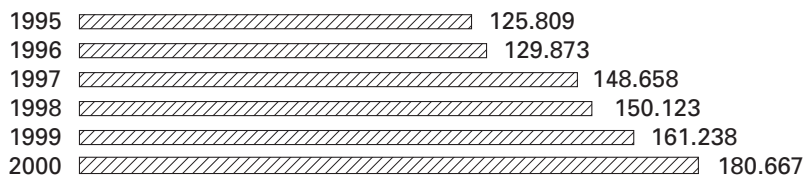


1000 t

### Maximum Take-off Weight in tsd. Tonnen



### Fracht (Luftfracht und Trucking) in Tonnen



# Die Erfolgsfaktoren des Flughafens Wien

Fundamente eines langfristigen Wachstums

## Transfergeschwindigkeit

\_\_\_ Entscheidender Erfolgsfaktor beim Ticketverkauf ist in allen internationalen Reservierungssystemen die Gesamtflugzeit. Nach den Direktflügen punkten somit Verbindungen mit möglichst schnellem Transfer (Minimum Connecting Time). Die Umsteigzeiten bei Flügen via Wien sind die kürzesten Europas.



### Minimum Connecting Time in Europa<sup>1)</sup> in Minuten

VIE	0:25
MUC	0:35
ZRH	0:40
CPH	0:45
FRA	0:45

<sup>1)</sup> Veröffentlichte garantierte Anschlüsse, Quelle: OAG Flight Guide

## High-Tech-Handling

\_\_\_ Transferreisende schätzen es besonders, wenn auch ihr Gepäck mit den kurzen Umsteigzeiten Schritt halten kann. Dank High-Tech-Handling gehören die Abfertigungsdienste der Flughafen Wien AG zu den besten der Welt. Flugzeugdokumente werden beispielsweise elektronisch und somit zeitsparend direkt an der Maschine ausgestellt. Modernstes Equipment sorgt für reibungslose Abläufe und hilft, Delays zu vermeiden (siehe auch „Pünktlichkeit“).



### Gepäckstatistik

Jahr	Gepäckstücke an + ab	Spitzentage	Gepäckstücke an + ab
1995	7.950.000		
1996	8.510.000		
1997	9.120.000		
1998	9.980.000		
1999	10.510.000	4.7.1999	47.500
2000	11.210.000	1.7.2000	50.300

### Ost-West-Hub

Der Ausbau des Flughafens zum führenden Ost-West-Hub ist eine gemeinsam mit Home-carrier Austrian Airlines Aviation Group verfolgte Strategie. Dementsprechend verfügt Wien über ein Angebot von 37 Osteuropa-Destinationen.



#### Anzahl der Destinationen in Ost- und Zentraleuropa

	1998	1999	2000
VIE	30	37	37
FRA	32	34	35
MUC	14	15	15
CPH	19	18	19
ZRH	19	22	21

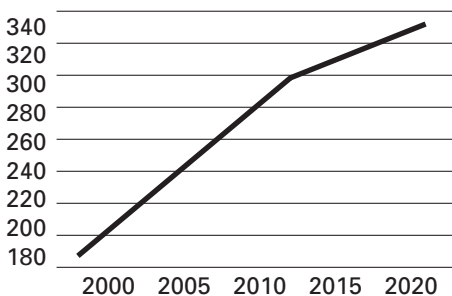
Quelle: OAG Flight Guide, Sommerflugplan 2000

### Wachstum

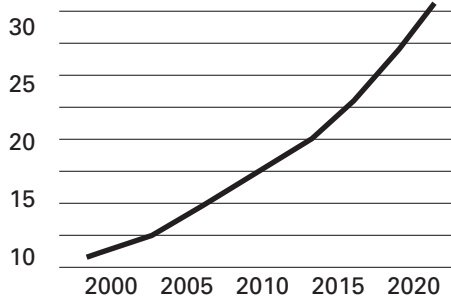
Durchschnittlich wächst der internationale Luftverkehr bereits seit Jahren deutlich stärker als die Wirtschaft. Wir rechnen für den Flughafen Wien mit einem jährlichen Verkehrswachstum von durchschnittlich sechs Prozent. Dies bedeutet in den nächsten zehn Jahren einen Zuwachs von 75 Prozent bei den Passagieren und von 40 Prozent bei den Flugbewegungen.



**Flugbewegungen (Prognose)** in tausend



**Passagierentwicklung (Prognose)** in Mio.



In der Planung spielt die Entwicklung der Spitzenstunden – sowohl bei den Flugbewegungen als auch bei der Anzahl der abgefertigten Passagiere – eine entscheidende Rolle. Um den derzeitigen Qualitätsstandard trotz des Passagierwachstums beibehalten zu können und die den behördlichen Auflagen entsprechende Abwicklung des Schengen/Non-Schengen-Verkehrs optimal zu unterstützen, ist die Terminalerweiterung Nordost in Planung. In der ersten Ausbaustufe (2007 abgeschlossen) wird er über zirka 100 zusätzliche Check-in-Schalter, 34 zusätzliche Gates und 17 zusätzliche Andockpositionen verfügen. Parallel dazu wird das Vorfeld erweitert. Bei Erreichen der Wachstumsprognose und unter den heutigen technischen Voraussetzungen wird der Flughafen Wien bis zum Jahr 2010 eine Parallelpiste zu einer der beiden heute bestehenden, sich kreuzenden Pisten errichten müssen. Aufgrund der soliden Finanzlage der Flughafen Wien AG ist die Finanzierung dieser Ausbaupläne langfristig gesichert. Wir bemühen uns um größtmögliche Akzeptanz in den umliegenden Gemeinden und bei den Umweltinitiativen.



## Entwicklung der Spitzenstunden<sup>1)</sup>

1. Spitzenstunde <sup>2)</sup>	1999	2000	Veränderung
Passagiere an	2.870	<b>3.417</b>	+ 547
Passagiere ab	2.713	<b>3.132</b>	+ 419
Passagiere an + ab	4.215	<b>4.125</b>	- 90
Landungen	36	<b>42</b>	+ 6
Starts	37	<b>41</b>	+ 4
Gesamtbewegungen	52	<b>56</b>	+ 4

30. Spitzenstunde (typische Spitzenstunde)	1999	2000	Veränderung
Passagiere an	2.245	<b>2.643</b>	+ 398
Passagiere ab	2.459	<b>2.633</b>	+ 174
Passagiere an + ab	3.519	<b>3.714</b>	+ 195
Landungen	31	<b>37</b>	+ 6
Starts	34	<b>37</b>	+ 3
Gesamtbewegungen	47	<b>51</b>	+ 4

<sup>1)</sup> Stunde mit den meisten Bewegungen, <sup>2)</sup> Stunde mit den meisten Flugbewegungen

## Pünktlichkeit

\_\_Nach Angaben der Fluggesellschaften kostet eine Minute Verspätung im Schnitt € 57. Verpasste Anschlussflüge und dadurch verärgerte Passagiere schaden sowohl dem Image der Fluggesellschaft als auch des Airports. Der Flughafen Wien gehört in Europa – nach den skandinavischen Flughäfen – zu den pünktlichsten und lag in der AEA-Statistik im oberen Drittel. Trotz gestiegenem Verkehrsaufkommen hat sich die Performance bei der Pünktlichkeit im Jahr 2000 auf rund 23 Prozent verbessert.



## Verspätungen auf innereuropäischen Flügen 2000 (AEA)

	in % der Abflüge	in % der Ankünfte
VIE	23,2	23,1
FRA	20,0	24,3
MUC	24,7	22,1
ZRH	32,0	30,5
MXP	36,6	38,3
Europäischer Schnitt	25,5	25,5

Verspätung = geplante Abflugs-/Ankunftszeit um mehr als 15 Minuten überschritten

## Service

\_\_Internationale Studien zur Passagierzufriedenheit beweisen den Spitzenplatz des Flughafens Wien. In einer von der IATA durchgeführten Erhebung lag der Flughafen in seiner Vergleichsklasse – vor allem bei Gepäckausgabe, Transfer, Gastronomie und Shopping – im Spitzenfeld. In der laufenden hauseigenen und vierteljährlich ausgewerteten Passagierbefragung hat sich der Terminal Performance Index trotz des gestiegenen Verkehrsaufkommens im Jahr 2000 auf beachtliche 1,35 verbessert.

**Terminal Performance Index** (Note 1 = sehr gut, 5 = sehr schlecht)

	1997	1998	1999	2000
Anzahl der Befragten	8.243	8.385	8.155	8.562
<b>Terminal Performance overall</b>	<b>1,52</b>	<b>1,44</b>	<b>1,43</b>	<b>1,35</b>
Orientierung im Terminal	1,51	1,48	1,44	1,36
Sauberkeit	1,33	1,35	1,34	1,46
Sicherheitskontrolle	1,45	1,39	1,42	1,28
Wartezeit	1,52	1,50	1,53	1,36
Dienstleistungen Check-in	1,41	1,38	1,35	1,24

**Kundennähe**

Ein weiterer wesentlicher Erfolgsfaktor ist die enge Zusammenarbeit mit dem Homecarrier, der Austrian Airlines Aviation Group. Entscheidende Investitionsprojekte wie die Terminalerweiterung Nordost werden so in gemeinsamen Arbeitsgruppen entwickelt, um Kundenwünsche optimal erfüllen zu können. Regelmäßige Business-to-Business-Befragungen unserer Kunden und Mieter zeigen ausgezeichnete Werte.



**Business-to-Business-Befragung**

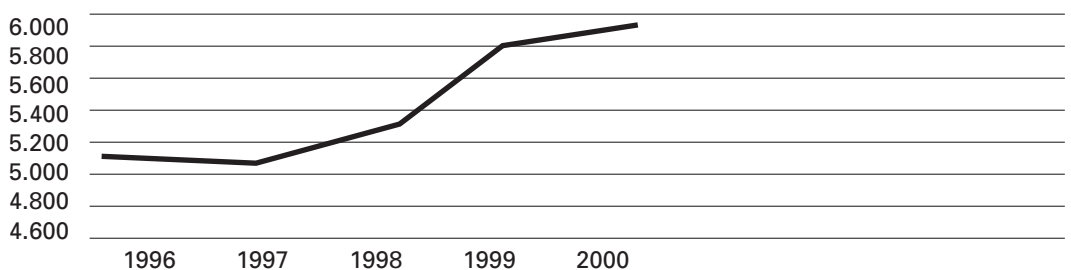
**Zufriedenheit mit persönlicher Betreuung** (Anteil sehr/eher zufrieden in %)

	1998	1999	2000
Strom	75	76	80
Vermietung	62	64	65
Telefon	72	69	71

**Non-Aviation**

Mit zehn bis zwölf Millionen Passagieren hat der Flughafen jene Größe erreicht, ab der er für Betriebsansiedelungen besonders attraktiv wird. Das Immobiliengeschäft wird daher in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen. Die Errichtung zusätzlicher Büro- und Betriebsansiedelungsflächen ist bereits in Vorbereitung. Die Shopping-Umsätze haben unter der Abschaffung des Verkaufes von Duty-free-Waren innerhalb der EU zwar gelitten, doch gerade die Entwicklung des Jahres 2000 zeigt, dass die anderen Geschäfte deutlich zulegen. Durch eine Neupositionierung der Travel-Value-Shops europaweit werden die Umsätze auch in diesen Flaggshippen wieder anziehen.

**Verkaufsfläche** in m<sup>2</sup>



# Die Flughafen-Wien-Aktie

Sicherer Hafen in stürmischen Zeiten



Aktie

Geschäftsbericht 2000

28

## Die Flughafen-Wien-Aktie folgt dem Trend

\_\_\_Während die Rentenmärkte im Jahr 2000 von einer starken Performance der langlaufenden Staatsanleihen geprägt waren, erlitten die internationalen Aktienbörsen empfindliche Rückschläge. Gestiegene Zinsen sowie die Abkühlung der seit zehn Jahren boomenden US-Wirtschaft waren dafür ausschlaggebend. In den USA verzeichnete der Dow Jones Index neben der ersten negativen Jahresperformance seit 1990 auch das erste amerikanische Wahljahr seit 60 Jahren, in dem die Märkte gefallen sind. Die ersten Monate standen noch ganz im Zeichen des Technologie-Booms. Am Ende des ersten Quartals folgte jedoch die große Ernüchterung – vor allem die Technologiebörsen (NASDAQ, Neuer Markt) zeigten im Jahresverlauf Kurseinbrüche von 40 Prozent. Dennoch verzeichneten nicht alle Aktien Kursrückgänge. Risikoscheue Anleger suchten Aktien von Pharma, Finanzen oder Konsum. Auch Airport-Aktien waren gefragt. Auf den Airport-Aktien lastete lediglich die Unsicherheit über den Wegfall des Duty-free-Verkaufs für Reisen innerhalb der EU. Im Frühjahr 2000, als die Auswirkungen des Wegfalls transparenter wurden, kehrte das Vertrauen der Anleger in den Airport-Sektor zurück. So war auch die Aktie der Flughafen Wien AG im abgelaufenen Jahr mit einem Kursanstieg von 16,78 Prozent einer der absoluten Top-Performer unter den heimischen ATX-Werten. Der ATX selbst beendete das Jahr mit einem Rückgang von 3,5 Prozent auf 1.073,3.

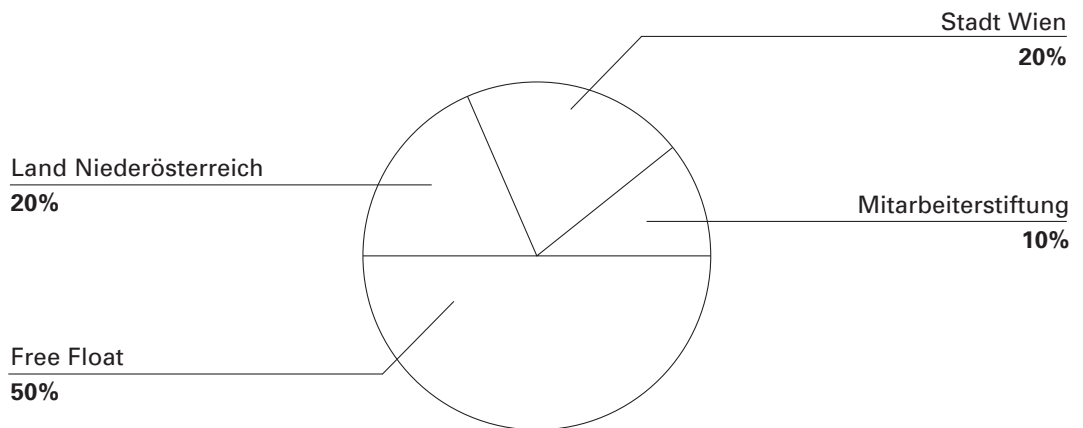
\_\_\_Für das Jahr 2001 planen mehrere europäische Flughäfen, ihre Ausbaupläne über die Börse zu finanzieren. Neben dem Flughafen Frankfurt, dem zweitgrößten Flughafen Europas, streben die Airports von Brüssel und Amsterdam ein Listing an der Börse an. Die neuen Aktien werden die Aufmerksamkeit des Kapitalmarktes für das bisher kleine Segment der notierten Flughäfen verstärken. Als einer von drei mehrheitlich im Streubesitz befindlichen europäischen Flughäfen sollten auch die Aktien des Flughafens Wien von diesem zusätzlichen Augenmerk profitieren.

## Erfolgreicher Aktienrückkauf

\_\_\_Als erster Schritt zur Verbesserung der Kapitalstruktur wurde im November 2000 der angekündigte Aktienrückkauf in Höhe von zehn Prozent des Grundkapitals durchgeführt. Dieser konnte, wie von uns angestrebt, ohne Verringerung des Streubesitzes abgewickelt werden. Die ÖIAG wollte ihren 17,38-Prozent-Anteil zur Gänze verkaufen, und die beiden mit Vorkaufsrecht ausgestatteten Miteigentümer Wien und Niederösterreich machten von ihrem Vorkaufsrecht nur geringen Gebrauch, indem sie ihren Anteil jeweils um 2,62 Prozent auf je 20 Prozent anboten. Das öffentliche Angebot an die Aktionäre der Flughafen Wien AG, das am 28. November geendet hat, betrug € 45,- pro Aktie. Insgesamt wurden der Flughafen Wien AG 7.917.484 Aktien angeboten, das sind 37,7 Prozent des Grundkapitals von 21 Millionen Aktien. Jedes Angebot wurde daher im Ausmaß von 26,52 Prozent angenommen. Die Aktien wurden von der Flughafen Wien AG in eine Mitarbeiterstiftung eingebracht, welche die Dividende an die Mitarbeiter auszahlen wird, sodass sich die Interessen der Mitarbeiter und der Aktionäre zum Thema Dividende decken.



## Besitzverhältnisse



Der Börsenumsatz der Flughafen-Wien-Aktie betrug 2000 € 537 Mio. (1999: € 859 Mio.). An der Österreichischen Termin- und Optionenbörse (ÖTOB) wurden 38.290 (1999: 42.000) Kontrakte mit einem Kontraktvolumen von rund € 149 Mio. (1999: € 166 Mio.) gehandelt. Die Aktie lag nach der Anzahl der gehandelten Kontrakte an achter Stelle (1999: 9.). Die Aktie der Flughafen Wien AG wird an der Wiener Börse zu laufenden Kursen gehandelt (Fließhandel) und ist sowohl ATX- als auch ÖTOB-Basiswert. Gemessen an der Marktkapitalisierung, lag die Flughafen-Wien-Aktie zum Ende des Berichtsjahres mit einer ATX-Gewichtung von 2,95 Prozent an siebter Stelle aller in Wien gehandelten österreichischen Werte.

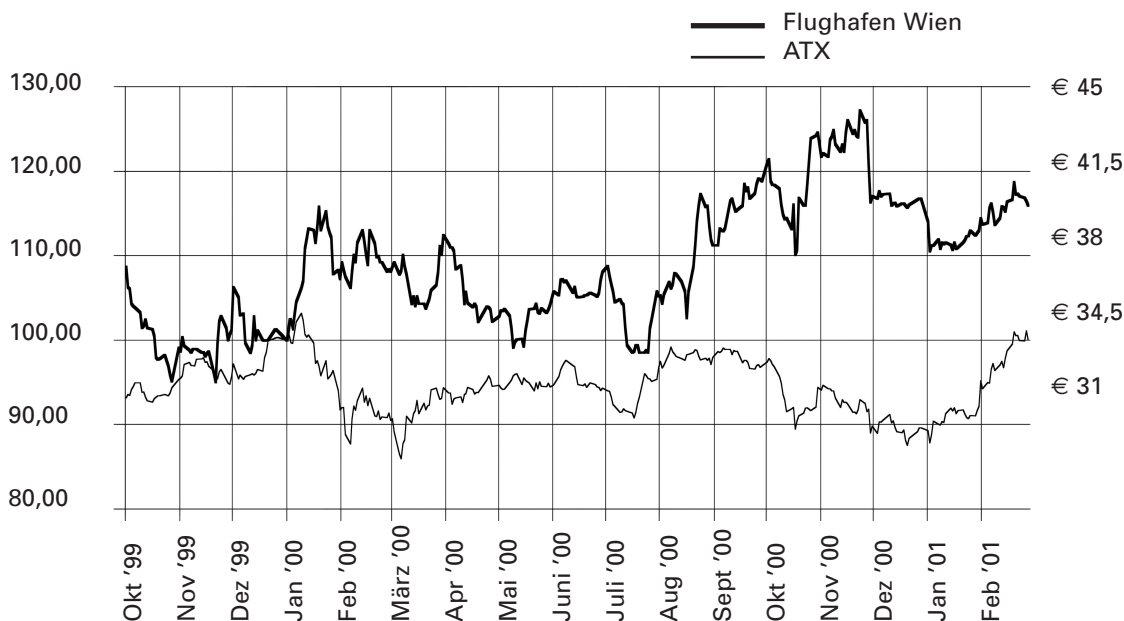
## Investor Relations

Auch im Jahr 2000 war es für uns wichtig, unsere aktive Informationspolitik fortzuführen und weiter auszubauen. Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten im Juni Gelegenheit, den Flughafen Wien zu besichtigen. Selbstverständlich waren wir auch auf der „Gewinn“-Messe, der wichtigsten Veranstaltung für Privataktionäre in Österreich, vertreten. Bei regelmäßigen Ergebnispräsentationen vor Analysten und institutionellen Anlegern sowie durch Teilnahme an zahlreichen Investorenkonferenzen informierte die Flughafen Wien AG die Financial Community in allen wichtigen Finanzzentren.

Groß war auch das Interesse der bedeutendsten Investmentbanken und Brokerhäuser an der Flughafen Wien AG. Im Geschäftsjahr 2000 haben unter anderem folgende Häuser Analysen über die Flughafen Wien AG veröffentlicht:

- \_\_\_ ABN-AMRO, London
- \_\_\_ CA IB Investmentbank, Wien
- \_\_\_ Commerzbank, London
- \_\_\_ Crédit Suisse First Boston, London
- \_\_\_ Dresdner Kleinwort Benson, London
- \_\_\_ Deutsche Bank, London
- \_\_\_ ERSTE Bank, Wien
- \_\_\_ Fortis Bank, Amsterdam
- \_\_\_ Goldman Sachs, London
- \_\_\_ Morgan Stanley Dean Witter, London
- \_\_\_ Merrill Lynch, London
- \_\_\_ Raiffeisen Zentralbank Österreich AG, Wien
- \_\_\_ SchroderSalomonSmithBarney, London
- \_\_\_ UBS Warburg, London
- \_\_\_ West LB Panmure, London

## Kursentwicklung der Flughafen-Wien-Aktie Indexiert (1.1. 2000 = 100) und in Euro



## Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

Grundkapital:	€ 152,67 Mio. 21 Mio. Stückaktien
Kurs per 31.12.2000:	€ 40,30
Höchstkurs 25.11.2000:	€ 43,90
Tiefstkurs 25.07.2000:	€ 34,00
KGV 2000:	11,6 <sup>1)</sup> (1999: 11,7 <sup>1)</sup> )
KCFV 2000:	8,4 <sup>1)</sup> (1999: 6,2 <sup>1)</sup> )
Dividenden-Rendite 2000:	5,2 <sup>1)</sup> (1999: 4,6 <sup>1)</sup> )
Pay-out-Ratio 2000:	60,3% (1999: 54,2% nach IAS)

<sup>1)</sup> Kurs per Jahresende

---

Reuters:	VIEV.VI
Bloomberg:	FLUG AV
Datastream:	O:FLU
ÖKB-WKN:	091180
ÖTOB:	FLU
ADR:	VIAAY

---

### Börsenotierungen

\_\_\_Wien, Frankfurt (Xetra), London (SEAQ International), New York (ADR)




---

### Finanzkalender 2001

---

Hauptversammlung:	11. Mai 2001
Zahltag:	21. Mai 2001
Ex-Dividendentag:	16. Mai 2001
1. Quartal 2001:	18. Mai 2001
Halbjahresergebnis 2001:	28. August 2001
3. Quartal 2001:	15. November 2001

---

\_\_\_Für weitere Fragen steht Ihnen Investor Relations zur Verfügung.

Kontaktieren Sie Robert Dusek unter:

Tel.: +43/1/7007-23126,

e-mail: [r.dusek@viennaairport.com](mailto:r.dusek@viennaairport.com) oder

[investorrelations@viennaairport.com](mailto:investorrelations@viennaairport.com)

\_\_\_Wir laden unsere Privataktionäre herzlich ein, unsere Internet-Homepage unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) zu besuchen.

### Gewinnverteilungsvorschlag

\_\_\_Das Geschäftsjahr 2000 schließt mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 44.101.369,29 ab. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2000 eine Dividende von € 2,10 je Aktie – das sind insgesamt € 44.100.000,00 – ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 1.369,29 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Schwechat, im April 2001

Der Vorstand

**Mag. Herbert Kaufmann**  
Vorstandssprecher

**Ing. Gerhard Schmid**  
Vorstandsdirektor

**Dr. Kurt Waniek**  
Vorstandsdirektor

# Konzernlagebericht

## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Europäische Luftverkehrsentwicklung weiterhin über BIP-Wachstum

\_\_\_Für die wirtschaftliche Entwicklung eines Flughafens ist in erster Linie die quantitative Entwicklung der Luftverkehrsbranche, insbesondere seiner größten Airline-Kunden, entscheidend. Neben der gesamtwirtschaftlichen Lage spielen Flugpreise, Kaufkraft und das Reiseverhalten eine bedeutende Rolle.

### **Konjunktur und Branche**

\_\_\_Die konjunkturelle Entwicklung in Österreich lag im Jahr 2000 mit einem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 3,3 Prozent auf dem Niveau des EU-Durchschnitts (3,3%) und leicht unter dem Durchschnitt der OECD-Länder (3,5%). Die privaten Konsumausgaben stiegen real um 2,7 Prozent, und auch die Inflation verzeichnete mit 2,3 Prozent aufgrund der starken Rohstoffpreissteigerungen erstmals wieder einen stärkeren Anstieg. Dieses insgesamt positive wirtschaftliche Umfeld wurde im Berichtsjahr durch keinerlei negative Einflussfaktoren (wie 1999 die Türkei-Krise) getrübt. Auch die EU-Sanktionen gegen Österreich haben keine nachteiligen Auswirkungen gezeigt. Entscheidend für die Entwicklung am Flughafen Wien war der Beitritt der Austrian-Airlines-Gruppe zur Star Alliance, der mit dem Sommerflugplan 2000 vollzogen wurde. Wie erwartet hat sich der Wechsel von der Qualiflyer-Gruppe zur Star Alliance positiv auf unsere Verkehrsentwicklung ausgewirkt.

### **Europäische und österreichische Luftverkehrsentwicklung**

\_\_\_Die Entwicklung der europäischen Luftfahrt liegt seit Jahren weit über dem BIP-Wachstum. Im Vorjahr erzielten die europäischen Verkehrsflughäfen bei den Flugbewegungen ein Plus von 3,3 Prozent, die Anzahl der Passagiere stieg um 7,9 Prozent, und die Fracht konnte im europäischen Schnitt ein Plus von 8 Prozent verzeichnen. Wir verzeichneten eine nicht dem europäischen Schnitt entsprechende Verkehrsentwicklung: Die Anzahl der Flugbewegungen stieg in Wien mit 8,6 Prozent stärker als der europäische Schnitt und bei unseren direkten Mitbewerbern Zürich (+ 6,3%) und München (+ 7,5%). Die Passagierentwicklung in Wien lag mit 6,6 Prozent jedoch unter dem europäischen Durchschnitt und auch unter jenem von Zürich (+ 8,2%) und München (+ 8,7%). Im Vergleich zu den Flughäfen British Airports und Kopenhagen konnte der Flughafen Wien höhere Verkehrszuwächse verzeichnen.



Flughafen	Passagiere in Mio.	Veränderung zum Vorjahr in %	Flugbewegungen zum Vorjahr in %
Wien	11,9	+ 6,6	186.469 / + 8,6
München	23,1	+ 8,7	290.699 / + 7,5
Zürich	22,6	+ 8,2	325.622 / + 6,3
Frankfurt	49,4	+ 7,6	440.747 / + 4,8
Kopenhagen	18,3	+ 5,1	299.731 / + 1,7
British Airports <sup>1)</sup>	108,5	+ 6,1	858.731 / + 3,3

<sup>1)</sup> London Heathrow, Gatwick, Stansted

### Entwicklung Austrian Airlines Group

Die Austrian Airlines Group – Austrian Airlines, Lauda Air und Tyrolean Airways – steigerte die Anzahl ihrer Passagiere im Vorjahr um 5 Prozent auf mehr als 8,4 Millionen. Das Plus betrug im Linienverkehr 5,3 Prozent und im Charter 4,1 Prozent.

## Umsatz

Handling + 8,9%, Airport + 4%, Non-Aviation gleichbleibend

\_\_\_Die Flughafen Wien Gruppe konnte im Berichtsjahr ihren Umsatz um 4,7 Prozent auf € 327,4 Mio. steigern. Das umsatzstärkste Segment war mit einem Anteil von 42 Prozent das Segment Airport. Der Umsatzzuwachs von 4,0 Prozent auf € 137,4 Mio. entsprach annähernd der Verkehrsentwicklung (Passagiere und Höchstabfluggewicht: + 6,6%).

\_\_\_Die Umsätze im Segment Airport berechnen sich zum Großteil aus den verschiedenen Airport-Tarifen (Landetarif, Fluggasttarif, Infrastrukturtarif), die im Berichtsjahr nicht angehoben worden sind. Das Segment Handling, das 36 Prozent zum Gesamtumsatz des Konzerns beiträgt, verzeichnete bei einem Flugbewegungswachstum von 8,6 Prozent eine Umsatzsteigerung von 8,9 Prozent. Diese ausgezeichnete Entwicklung ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass der Mitbewerber (VAS) am Vorfeld erst 2001 seine operativen Tätigkeiten entfalten wird.

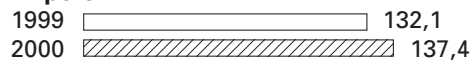
\_\_\_Das Segment Non-Aviation trägt mit 22 Prozent zum Konzernumsatz bei. In diesem Segment stagnierte der Umsatz im Berichtsjahr, da die positive Umsatzentwicklung bei der Parkierung, in den sonstigen Shops und bei den Sicherheitsdienstleistungen die rückläufigen Erlöse in den Duty-free- & Travel-Value-Shops und in der Versorgung nicht vollständig ausgleichen konnte. Die Weitergabe von günstigeren Einstandspreisen bei Strom und Telefon an die am Standort ansässigen Unternehmen belasteten den Umsatz für Versorgungsdienstleistungen.

\_\_\_Der den Segmenten nicht zuordenbare Umsatz betrug € 0,4 Mio. In diese Kategorie fallen Umsätze der zentralen Stabsstellen mit externen Kunden wie zum Beispiel Beratungsleistungen.

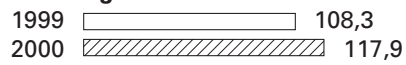
\_\_\_Die Segmente Airport und Handling unterliegen aufgrund der hohen Bedeutung des Tourismus den in der Reisebranche üblichen unterjährigen Schwankungen. Aufgrund des hohen Umsatzanteils dieser beiden Segmente war das dritte Quartal mit € 89,8 Mio. auch das umsatzstärkste des Berichtsjahres.

**Entwicklung Umsatz** in Mio. €

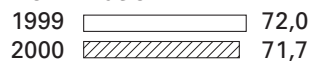
**Airport**



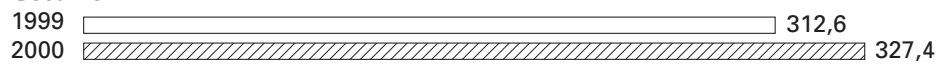
**Handling**



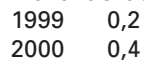
**Non-Aviation**



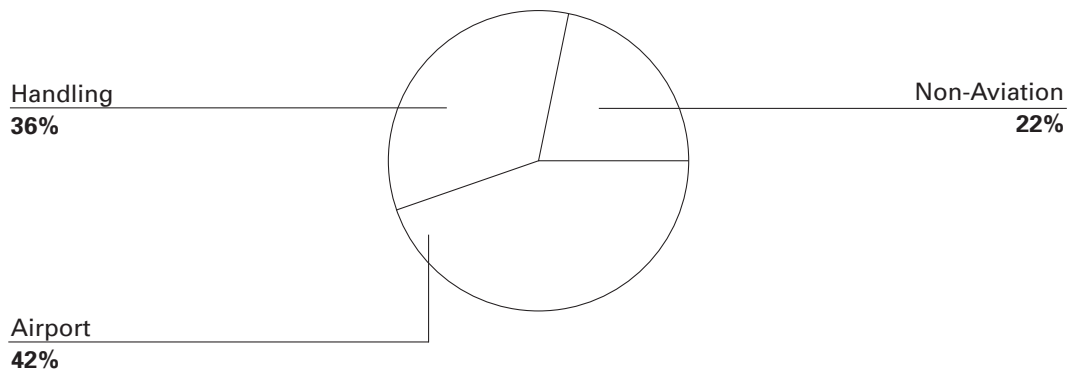
**Gesamt**



nicht zuordenbar:



**Struktur des Konzernumsatzes 2000**



## Ertragslage

Drittes Rekordergebnis in Serie bringt 102,6 Mio. €

\_\_\_ Nach zwei Rekordjahren in Folge konnten auch im Jahr 2000 sowohl das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) (+ 4,0%) als auch das Ergebnis vor Ertragsteuern (+ 7,0%) und der Jahresgewinn (+ 18,0%) erneut auf Höchstwerte gesteigert werden. Das erfreulich gute Ergebnis ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen: Die gute Verkehrsentwicklung und die Tatsache, dass es im Handling zu keinem Marktverlust gekommen ist, hat zur positiven Umsatzentwicklung von 4,7 Prozent geführt. Durch rationellen Einsatz von Ressourcen ist es uns auch 2000 gelungen, die Produktivität pro Mitarbeiter um 2,6 Prozent weiter zu verbessern.

\_\_\_ Die Betriebsaufwendungen sind um 5,8 Prozent auf € 241,3 Mio. gestiegen. Erhöhte Treibstoffkosten, höhere Aufwendungen für Fernwärme sowie zugekaufte Leistungen für Kundenaufträge und Abfertigungsleistungen ließen die Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen um 6,1 Prozent auf € 19,0 Mio. steigen. Die Personalaufwendungen sind trotz kollektivvertraglicher Erhöhungen und einem – bedingt durch das Verkehrswachstum – 3,8-prozentigen Plus beim Personalstand nur um 0,03 Prozent angestiegen. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Wegfall der kollektivvertraglichen Erfolgsprämien für die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG zurückzuführen. Die Mitarbeiter haben auf diese Prämie verzichtet und partizipieren ab dem Geschäftsjahr 2000 über die Ausschüttung der Dividende der Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung am Ergebnis. Diese Personalkosten senkende Maßnahme wird auch in den nächsten Jahren positive Auswirkungen haben. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 30,6 Prozent auf 44,6 Mio. Höhere Ausgaben für Instandhaltung, Marketing und Beratungsleistungen sind für diesen Anstieg verantwortlich. Das EBIT hat sich somit um 4,0 Prozent auf € 93,1 Mio. erhöht. Die EBIT-Margin sank auf 27,9 Prozent (Vorjahr: 28,2%).

### Entwicklung EBT in Mio. €



\_\_\_ Mit € 68,3 Mio. trägt das Segment Airport 73 Prozent zum Konzern-EBIT bei, das Segment Handling erwirtschaftete mit einem Segmentergebnis von € 23,3 Mio. einen Anteil von 25 Prozent, während das Ergebnis des Segmentes Non-Aviation mit € 26,8 Mio. 29 Prozent des Konzern-EBIT ausmacht. Ein negatives EBIT in Höhe von € 25,3 Mio. entfällt auf „Sonstiges“, dem die zentralen Stabsstellen zugeordnet sind. Entscheidend für die weitere positive Entwicklung des EBIT werden in Zukunft, neben dem Verkehrswachstum, der Marktanteil im Handling und die Kosten der Verwaltung sein.

\_\_\_ Das Finanzergebnis stieg im Berichtsjahr um 49,6 Prozent auf € 9,5 Mio. Höhere Zinserträge aus einem gestiegenen Veranlagungsvolumen spielten dabei ebenso eine Rolle wie Erträge aus dem Projekt Flughafen Istanbul und aus der Umfinanzierung der Flughafen-Hotels. Langfristig erwarten wir aus unseren internationalen Aktivitäten weitere positive Beiträge zum Finanzerfolg.

\_\_\_ Das Ergebnis vor Ertragsteuern stieg um 7,0 Prozent auf € 102,6 Mio. Aufgrund einer wesentlich geringeren Steuerleistung als in den Vorjahren stieg der Jahresgewinn um 18,0 Prozent auf € 73,1 Mio. Die Steuerbelastung lag mit 26,4 Prozent deutlich unter dem Körperschaftsteuersatz von 34 Prozent. Dafür waren zwei Gründe maßgeblich: Erstens konnten wir die steuerliche Begünstigung für die Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung nutzen, und zweitens wurde eine im Vorjahr gebildete Rückstellung für eine damals noch nicht abgeschlossene Betriebsprüfung zum Teil aufgelöst. Insgesamt sank unsere Steuerleistung im Berichtsjahr um 22,9 Prozent auf € 26,2 Mio.



### Wertschöpfungsrechnung in Mio. €

	1999	2000
<b>Herkunft</b>		
Betriebsleistung	317,5	334,4
minus Vorleistung	88,1	98,2
<b>Wertschöpfung</b>	<b>229,4</b>	<b>236,2</b>
<b>Verwendung</b>		
Mitarbeiter (Personalaufwand)	130,4	130,4
Aktionäre	33,6	44,1
Unternehmen	28,3	29,0
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	0,2	0,1
Öffentliche Hand (Steuern)	36,9	32,6
<b>Wertschöpfung</b>	<b>229,4</b>	<b>236,2</b>

### Gewinn- und Verlustrechnung Kurzfassung in Mio. €

	1999	2000	Airport	Handling	Non-Aviation
Betriebsleistung	317,5	334,4	170,2	123,5	114,5
Betriebsaufwand	228,0	241,3	101,8	100,2	87,7
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT)	89,5	93,1	68,3	23,3	26,8
Finanzergebnis	6,3	9,5			
Ergebnis vor Ertragsteuern	95,8	102,6			
Steuern <sup>1)</sup>	33,9	29,5			
Jahresgewinn	61,9	73,1			

<sup>1)</sup> einschließlich Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“

### Rentabilitätskennzahlen in %

	1999	2000
EBIT-Margin	28,2	27,9
EBITDA-Margin	41,7	41,1
ROE	11,2	13,5
ROCE	14,0	14,8

# Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Rückkauf von Aktien zugunsten der Mitarbeiter

## Aktiva

\_\_\_Im Jahr 2000 lag das langfristige Vermögen mit € 533,6 Mio. geringfügig über dem Niveau des Vorjahres. Das Verschieben einiger geplanter Investitionen bewirkte, dass die Abschreibungen des Berichtsjahres das Investitionsvolumen überstiegen. Damit kam es insgesamt zu einer Verminderung des Anlagevermögens um 3,6 Prozent auf € 501,6 Mio. Dieser Rückgang wurde durch eine starke Erhöhung der aktiven latenten Steuern um 191,3 Prozent auf € 31,9 Mio. ausgeglichen. Diese Zunahme der latenten Steuern steht im Zusammenhang mit der Übertragung der vom Markt zurückgekauften Aktien an die Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung. Der dadurch entstandene Steuerabsetzposten kann nur über einen Zeitraum von zehn Jahren steuerlich geltend gemacht werden, sodass hierfür eine aktive Steuerabgrenzung gebildet wurde, die gegen das Eigenkapital verrechnet wurde.

\_\_\_Das kurzfristige Vermögen verringerte sich um 19,3 Prozent auf € 216,8 Mio. Dies stand ebenfalls im Zusammenhang mit dem Aktienrückkauf. Um den Kaufpreis von € 94,5 Mio. teilweise zu finanzieren, kam es zu einer Reduktion der Wertpapiere um 28,1 Prozent auf € 152,4 Mio. Die Erhöhung der kurzfristigen Forderungen ist im Wesentlichen auf die Erhöhung der Forderungen an assoziierte Unternehmen zurückzuführen, die aus der Umfinanzierung der Flughafen-Hotels resultieren.

## Passiva

\_\_\_Der Rückkauf eigener Aktien und die in der Folge vorgenommene Übertragung dieser Aktien an die Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung wirkte sich auch auf das Eigenkapital aus. Gemäß International Accounting Standards wurden die eigenen Aktien mit den freien Rücklagen verrechnet und reduzierten somit das Eigenkapital um € 94,5 Mio. Die im Eigenkapital verrechneten aktiven latenten Steuern im Zusammenhang mit der Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung einerseits und die Stiftungsvergütungen andererseits gleichen sich weitgehend aus. Der Rückgang des Eigenkapitals aus dem Aktienrückkauf bzw. der Übertragung dieser Aktien in die Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung wurde zum Teil durch den Jahresgewinn in Höhe von € 73,1 Mio. kompensiert, sodass sich das Eigenkapital insgesamt um 10,1 Prozent auf € 513,7 Mio. reduzierte. Die Eigenkapitalquote ging um drei Prozentpunkte auf 68 Prozent zurück.

\_\_\_Die langfristigen Schulden erhöhten sich um 5,9 Prozent auf € 147,1 Mio. Hauptgrund dafür war die Einstellung der Rückstellung für die Steueraufwandsvergütungen an die Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung in Höhe von € 21,4 Mio. Andererseits verminderten sich die Rückstellungen für Pensionen und Abfertigungen um € 11,5 Mio., bedingt durch die teilweise Ausgliederung von Pensionsleistungen in eine Pensionskasse, hohe Pensions- und Abfertigungszahlungen sowie die Anpassung des Rechenzinssatzes für Rückstellungen.

\_\_\_Der Rückgang der kurzfristigen Schulden um 0,5 Prozent auf € 89,6 Mio. ist im Wesentlichen auf den Wegfall der Erfolgsprämien aus dem Kollektivvertrag und geringere Lieferantenverbindlichkeiten zurückzuführen. Die erwähnte teilweise Ausgliederung der Pensionsleistungen in eine Pensionskasse bewirkte aber einen Anstieg um € 7,0 Mio.

## Cash Flow

\_\_\_Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit sank um 13,9 Prozent auf € 100,9 Mio. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf den Abbau der kurzfristigen Rückstellungen zurückzuführen. Geringe Investitionen bewirkten einen gegenüber dem Vorjahr um 56,3 Prozent geringeren Geldabfluss aus der Investitionstätigkeit. Der Anstieg des Geldmittelabflusses aus der Finanzierungstätigkeit ist auf den Aktienrückkauf und auf die Erhöhung der Dividende von € 30,5 Mio. für das Jahr 1998 auf € 33,6 Mio. für das Jahr 1999 zurückzuführen.

\_\_\_Die zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes beläuft sich auf minus € 50,2 Mio., die zahlungsunwirksame Veränderung auf minus € 4,6 Mio.; der Finanzmittelbestand per 31.12.2000 beträgt € 180,2 Mio. Das langfristige Vermögen ist zu 124 Prozent durch langfristiges Kapital, das Anlagevermögen ist mit 102 Prozent durch Eigenkapital gedeckt.

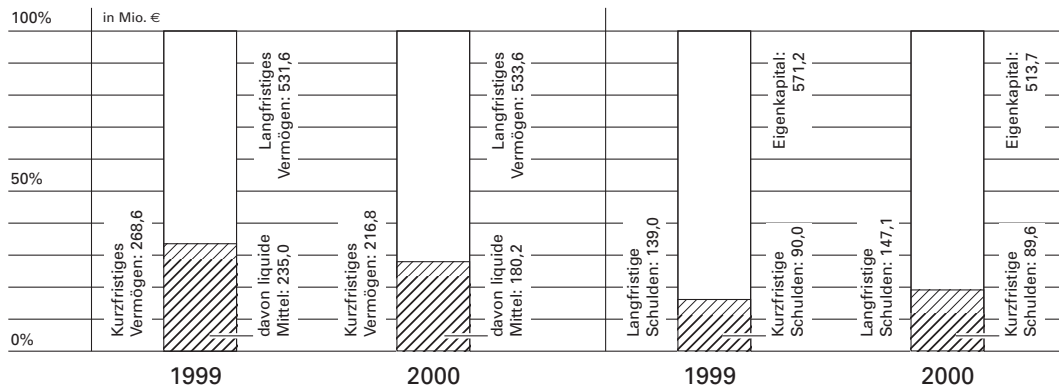
**Aktiva**

 Bilanzsumme 1999  
800,2 Mio.

 Bilanzsumme 2000  
750,4 Mio.

**Passiva**

 Bilanzsumme 1999  
800,2 Mio.

 Bilanzsumme 2000  
750,4 Mio.

**Kurzfassung Cash Flow** in Mio. €

	1999	2000
CF aus dem operativen Bereich	117,2	100,9
CF aus Investitionsaktivitäten	- 61,2	- 26,7
CF aus Finanzierungsaktivitäten	- 30,6	- 124,4
Veränderung der flüssigen Mittel	25,4	- 50,2
Endbestand der flüssigen Mittel	235,0	180,2

**Finanzkennzahlen**

	1999	2000
Eigenkapitalquote (in %)	71,4	68,5
Working Capital (in Mio. €)	- 56,4	- 49,4
Gearing (in %)	- 41,1	- 34,4
WACC (in %)	7,7	8,6

## Investitionen

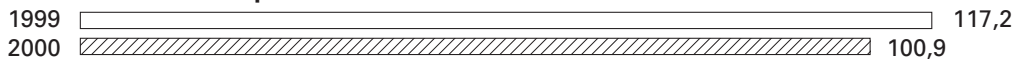
Volumen geringer als geplant

\_\_\_Die Investitionen in das immaterielle und das Sachanlagevermögen fielen gegenüber 1999 um € 24,4 Mio. geringer aus und betragen € 28,5 Mio. Damit liegen die Investitionen im Jahr 2000 weit unter dem von uns geplanten Wert von € 73 Mio. Der wesentliche Grund dafür war, dass wir den Investitionsplan noch einmal überarbeitet haben, um flexibler auf die Verkehrsentwicklung reagieren zu können. Durch das Vorziehen der Errichtung der acht internationalen Busgates bis zum Jahr 2003 lässt sich die Fertigstellung des Terminal Nordost auf 2007 verschieben, ohne dass ein Qualitätsverlust eintritt.

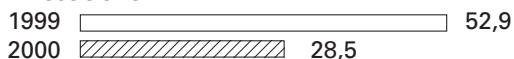
\_\_\_Die wesentlichen Investitionen im Jahr 2000 waren diverse Grundstückskäufe, die Fertigstellung des Parkhauses 4 und Neuanschaffungen von Geräten und Fahrzeugen im Segment Handling.

### Finanzbedarf in Mio. €

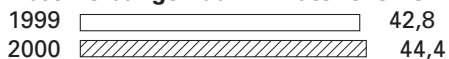
#### Cash Flow aus dem operativen Bereich



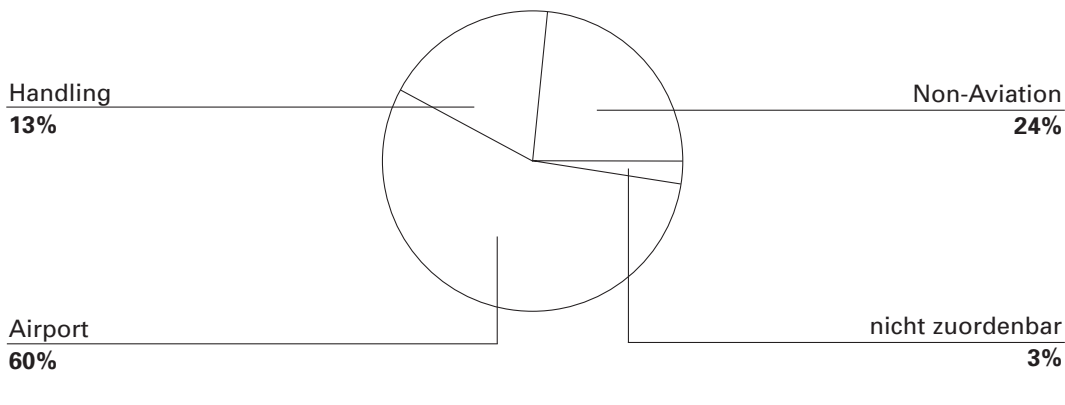
#### Investitionen



#### Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen



**Anteil der Segmente an Gesamtinvestitionen**



**Investitionen** in tsd. €

	1999	2000
Immaterielles Anlagevermögen	569,3	485,0
Sachanlagevermögen	52.371,7	28.047,6
Finanzanlagevermögen	11.047,7	1.128,1
Investitionen gesamt	63.988,7	29.660,7

## Risiken der künftigen Entwicklung

Strategische und operative Maßnahmen zur Sicherung des Unternehmenserfolgs

\_\_\_Der Globalisierungsprozess der Fluggesellschaften sorgt auch in Europa für neue Kräfteverhältnisse. Analog zu den USA, wo die Deregulierung bereits wesentlich früher eingesetzt hat, beginnen Airline-Allianzen rund um ausgewählte Hubs ihre Zentren auszubauen. In dieser Phase ist es von besonderer Bedeutung, den Flughafen Wien als wichtigen Verkehrsknoten zu positionieren. Wir verdanken unsere derzeitige Rolle als führender zentraleuropäischer Hub nicht nur unserer geografischen Lage, sondern auch der Qualität unserer Dienstleistungen (kürzeste Minimum Connecting Time Europas). Diesen Wettbewerbsvorteil wollen wir trotz wachsendem Verkehrsaufkommen halten. Die Verbesserung der Turnaround-Zeiten und der Pünktlichkeitsrate sind weitere strategische Maßnahmen, die unsere Position absichern und ausbauen werden.

\_\_\_Die Austrian Airlines Group allein verfügt am Flughafen Wien über einen Marktanteil von 60 Prozent, im Verbund mit der Star Alliance von über 70 Prozent. Wie jeder Flughafen sind auch wir von der Entwicklung des Homecarriers und seiner Allianz abhängig. Wir können die wirtschaftliche Entwicklung unserer Hauptkunden nicht direkt beeinflussen. Ein offensiver, eigenständiger Homecarrier ist jedoch entscheidend für die überdurchschnittliche Verkehrsentwicklung eines Flughafens. Es ist daher in unserem Sinne, unsere Kunden durch die Qualität unserer Dienstleistungen im Wettbewerb zu stärken.

\_\_\_Es ist ferner zu beobachten, ob andere Airline-Allianzen nahe gelegene, mit uns konkurrierende Standorte ausbauen. Die Verkehrsentwicklung zu unseren lokalen Mitbewerbern München und Zürich ist dabei immer im europäischen Vergleich zu sehen. Die Einbindung der Austrian Airlines Group in die Star Alliance bedeutet die Chance der Teilnahme am größten Airline-Network der Welt, die durch entsprechende Leistungen unsererseits genutzt werden muss. Es ist daher unsere Strategie, gemeinsam – insbesondere – mit der Austrian Airlines Group, aber auch mit anderen Fluggesellschaften ein Angebotsspektrum zu entwickeln, das dem Angebot der Wettbewerber in wesentlichen Belangen überlegen ist, um für alle uns anfliegenden Airlines ein leistungsfähiger Flughafen und Hub zu sein.

\_\_\_Ein Flughafen ist in besonderer Weise von Unruhen, Krisen und Naturkatastrophen betroffen. Erfahrungen mit internationalen Krisen zeigen, dass solche Ereignisse vor allem im Ereignisjahr Auswirkungen haben, nicht jedoch längerfristig. Gegen Haftpflichtrisiken und die Folgen eines Großschadenereignisses wie zum Beispiel eines Brandes – auch bei längerer Betriebsunterbrechung – sind wir versichert.

## Prognosebericht

Weiteres Umsatzwachstum, Internationalisierung wird forciert

\_\_\_Für das laufende Geschäftsjahr rechnen wir mit einem Wachstum von fünf Prozent bei Passagieren und Höchstabfluggewicht sowie drei Prozent bei den Flugbewegungen. Ausgehend von diesen Daten, erwarten wir einen weiteren Anstieg des Umsatzes und ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2001.

\_\_\_Sofern sich entsprechende Projekte anbieten, werden wir unsere Internationalisierungsstrategie fortsetzen. Nach der Zustimmung der Kartellbehörde zum Projekt Berlin-Brandenburg sind wir überzeugt, dass die Verhandlungen mit dem Verkäufer im laufenden Geschäftsjahr positiv abgeschlossen werden. Wir halten derzeit an dem Konsortium, das die Berliner Flughäfen betreiben und den neuen errichten soll, sieben Prozent.

\_\_\_Zur Neuausrichtung des Konzerns wurde im Vorjahr ein Strategieprozess gestartet, der heuer verabschiedet werden soll. An Investitionen in den planmäßigen Ausbau des Flughafens sind bis 2006 etwas mehr als € 1 Mrd. geplant. Die wichtigsten betreffen die Terminal- und die Vorfelderweiterung sowie Grundstücksankäufe für den Flughafenausbau.

## Nachtragsbericht

\_\_\_Die Verkehrsentwicklung in den ersten zwei Monaten 2001 entsprach unseren Erwartungen. So stieg die Anzahl der Passagiere um 7,3 Prozent, das Höchstabfluggewicht um 1,8 Prozent und die Flugbewegungen um 5,1 Prozent.

\_\_\_Die Österreichische Industrieholding AG (ÖIAG) hat im März 2001 ihren Anteil von 8,18 Prozent an der Flughafen Wien AG an institutionelle Anleger im In- und Ausland verkauft. Damit hat sich der Anteil der öffentlichen Hand auf vierzig Prozent reduziert. Die Neustrukturierung der Eigentumsverhältnisse der Flughafen Wien AG, die mit dem Aktienrückkauf im November 2000 – dem ersten in Österreich über ein öffentliches Angebot – begonnen hatte, ist somit abgeschlossen.

\_\_\_Im März konnte im Mediationsverfahren mit unseren Anrainern zwischen den am Mediationsprozess beteiligten Partnern (Land Wien, Land Niederösterreich, Umlandgemeinden, Bürgerinitiativen und Aviation-Gruppe) eine Vereinbarung unterzeichnet werden.

\_\_\_Trotz des Mitbewerbers am Vorfeld ist es uns gelungen, zu Jahresbeginn mit British Airways für das Segment Handling einen 3-Jahres-Vertrag abzuschließen, der uns auch für weitere anstehende Gespräche mit potenziellen Handling-Kunden optimistisch stimmt. Dem mehrheitlichen Wunsch unserer Passagiere und Mitarbeiter entsprechend haben wir den Flughafen Wien per 1. März zum Nichtraucher-Airport erklärt. Für unsere rauchenden Kunden wurden eigene, optisch ansprechende Zonen geschaffen.

# Segmentberichterstattung

## Airport

Gute Verkehrsentwicklung, Zuwachs bei Passagieren, Fracht und MTOW

### Segment Airport im Überblick in Mio. €

	1999	2000	Veränderung in Prozent
Umsatz <sup>1)</sup>	132,1	137,4	+ 4,0
Investitionen	37,5	17,1	- 54,3
Abschreibungen	27,5	29,4	+ 6,7
Mitarbeiter	371	331	- 10,8
Zuordenbare Aktiva	364,3	352,3	- 3,3
Betriebsergebnis	65,2	68,3	+ 4,9
EBIT-Margin	40,1%	40,2%	+ 0,3

<sup>1)</sup> exklusive interne Umsätze

Das Segment Airport umfasst den Betrieb und die Betreuung aller Bewegungsflächen, des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung. Flugbetriebsleitung, Feuerwehr, Ambulanz, Zutrittskontrollen und Winterdienst gehören ebenso zum Segment Airport wie die Betreuung bestehender sowie die Akquisition neuer Fluggesellschaften. Eine wesentliche Aufgabe ist die mittel- und langfristige Sicherstellung der Pisten- und Terminalkapazität. Das Segment Airport deckt somit die klassische Dienstleistung eines Flughafens ab.

### Entwicklung im Geschäftsjahr

Die Entwicklung des Segmentes Airport war im Berichtsjahr durch die guten Verkehrsergebnisse geprägt. Die Anzahl der abgefertigten Passagiere stieg um 6,6 Prozent auf 11,9 Millionen, wobei die Anzahl der Transferpassagiere mit 9,3 Prozent stärker stieg. Die Flugbewegungen nahmen um 8,6 Prozent auf 186.469 zu, das ertragswirksame Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 6,6 Prozent auf 5,3 Millionen Tonnen. Insgesamt erzielte das Segment Airport mit 331 Mitarbeitern im Berichtsjahr einen Umsatz von € 137,4 Mio.; das ist ein Plus von 4,0 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Bei einem um 4,8 Prozent gestiegenen Aufwand konnte das Betriebsergebnis des Segmentes Airport um 4,9 Prozent auf € 68,3 Mio. gesteigert werden. Die EBIT-Margin betrug 40,2 Prozent.

Die Verkehrsentwicklung innerhalb des Berichtsjahres war nicht einheitlich. War das erste Quartal mit einem Passagierwachstum von lediglich 1,8 Prozent recht schwach, verzeichnete der April aufgrund der späten Osterfeiertage mit einem Plus von 12,3 Prozent den stärksten Zuwachs des Jahres. Auch die Sommermonate Juni und Juli lagen mit 9 Prozent über dem Schnitt. Ab August boomte die Anzahl der Transferpassagiere, was auf die positiven Auswirkungen des Beitritts der Austrian-Airlines-Gruppe zur Star Alliance (mit Sommerflugplan 2000) zurückzuführen ist. Der Wechsel der Allianz hatte noch einen weiteren positiven Nebeneffekt: Das Passagieraufkommen des Konkurrenten Swissair stieg um 53 Prozent, die Sabena



legte um 22 Prozent zu. Die Tatsache, dass die Anzahl der Passagiere, die nach Osteuropa geflogen sind, um 14 Prozent gestiegen ist, zeigt, dass wir unsere Bedeutung als Ost-West-Hub weiter ausbauen konnten. Insgesamt sind uns im Berichtsjahr 53 Airlines angefliegen, die 138 Destinationen bedient haben. Neu im Flugplan waren unter anderem Chicago und Washington, weggefallen ist zum Beispiel Hongkong. Trotz des gestiegenen Verkehrsaufkommens ist es uns gelungen, die Minimum Connecting Time von 25 Minuten beizubehalten und die Anzahl der Verspätungen weiter zu reduzieren, womit wir weiterhin zu den schnellsten Transfer-Flughäfen in Europa zählen.

\_\_\_Operativ war das Segment Airport im Geschäftsjahr 2000 durch den Beitritt der Austrian Airlines-Gruppe zur Star Alliance geprägt. Die Umstellung auf das Star-Alliance-Check-in-System bedingte auch Änderungen im operativen Ablauf, die nach anfänglichen Schwierigkeiten (insbesondere bei der Gepäckbeförderung) gemeistert werden konnten. Die Check-in-Schalter der Fluglinien Lauda Air und Lufthansa wurden in den Terminal 1 zu den Austrian Airlines verlegt, ein gemeinsamer Star-Alliance-Ticket-Verkaufsschalter installiert. Zahlreiche andere Fluggesellschaften wurden in den Terminal 2 übersiedelt. Für die Etablierung des zweiten am Flughafen Wien zugelassenen Bodenabfertigers, der VAS Bodenverkehrsdienste GmbH, wurde die entsprechende Infrastruktur geschaffen.

\_\_\_Für weltweite Schlagzeilen sorgte die Notlandung eines Airbus A 310 der deutschen Fluggesellschaft Hapag Lloyd am 12. Juli 2000, bei der glücklicherweise keine Passagiere zu Schaden kamen. Der Flughafen musste für rund 45 Minuten zur Gänze gesperrt werden. Der vorbildliche Einsatz aller internen Rettungskräfte und der Einsatzmannschaften aus dem Umland sowie der reibungslose Ablauf fanden internationale Anerkennung. Die schwierige Bergung des Wracks durch unsere Feuerwehr stellte die hohe Qualität unserer Dienstleistungen eindrucksvoll unter Beweis.

\_\_\_Mit der endgültigen Entscheidung über das „Leitprojekt“ für den weiteren Ausbau des Flughafens und der Beauftragung der Architektengruppe Itten-Brechbühl-Baumschlager Eberle wurde eine wichtige Weiche für die Zukunft gestellt. Dies stellt sicher, dass die Ausbauprojekte entsprechend dem Verkehrswachstum bedarfsgerecht realisiert werden können. Durch das Vorziehen der Errichtung der acht internationalen Busgates bis zum Jahr 2003 kann die erste Phase der Terminalerweiterung auf 2007 verschoben werden.

\_\_\_Die Terminalerweiterung Nordost sieht vor, dass durch die baulichen Erweiterungsmaßnahmen ab 2007 jährlich 20 Millionen Passagiere zum gewohnt hohen Komfort am Flughafen Wien abgefertigt werden können. Es werden zusätzlich 17 Andockpositionen entlang des ebenfalls neu zu errichtenden Pierfingers geschaffen. Damit einhergehend werden die Flughafen-einrichtungen für die Abfertigung von Schengen- und Non-Schengen-Flügen optimal gewährleistet. Das gesamte Ausbauvolumen wird in der ersten Bauphase, die 2007 abgeschlossen sein wird, zirka 180.000 m<sup>2</sup>, verteilt über mehrere Ebenen, umfassen. Natürlich gehen die baulichen Maßnahmen Hand in Hand mit der großzügigen Erweiterung des Shopping-Angebots.

### Investitionen

\_\_\_Das Investitionsvolumen des Segmentes Airport lag mit rund € 17,1 Mio. unter dem ursprünglich geplanten Ausmaß, da wesentliche Projekte wie die Planung der Terminalerweiterung und der internationalen Busgates nicht in Angriff genommen werden konnten. Aufgrund der großen Komplexität der Vergabe wurde die Architektengruppe erst im November 2000 mit der Ausarbeitung dieser Projekte beauftragt. Rund die Hälfte der getätigten Investitionen entfiel auf Grundstücksankäufe, die für die Flughafenerweiterung benötigt werden. Um die Flexibilität bei der Nutzung der Check-in-Schalter zu erhöhen, wurden um € 1,6 Mio. Plasmabildschirme gekauft. Rund € 2 Mio. wurden zur Erstellung von Unterlagen über technisch mögliche Varianten einer Parallelpiste ausgegeben, die zunächst im Mediationsverfahren benötigt werden.



### Ausblick

\_\_\_Aufgrund des Konsolidierungsprozesses innerhalb der Austrian-Airlines-Gruppe rechnen wir mit einem Passagierwachstum von rund 5 Prozent und einem Bewegungswachstum von 3 Prozent. An Investitionen sind rund € 60 Mio. geplant, wobei der Löwenanteil auf Grundstücksankäufe und Planungen für Rollwege und Vorfelder sowie die Terminalerweiterung entfallen wird.



## Verkehrsentwicklung

---

### Bewegungen

1999		171.700
2000		186.500 / + 8,6%

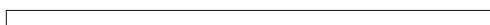

### MTOW (in Tonnen)

1999		5.020.000
2000		5.350.000 / + 6,6%

### Passagiere (an + ab)

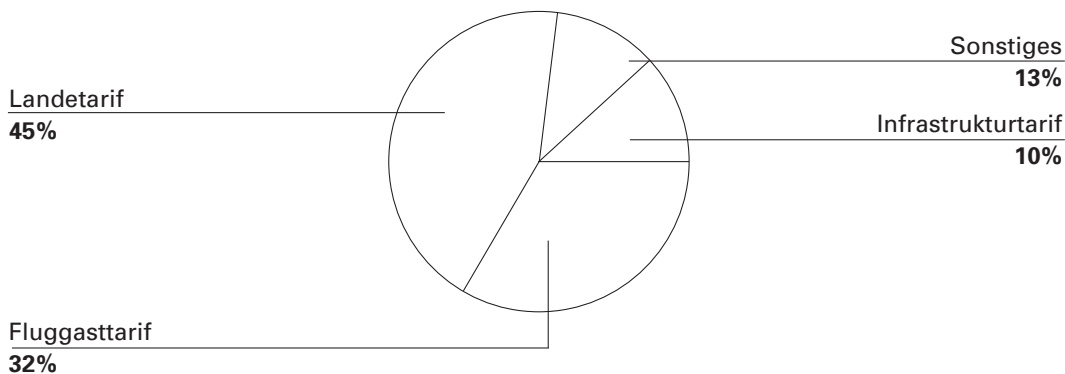
1999		11.204.000
2000		11.940.000 / + 6,6%

### Fracht (LFZ)

1999		111.581.000
2000		126.836.000 / + 7,0%

---

### Umsatzstruktur Airport



### Passagieraufkommen nach Airlines

Airlines	2000	in Prozent
AUA	4.870.507	40,8
Lauda Air	1.381.062	11,6
Deutsche Lufthansa	953.714	8,0
Tyrolean Airways	930.927	7,8
British Airways	394.438	3,3
Swissair	330.159	2,8
Air France	279.183	2,3
KLM	278.435	2,3
Aero Lloyd	189.743	1,6
Turkish Airlines	168.782	1,4

## Handling

Gutes Jahr durch starkes Verkehrswachstum

### Segment Handling im Überblick in Mio. €

	1999	2000	Veränderung in Prozent
Umsatz <sup>1)</sup>	108,3	117,9	+ 8,9
Investitionen	3,8	3,8	+ 0,1
Abschreibungen	4,0	3,6	- 10,6
Mitarbeiter	1.297	1.383	+ 6,6
Zuordenbare Aktiva	22,6	23,7	+ 5,1
Betriebsergebnis	17,7	23,3	+ 31,7
EBIT-Margin	15,6%	18,9%	+ 21,2

<sup>1)</sup> exklusive interne Umsätze

Das Segment Handling umfasst alle im Zusammenhang mit der Abfertigung von Linien-, Charter- und General-Aviation-Flügen erbrachten Dienstleistungen. Dazu zählen unter anderem das Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, der Passagiertransport bzw. der Crewtransport im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt, der Cateringtransport, die Kabinenreinigung, das Schleppen und die Enteisierung der Luftfahrzeuge, die Erstellung der Flugzeugdokumente inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen, die Abfertigung von Luftfracht und Trucking, das Führen des Importlagers sowie Private Aircraft Handling, Betankung und Hangarierung von Luftfahrzeugen der General Aviation. Leistungen im Rahmen der General Aviation werden von der dem Segment zugeordneten Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH wahrgenommen. Unsere potenziellen Kunden sind sämtliche den Flughafen Wien anfliegende Fluggesellschaften.

Das Segment Handling versteht sich als professioneller und wirtschaftlich erfolgreicher Komplettanbieter von Ground- und Fracht-Handling-Leistungen am Flughafen Wien. Qualifiziertes Personal, optimierte Arbeitsabläufe sowie innovative technologische Lösungen (z. B. Funklan, Baggage Reconciliation System) garantieren hohe Qualität und die im europäischen Vergleich einzigartig kurzen Transferzeiten am Flughafen Wien.

### Entwicklung im Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr 2000 verlief für das Segment Handling ausgezeichnet. Das Bewegungswachstum lag mit 8,6 Prozent über den Erwartungen. Außerdem hat der vom Verkehrsministerium mit der zweiten Lizenz für Bodenabfertigungsdienste am Flughafen Wien ausgestattete Mitbewerber, die VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH, seinen Betrieb erst im Herbst 2000 aufgenommen, sodass es für das Segment Handling nur zu einem minimalen Marktverlust kam. 1.383 Mitarbeiter erwirtschafteten im Segment Handling mit einem externen Umsatz von € 117,9 Mio. einen Zuwachs von 8,9 Prozent, was im Wesentlichen auf das Bewegungswachstum zurückzuführen ist.

\_\_\_Im Berichtsjahr wurden 186.469 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr, 20.499 Bewegungen der General Aviation und 373.624 Tonnen (Gepäck in & out inkl. Transfer, Post, Cargo inkl. Trucking) und 11,2 Millionen Gepäckstücke abgefertigt. Das Jahr war geprägt vom Beitritt der AUA-Gruppe zur Star Alliance, auf die im Jahr 2000 mit 129.435 Bewegungen 69 Prozent der Gesamtbewegungen entfielen. Als Reaktion darauf weitete die Qualiflyer-Gruppe mit 17.320 Bewegungen ihre Frequenzen deutlich aus, was einer Steigerung von 49 Prozent zu 1999 entspricht.

\_\_\_Der Frachtbereich verzeichnete mit 180.667 Tonnen ein unerwartet starkes Wachstum von 12,1 Prozent gegenüber 1999. Dabei war die Steigerung im Trucking (Luftfrachtersatzverkehr mit Lkw) wesentlich stärker als in der Luftfracht. Der Export stieg mit + 10,4 Prozent Luftfracht und + 37 Prozent Trucking stärker als der Import. Ausschlaggebend für diese Entwicklung war das generell gute Wachstum der Homecarrier-Gruppe und der für das Einzugsgebiet aus den österreichischen Bundesländern bzw. den osteuropäischen Anrainerstaaten attraktive Flugplan ex VIE, speziell nach Far East und Eastern Europe.

\_\_\_Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt erweiterte die Vienna Aircraft Handling GmbH ihr Tätigkeitsfeld durch Vertragsabschlüsse mit diversen Frachtfirmen. Die VAH geht auf diesem Gebiet einen Schritt in Richtung vermehrter Abfertigung von Kleinfrachtflugzeugen. Intensive Bemühungen im Bereich Private Aircraft Handling und Brokerage führten in der Business Aviation zu Umsatzsteigerungen gegenüber dem Geschäftsjahr 1999. Der General-Aviation-Store im Bereich des General-Aviation-Terminals bietet seit Herbst 2000 auch klassische Duty-free-Waren zum Verkauf an.

\_\_\_Das Bewegungs- und Frachtwachstum sowie der Anstieg an Transfer-Passagieren (+ 9,3%) bei hohem Gleichzeitigkeitsfaktor in der Gepäckzentrale in Spitzenstunden (zirka 80 Container in der Stunde bzw. 50 Container und Gepäckwagen in 15 Minuten) konnte mit vermehrtem Einsatz von Teilzeitbeschäftigten, Abdecken der Spitzenbelastung mit Überstunden sowie einer Personalaufstockung von 64 Mitarbeitern bewältigt werden. Die Gesamtkostenentwicklung bewegte sich trotz steigender Treibstoffkosten, erhöhter Versicherungsprämien und den im Vergleich zum Vorjahr höheren Instandhaltungskosten im Plan.

\_\_\_Das Segment Handling erzielte im Berichtsjahr ein EBIT von € 23,3 Mio., was gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 31,7 Prozent bedeutet.

### **Investitionen**

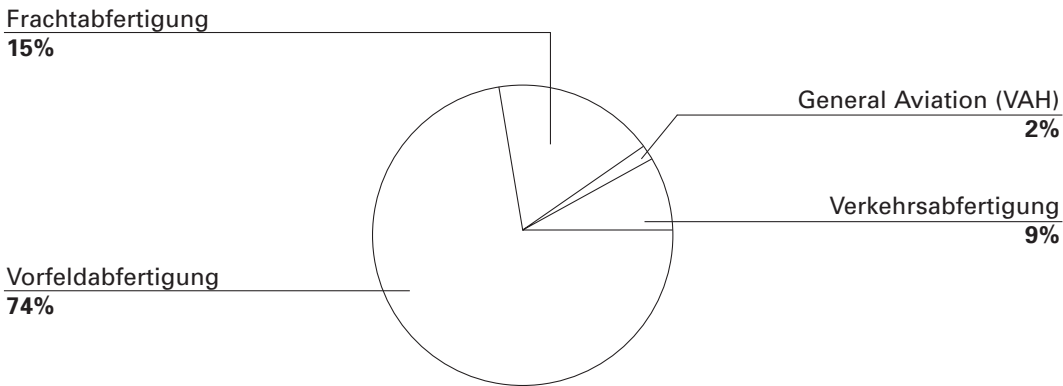
\_\_\_Mit Investitionen in Höhe von € 3,8 Mio. wurde im Jahr 2000 planmäßig mit dem kontinuierlichen Erneuerungsprozess bei Fahrzeugen und Geräten begonnen. Um eine mittelfristige Senkung der Betriebskosten sowie eine konstante Abfertigungsqualität zu erreichen, wurden z. B. drei stangenlose Flugzeugschlepper (€ 1,1 Mio.), vier doppelt gesteuerte Passagierbusse (€ 1,2 Mio.) sowie zwei Passagiertreppen (€ 0,3 Mio.) angeschafft. Mit dem Ziel der Verbesserung der Logistikkabläufe wurde um ca. € 0,5 Mio. das Hochregalbeschickungssystem im Fracht-Import neu gestaltet und ein automatisches Stückgutwiege- und Messsystem installiert.

**Ausblick**

Die Entwicklung des Geschäftsjahres 2001 wird von zwei Faktoren geprägt sein: Aufgrund des Konsolidierungsprozesses innerhalb der OS-Gruppe rechnen wir mit einem Flugbewegungswachstum von drei Prozent. Zusätzlich wird der Mitbewerber VAS Bodenverkehrsdienste GmbH seine operative Tätigkeit voll entfalten, wobei wir im Bereich der Vorfeldabfertigung einen Marktanteil von 95 Prozent erwarten. Insgesamt wird daher für 2001 für das Segment Handling mit einem etwas geringeren Abfertigungsvolumen gerechnet. Aufgrund des laufend sinkenden Kapazitätsangebotes in der Luftfracht wird bei eher stagnierendem Luftfrachtanteil der Trucking-Anteil weiter steigen. Positive Impulse für Luftfrachtsteigerungen werden immer mehr durch Integratoranteile gegeben sein.

Das Segment Handling sieht in seinem international anerkannten Know-how, neben nachhaltigem Kostenmanagement und aktiver Marktbearbeitung, solide Grundlagen für die Bewältigung der neuen Herausforderungen. Als positives Indiz kann gewertet werden, dass es gelungen ist, mit dem kosten- und qualitätsbewussten Handling-Kunden British Airways einen 3-Jahres-Vertrag abzuschließen.

**Umsatzstruktur Handling**



## Non-Aviation

Trotz Duty-free Wegfall Niveau gehalten

### Segment Non-Aviation im Überblick in Mio. €

	1999	2000	Veränderung in Prozent
Umsatz <sup>1)</sup>	72,0	71,7	- 0,4
Investitionen	11,4	6,9	- 39,2
Abschreibungen	11,1	11,2	+ 0,6
Mitarbeiter	753	804	+ 6,8
Zuordenbare Aktiva	119,3	114,4	- 4,1
Betriebsergebnis	25,0	26,8	+ 7,0
EBIT-Margin	22,6%	23,4%	+ 3,3

<sup>1)</sup> exklusive interne Umsätze

Das Segment Non-Aviation umfasst verschiedenste Leistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, VIP-Center und -Loungen, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik und Baumanagement. Die rund 200 am Standort befindlichen Unternehmen beziehen von diesem Segment Dienstleistungen aus den Bereichen Telekommunikation, EDV sowie Ver- und Entsorgung. Der Anteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2000 22 Prozent.

#### Entwicklung im Geschäftsjahr

Die Umsatzentwicklung im Segment Non-Aviation hängt nur mittelbar von der für den Flughafenbetrieb wichtigen Verkehrsentwicklung ab. In diesem Segment spielen Strom-, Telefon- und Rohstoffpreisentwicklung, der Verbraucherpreisindex sowie die Kaufkraftentwicklung eine viel entscheidendere Rolle. Im Berichtsjahr ging der externe Umsatz im Segment Non-Aviation um 0,4 Prozent auf € 71,7 Mio. zurück. 804 Mitarbeiter erwirtschafteten ein Ergebnis vor Zinsen und Steuern von € 26,8 Mio., 7,0 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Die EBIT-Margin des Segmentes betrug 23,4 Prozent.

Der Bereich der Sicherheitsdienstleistungen wird von der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) wahrgenommen. Diese führt im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres die Personen- und Handgepäckkontrollen am Flughafen Wien durch. Weitere Erlöse erzielt die VIAS aus den Rollstuhltransporten und aus sonstigen Sicherheitsdienstleistungen wie die Kontrolle von Großgepäck oder Reisedokumenten für Airlines. Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte die VIAS ein Umsatzplus von 4,5 Prozent erzielen. Der Umsatz der Parkierung stieg im Berichtsjahr um 4,3 Prozent auf € 12,4 Mio. Das Umsatzplus liegt unter dem Verkehrswachstum und ist unter anderem auf eine Zunahme der Kurzparker zurückzuführen. Mit der Eröffnung des Parkhauses 4 im März 2000 erhöhte sich das Angebot an überdachten Stellplätzen um 47 Prozent auf 4.631 Parkplätze. Insgesamt standen 10.500 Parkplätze zur Verfügung.

Sinkende Preise beim Strom schmälern einerseits die Erlöse, andererseits den Betriebsaufwand des Segmentes Non-Aviation. Zusätzlich wurde im Berichtsjahr ein geringerer Wärmeverbrauch festgestellt, dem allerdings höhere Bezugskosten gegenüberstanden.

Die Telekommunikation war auch im abgelaufenen Jahr einer weiteren überproportionalen Preiserosion ausgesetzt. Durch die konsequente Weiterverfolgung des gemeinsamen Marktauftrittes haben wir für die Telekommunikationskunden Kostenvorteile lukriert. Darüber hinaus konnten wir im Immobilienbereich mit kundenspezifischen Lösungen einige Neukunden gewinnen. Derzeit betreuen wir zirka 5.800 Nebenstellenanschlüsse.

Die Einnahmen aus der Vermietung der Gastronomieflächen sanken um 5,8 Prozent, da Flächen umgebaut wurden. Der positive Effekt aus diesem Umbau – z. B. McDonald's erzielt auf gleicher Fläche den doppelten Umsatz – wird sich 2001 bemerkbar machen.



### Shopping

	1999	2000	in %
Verkaufsfläche (in m <sup>2</sup> )	5.780	5.934	+ 2,7
Umsatz der Geschäfte (in Mio. €)	76,4	74,5	- 2,5
Erlös (in Mio. €)	11,9	10,3	- 13,9



### Gastronomie

	1999	2000	in %
Verkaufsfläche (in m <sup>2</sup> )	4.730	4.216	- 10,9
Umsatz Gastronomie (in Mio. €)	14,4	14,9	+ 3,5
Erlös (in Mio. €)	2,5	2,3	- 5,8

Der Wegfall des Duty-free-Verkaufs innerhalb der EU seit 1. Juli 1999 hat die Umsatzentwicklung in den 76 Geschäften geprägt. Dank rechtzeitig entwickelter Strategien zur Kompensation ist der Gesamtumsatz aller Shops trotz dieser einschneidenden Maßnahme im letzten Jahr nur um € 1,90 Mio. (- 2,5%) auf € 74,48 Mio. zurückgegangen. Dass der Umsatzverlust im Bereich Duty Free durch eine deutliche Umsatzsteigerung in den anderen Shops beinahe ausgeglichen werden konnte, zeigt das große Potenzial des Shopping-Bereiches auch nach der Abschaffung des Intra-EU-Duty-free. Die Erlöse für die Flughafen Wien AG aus der Vermietung der Flughafen-Shops sind dennoch – bedingt durch die Auswirkungen der Abschaffung des Duty-free-Verkaufs innerhalb der EU und die hohe Umsatzbedeutung dieser Shops für die Erlöse aus der Vermietung – um 14 Prozent zurückgegangen.



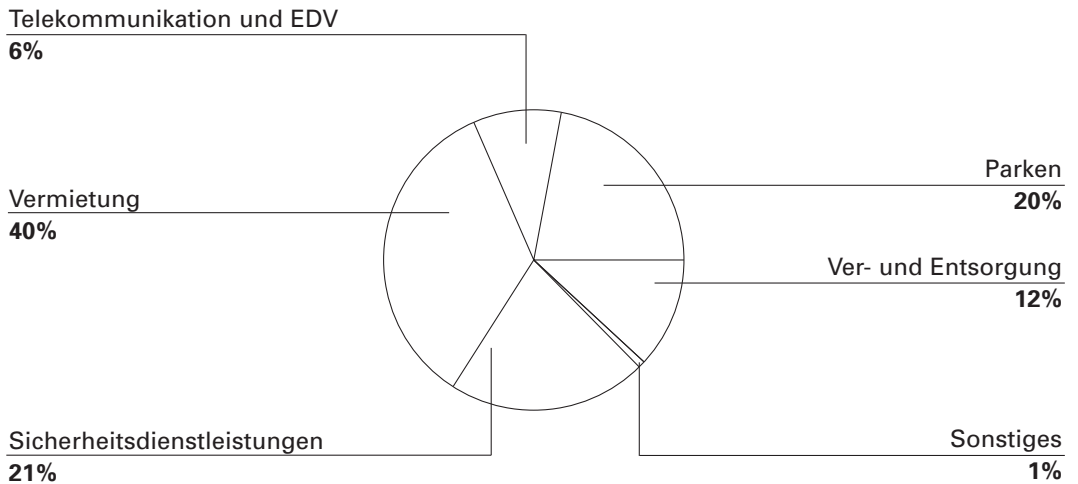
\_\_\_ Eine Vielzahl bestehender Geschäfte wurde umgebaut, um den aktuellen Trends im Airport-Retail Rechnung zu tragen (z. B. Billa, Swarovski, Adonis, Tie Rack). Ebenso wurde der größte Travel Value & Duty-free-Shop von Austrian Airlines (das Duty-free-Nachfolgekonzept) komplett umgebaut.

\_\_\_ Die Gesamtverkaufsfläche ist mit 5.934 m<sup>2</sup> (+ 2,7%) leicht gewachsen. Zur Ankurbelung des Umsatzes haben wir in Kooperation mit Austrian Airlines, den Shop-Mietern und Medien zahlreiche attraktive Sales-Promotion-Aktionen durchgeführt. Besonderes Augenmerk lag auf der Bewerbung der Marke „Travel Value“ und der Steigerung des Bekanntheitsgrades dieses Flaggschiff-Konzeptes, das europaweit an 150 Standorten umgesetzt wird und im Wesentlichen darin besteht, den Konsumenten alle Waren (außer Zigaretten) wie früher im Duty-free-Shop um 10 bis 15 Prozent billiger anzubieten als außerhalb des Flughafens – und dies bei gesteigertem Erlebniswert durch größere Auswahl und netteres Ambiente.

**Investitionen**

\_\_\_ Das Segment Non-Aviation verzeichnete im Berichtsjahr Investitionen in Höhe von € 6,9 Mio. Der Löwenanteil entfiel auf die Fertigstellung des Parkhauses 4, das mit 2.389 Stellplätzen das größte Parkhaus Österreichs ist. Kleinere Investitionen gab es im Bereich der EDV.

**Umsatzstruktur Non-Aviation**



## **Ausblick**

\_\_\_Aufgrund der im Berichtsjahr getroffenen Maßnahmen – Umbau verschiedener Gastronomie- und Shopflächen – und der Tatsache, dass das neue Travel-Value-Konzept zu greifen beginnt, erwarten wir eine positive Umsatzentwicklung im Bereich Shopping und Gastronomie. Für den Bereich der Sicherheitsdienstleistungen gehen wir von einem Umsatzvolumen in Höhe des Vorjahres aus.

\_\_\_In der Telekommunikation ist mit einem weiteren Preisverfall, aber einer guten Ertragsentwicklung zu rechnen. Im Sinne der Multiprovider-Strategie wird ein weiterer Festnetzanbieter am Flughafen etabliert. Innovative Technologien werden neue Lösungen für GSM, Festnetztelefonie, Überleitung Festnetz zu GSM (Gateway) sowie Mobile Airport Services ermöglichen.

\_\_\_Durch die Erschließung eines Betriebsansiedlungsgebäudes für Kurierdienste und die Erweiterung der Frachtflächen stehen neue vermietbare Flächen zur Verfügung. Größere Investitionen in Höhe von € 9,4 Mio. sind im Bereich der EDV geplant.

# Innovationen

High-Tech-System dient Kunden und entlastet Anrainer

## AAA-Projekt

\_\_\_Im Berichtsjahr wurde von Austrian Airlines, der Austro Control und dem Airport Vienna das AAA-Projekt ins Leben gerufen. Das Projekt dient dazu, die Abläufe zwischen den drei Unternehmen zu verbessern, um die An- und Abflugverfahren sowie die Pünktlichkeitsrate zu optimieren und die Turnaround-Zeiten zu verringern. Eine der wichtigsten Einrichtungen, die das AAA-Projekt initiieren konnte, ist der Arrival-Manager, eine Computeranwendung der Austro Control. Dieser wird alle Luftfahrzeuge in einem Umkreis von 200 Meilen vor dem Airport elektronisch erfassen und bei 150 Meilen in eine Sequenz bringen. Der Pilot erfährt dann von der Austro Control, mit welcher Geschwindigkeit er den Flughafen anfliegen muss, um Umwege und Wartezeiten zu vermeiden. Für die Airlines bedeutet dies einen geringeren Treibstoffverbrauch und für den Flughafen Wien die genaue Kenntnis, wann welches Flugzeug landen wird. Das ist für die gezielte Vorbereitung der Ankunft ein enormer Vorteil, insbesondere für die Entladung und das Catering. Der Arrival-Manager kann so programmiert werden, dass er in Spitzenzeiten die Kapazität optimiert und in der Nacht die Routen so legt, dass möglichst wenige Wohngebiete überflogen werden, was aus Sicht der Anrainer von ganz besonderer Bedeutung ist. Die Vorbereitungen für die Einrichtung des Arrival-Managers sind vielfältig und werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Internationale Vorbilder gibt es bereits in Paris und in Sydney.

## Upgrade FANOMOS

\_\_\_Mit einem Investitionsvolumen von € 0,2 Mio. wurde das FANOMOS-System (Flight Track and Noise Monitoring System; ein von uns betriebenes System zur Aufzeichnung von Flugbewegungen und Fluglärm) verbessert. Die Integration in das Flughafen-Netzwerk ermöglicht verschiedenste Möglichkeiten der Flugspuruntersuchung und -darstellung. Mit der Hinterlegung so genannter Layers können zusätzliche Aussagen, wie z. B. die Entfernung eines Flugzeuges zu einer bestimmten Straße in Wien, getroffen werden. Durch den Import von tatsächlichen Flugspuren in ein Lärmzonenberechnungsprogramm können Zonen der Fluggeräuschmission für beliebige Zeiträume dargestellt werden. Durch ein integriertes Reporting-Tool sind spezielle Auswertungen, wie z. B. die zehn lautesten Flugzeugtypen an einem Messpunkt, kurzfristig abrufbar. Das FANOMOS-System liefert sowohl für die Planung als auch für das Mediationsverfahren wertvolle Daten.

## Optimierung der Gepäcksortieranlage

\_\_\_Mit einem Investitionsvolumen von € 1,9 Mio. wurde die Gepäcksortieranlage optimiert. Durch den Einsatz neuester Technologien von automatischen Gepäcklabel-Scannern (Barcodelesern) wurde die Anzahl der nicht zuordenbaren Gepäckstücke deutlich verringert, durch den Austausch von Schuppenförderern und die Schaffung einer weiteren Ausfahrt die Schnelligkeit erhöht.

# Unsere Mitarbeiter

Mitarbeiter über Privatstiftung direkt am Dividendenertrag beteiligt

## Mitarbeiterstiftung

\_\_\_Die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG sind seit dem Vorjahr über eine Privatstiftung direkt am Dividendenertrag des Unternehmens beteiligt. Die zehn Prozent rückgekauften Aktien wurden von der Flughafen Wien AG in diese unabhängige Privatstiftung eingebracht. Im Gegenzug haben die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG einer Änderung des Kollektivvertrages zugestimmt und auf ihre vom EBIT abhängige Prämie verzichtet, die auf ein Monatsgehalt beschränkt war. Ab dem Jahr 2000 werden unsere Mitarbeiter wie jeder andere Aktionär eine Dividende beziehen und so die Chance haben, bei guter Unternehmensentwicklung auch mehr zu partizipieren. Die von der AG völlig unabhängigen Organe der Stiftung sind der Vorstand, der Beirat und der Stiftungsprüfer.

## Personalstand

\_\_\_Der Personalstand der Flughafen Wien Gruppe betrug zum Bilanzstichtag 2.644 Mitarbeiter – davon 1.895 Arbeiter und 749 Angestellte. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies bei den Arbeitern eine Steigerung von 5,1 Prozent, bei den Angestellten einen Anstieg von 0,7 Prozent. In der Flughafen Wien AG waren zum Bilanzstichtag 2.312 Mitarbeiter beschäftigt. Das Durchschnittsalter liegt bei 38,4 Jahren, die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit bei rund elf Jahren. Gemessen an den Verkehrseinheiten pro Dienstnehmer – das ist der durch einen Passagier oder 100 kg Fracht bzw. Luftpost erzielte Umsatz – konnte die Produktivität pro Mitarbeiter in der AG neuerlich um 2,5 Prozent gesteigert werden.

## Aus- und Weiterbildung

\_\_\_388 Mitarbeiter aus allen Konzernbereichen nahmen an insgesamt 93 Ausbildungskursen, von PC-Schulungen über Management- und Persönlichkeitsseminare bis zu Sprachkursen, teil. Wir bilden zurzeit 27 Lehrlinge zu Anlagenmonteuren, Sanitär- und Klimatechnikern, Betriebselektrikern, Kfz-Mechanikern/-elektrikern und Mechanikern sowie sieben Bürokaufleute aus.

## Sicherheit im Vordergrund

\_\_\_Das im Jahr 2000 installierte Unfallanalyse-System und die bereits umgesetzten Maßnahmen zeigten Wirkung: Trotz des gestiegenen Verkehrsaufkommens ist die Anzahl der Sachbeschädigungen um elf Prozent gesunken, die Schäden mit Beteiligung eines Luftfahrzeuges konnten um 36 Prozent reduziert werden. Speziell auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit sind weitere Maßnahmen geplant, um die Zahl der Arbeitsunfälle und die damit verbundenen Arbeitsausfalltage zu senken. Der kostenlose Gesundheits-Check der hauseigenen Ambulanz unter betriebsärztlicher Betreuung wurde von 117 Mitarbeitern in Anspruch genommen. Finanziell unterstützt wurde auch die Teilnahme an einem Seminar zur Raucherentwöhnung. 100 Mitarbeiter der Abfertigungsdienste nahmen an einem Seminar „Gesunder Rücken“ teil. 336 Mitarbeiter machten von der Möglichkeit einer kostenlosen Grippeimpfung Gebrauch.

### Kindergarten in Betrieb

Im Monat Februar wurde am Standort ein Kindergarten eröffnet, der durch seine langen Öffnungszeiten (täglich von 5.30 bis 20 Uhr) den Wünschen und Bedürfnissen von Mitarbeitern mit kleinen Kindern am Standort – insbesondere im Schichtdienst – entspricht. Kinder – auch von Nichtfirmenangehörigen – können hier auch halbtags (für € 2,75 pro Stunde) betreut werden.

Wir haben im Berichtsjahr mit € 36.366 den Kultur- und Sportverein Flughafen Wien unterstützt. Der vom Betriebsrat zu zwölf verschiedenen Terminen organisierte Betriebsausflug nach London wurde von den Mitarbeitern begeistert angenommen.

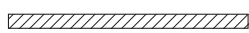
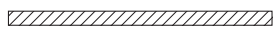
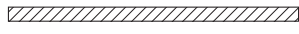
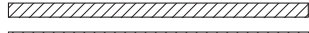
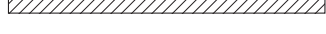
### Qualitätsmanagement

Die Unternehmensphilosophie „Total Quality Management“ stellt zufriedene Kunden und Mitarbeiter, die permanente Verbesserung von Arbeitsabläufen, Teamwork und Führungskräfteentwicklung sowie die gemeinsame Entwicklung von Unternehmenszielen in den Vordergrund. Zur Stärkung der sozialen Kompetenz nahmen im Berichtsjahr rund 80 Führungskräfte an Seminaren zu den Themen Kommunikation, Persönlichkeitsstruktur, Team- und Führungsarbeit teil. Auf dem 1. VIE-Führungskräfte treffen konnten diesbezügliche Erfahrungen ausgetauscht werden.

In der jährlichen Mitarbeiterumfrage haben wir unser angestrebtes Qualitätsziel („50 Prozent der Mitarbeiter sind der Meinung, dass die Arbeitsabläufe in ihrer Organisationseinheit gut organisiert sind“) abgefragt. Dieses Ziel konnte mit 55 Prozent sogar noch übertroffen werden. Ein weiterer Schwerpunkt des Jahres war die Einführung eines EDV-unterstützten Prozessmanagements, bei dem alle Abläufe im Unternehmen erfasst und optimiert werden sollen. Dieses Projekt wird 2001 fortgeführt.

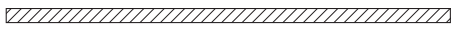


### Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter

1996		4.630 / + 1,3%
1997		5.005 / + 8,1%
1998		5.321 / + 6,3%
1999		5.433 / + 2,1%
2000		5.567 / + 2,5%



### Mitarbeiter nach Segmenten

Airport		331
Handling		1.383
Non-Aviation		804
Verwaltung (nicht zugeordnet)		126

### Lärmentwicklung

\_\_\_Im Jahr 2000 kamen kaum betriebliche Einschränkungen des Flugverkehrs vor. Eine Ausnahme bildete das Instrumenten-Landesystem der Piste 16, das aufgrund der Hapag-Lloyd-Notlandung zwischen 12. Juli und 11. August 2000 nicht zur Verfügung stand. In diesem Zeitraum konnte bei südlichen Winden nur die Piste 11 für Landeanflüge verwendet werden. Der unüblich hohe Anteil an südöstlichen Winden führte im vergangenen Jahr zusätzlich zu vermehrten Flügen über das Wiener Stadtgebiet.

\_\_\_Dies wirkte sich entsprechend auf die Ergebnisse der zwölf fixen Lärmmessstellen aus. So wurden an den Messstellen im An- und Abflugbereich der Piste 16/34 (Wien-Donaustadt, Groß-Enzersdorf, Enzersdorf/Fischa, Schwadorf und Margarethen/Moos) bezüglich des äquivalenten Dauerschallpegels über das Jahr gerechnet (LDN = Day and Night Level) wieder die Werte des Jahres 1998 erreicht. Seit 1998 hat jedoch der Flugverkehr um 12,8 Prozent zugenommen! Der vermehrte Einsatz leiserer Flugzeugtypen machte diese Reduktion der LDN-Pegel möglich. Das Ergebnis 1999 dieser Messstellen ist nicht repräsentativ, da die Piste 16/34 sechs Monate lang gesperrt war.

\_\_\_Die Messstelle in Fischamend zeigte eine Abnahme um 1,5 dB(A) und weist somit den geringsten jemals gemessenen Jahreswert auf. Auch der Wert der im Abflugbereich 11 liegenden Messstelle in Kleinneusiedl reduzierte sich auf den im Jahr 1998 registrierten Pegel. An den im Abflugbereich der Piste 29 liegenden Messstellen in Zwölfaxing, Maria Lanzendorf und Rauchenwarth konnte eine Abnahme der Pegelwerte festgestellt werden, die in Maria Lanzendorf mit einer Reduktion von 2,6 dB(A) besonders deutlich ausfiel. Weiters zeigen die im Anflugbereich zur Piste 11 liegenden Messstellen in Schwechat (- 2,4 dB(A)) und Wien-Simmering (- 1 dB(A)) gegenüber dem Jahr 1999 eine Abnahme. Bei den Lande-Maximal-Pegeln konnten hingegen keine verbesserten Werte ermittelt werden.

\_\_\_Die Fluglärmszone für das Jahr 2000 wurde erstmals mithilfe neuester Basisdaten gemessen. Basierend auf der ÖAL-Richtlinie Nr. 24 zur Ermittlung von Fluglärmszonen wurden gleichzeitig die neuen „Vorbeiflugzeiten“ (= „hörbare“ Dauer des Überfluges) in die Ermittlung einbezogen. Die Fluglärmszonenermittlung ist daher nicht direkt mit den Vorjahren zu vergleichen. Für 2000 ergab sich ein äquivalenter Dauerschallpegel von 66 dB(A) für eine Fläche von 10,74 km<sup>2</sup> (1999: 15,16 km<sup>2</sup>), wobei die Zone kein besiedeltes Gebiet umschließt. Die Anzahl der Flugzeuge innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate blieb etwa gleich, die Anzahl der Flugbewegungen hingegen erhöhte sich um 8,4 Prozent, die der Nachtflugbewegungen um 2,8 Prozent.

\_\_\_Unser Kontrollsystem FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) zur Ermittlung der Abweichungen von festgelegten Flugverfahren registrierte 576 (1999: 313) Abweichungen, das sind 0,6 Prozent aller Starts. Dabei ist festzustellen, dass es sich dabei keinesfalls um eine Missachtung bestehender Vorschriften handelt, die eine Beeinträchtigung der Sicherheit nach sich zieht. Die Flugzeuge haben sich in jedem Fall innerhalb der international zulässigen Toleranzbereiche befunden. Bei den Landungen wurden keine Abweichungen verzeichnet.

### Beschwerden

\_\_\_Aufgrund der bereits erwähnten besonderen Windsituation im abgelaufenen Jahr hat sich der Anteil der Landeanflüge über dem Stadtgebiet von Wien im Anflug zur Piste 11 zwar gegenüber 1999 sehr deutlich von 21,3 Prozent auf 15,4 Prozent verringert, lag aber noch immer um 5 Prozent über dem langjährigen Durchschnitt. In absoluten Zahlen gesehen entspricht dies um 50 Prozent mehr Landungen in Pistenrichtung 11 als im Jahr 1998.

\_\_\_Zusätzlich erhöhten sich die Anflüge zur Piste 16 gegenüber 1999, als die Piste wegen Bauarbeiten gesperrt war, um das Doppelte. Dies hat dazu geführt, dass sich die Beschwerdeanzahl zwar um 27 Prozent reduziert hat, jedoch mit 1.150 Meldungen noch immer ein vergleichsweise hohes Niveau hält. 70 Prozent davon stammten aus dem Wiener Stadtgebiet, vor allem aus den Bezirken 22 und 15. Die meisten Beschwerden, bezogen auf die Einwohnerzahl, stammen aus den Gemeinden Schwadorf, Enzersdorf/Fischa, Zwölfaxing und Groß-Enzersdorf.

### Schadstoffe

\_\_\_Mit der seit 1997 im Einsatz befindlichen Schadstoffmessanlage wurden im abgelaufenen Jahr Messungen in den Ortschaften Rauchenwarth und Zwölfaxing (noch nicht abgeschlossen) durchgeführt. Die Messwerte selbst werden von der niederösterreichischen Landesregierung erfasst und in einem gesonderten Bericht dargestellt und interpretiert. Insgesamt betrachtet kann jeweils festgestellt werden, dass messtechnisch kein Einfluss des Flughafens bzw. des Flugbetriebes auf die in der Umgebung des Flughafens herrschende Luftgüte nachweisbar ist. Als nächster Standort für eine Schadstoffmessanlage ist Margarethen/Moos vorgesehen.

### Fensterförderung

\_\_\_Im Berichtsjahr haben wir den Einbau von Lärmschutzfenstern in den Anrainergemeinden mit € 363.364 gefördert. Seit Beginn der Aktion hat der Flughafen bereits € 1,3 Mio. an Förderungen zur Verfügung gestellt.

### Abweichungen

	1998	1999	2000
Anzahl der Flugbewegungen	165.242	171.682	186.469
Anzahl Abweichungen Starts	256	313	576
Anzahl Abweichungen Landungen	0	0	0
Anteil Abweichungen gesamt in %	0,2	0,2	0,3

### Fluglärmbeschwerden

	1998	1999	2000
Insgesamt	373	1.578	1.150
davon aus Wien	143	1.120	803
aus Niederösterreich	230	458	347

\_\_\_ Anders als bei vielen anderen börsennotierten Unternehmen hat unsere Kommunikationsarbeit viele Facetten: Fast tagtäglich ereignen sich bei uns Geschehnisse, die meist nur indirekt mit dem Unternehmen zu tun haben, bei denen aber die Kommunikationsabteilung des Flughafens der erste Ansprechpartner ist.

### 12. Juli 2000

\_\_\_ Die Notlandung eines mit 142 Passagieren und acht Besatzungsmitgliedern besetzten Airbus A 310 der Hapag Lloyd am 12. Juli 2000 war das herausragende Ereignis des Jahres. Obwohl zum Glück keine Passagiere zu Schaden kamen, war das nationale und internationale Medieninteresse enorm. Bereits kurze Zeit nach der Notlandung waren mehr als 80 Medienvertreter, darunter 18 Fernsehteams, vor Ort. Unsere Mitarbeiter organisierten Film- und Fotoaufnahmen, Interviewpartner sowie Pressekonferenzen. In den ersten fünf Tagen mussten 21 TV-Liveeinstiege koordiniert und rund 150 Medienvertreter vor Ort laufend mit aktuellen und Hintergrundinformationen versorgt werden. Die erworbenen Erfahrungen im Krisenmanagement konnten wir Kollegen anderer europäischer Flughäfen in zahlreichen Vorträgen weitervermitteln.

### Mediation

\_\_\_ Die intensive und rechtzeitige Information der Anrainer über den bevorstehenden Flughafen ausbau wurde 2000 auch in personeller Hinsicht verstärkt. Da unsere Ausbauvorhaben in der Bevölkerung Ängste und Befürchtungen hervorrufen, haben wir gemeinsam mit Vertretern der Anrainergemeinden, Bürgerinitiativen, den Ländern Wien und Niederösterreich und den Umweltschutzverbänden ein Mediationsverfahren initiiert. So wird noch vor Beginn des im UVP-Gesetz festgelegten Behördenverfahrens ein Interessenausgleich mit den Betroffenen gesucht. Eine Vorbereitungsgruppe aus Vertretern der Flughafen Wien AG, der Anrainergemeinden, der Bürgerinitiativen, der Länder Wien und Niederösterreich und aus den Umweltschutzverbänden hat ein international erfahrenes Mediationsteam ausgewählt. Bei der Auftaktveranstaltung im November haben mehr als 200 Personen die Gelegenheit zum Gespräch genutzt. Dabei konnten wertvolle Inputs für die weitere Arbeit im Mediationsforum gesammelt werden. Das Mediationsforum wird in weiterer Folge den Mediationsvertrag vereinbaren, der Teilnehmer, Inhalte sowie Strukturen und Regeln der Zusammenarbeit festlegt. Erst wenn dieser Vertrag abgeschlossen ist – voraussichtlich im ersten Quartal 2001 –, geht es an die Diskussion von Inhalten und Positionen. Das eigentliche Mediationsverfahren soll im Frühjahr 2002 abgeschlossen werden. Nähere Informationen zum Mediationsverfahren finden Sie unter [www.viemediation.at](http://www.viemediation.at).

Für weitere Fragen kontaktieren Sie Mag. Dagmar Lang:  
+43/1/7007-22103  
e-mail: [m@viennaairport.com](mailto:m@viennaairport.com)





**Gehirn**

Das „RED CAP“ ist das fahrende Gehirn des Flughafens.

# Rückführung / Transfergepäck

SIEMENS SIMATIC OP17

UIE Vienna International Airport  
Freigabe Anlage  
Tao1 Tao2 Tao3 QUIT SVST STOR

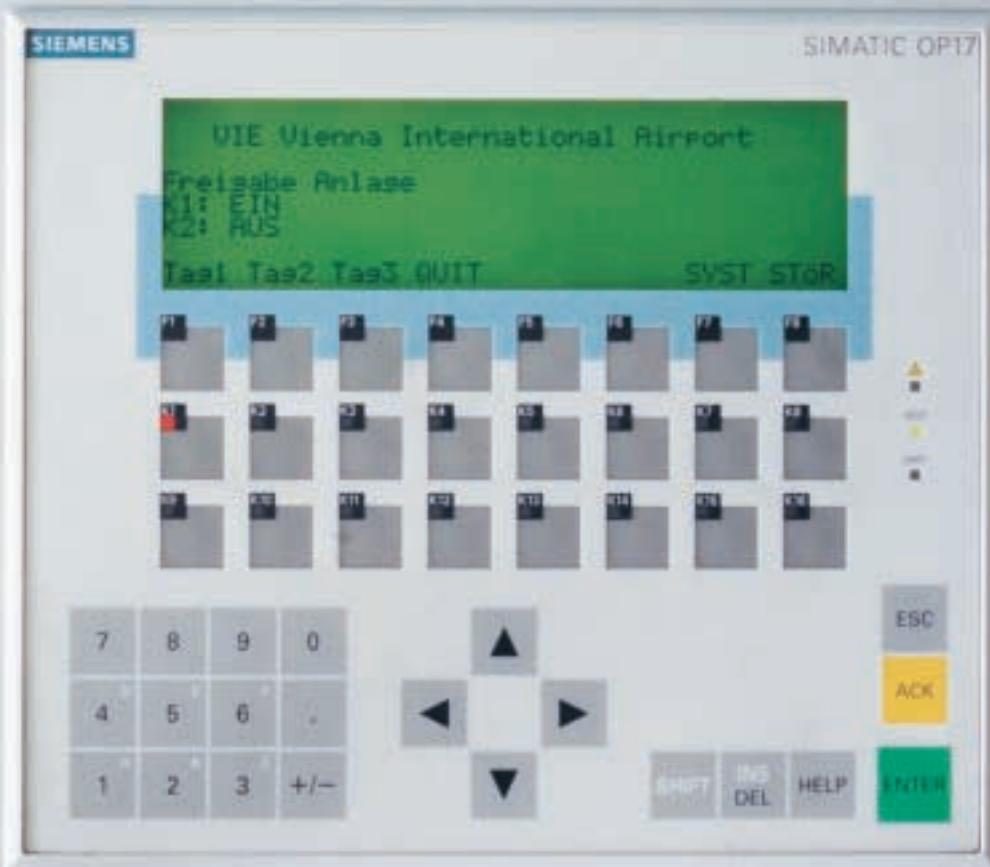
7 8 9 0  
4 5 6 -  
1 2 3 +/-

ESC  
ACK  
ENTER

HELP DEL

Auch wenn es der Verstand erklären kann, bleibt es auf unerklärliche Weise faszinierend.

## Lokalgepäck





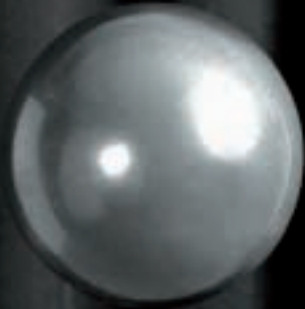
**Präzision**  
Über 2.600 Mitarbeiter stellen den reibungslosen Ablauf sicher.



CAUTION  
BLIND RECORDED  
HERE



**Das Wunder des unsichtbaren  
Funktionierens liegt in ganz  
nüchternen Zahlen.**







Konzernabschluss 2000

Flughafen Wien AG

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2000

Flughafen Wien AG

in T€	Erläuterung	2000	1999
Umsatzerlöse	(29)	327.438,5	312.611,6
Sonstige betriebliche Erträge	(1)	6.923,3	4.936,9
Betriebsleistung		334.361,8	317.548,5
Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen		-19.025,3	-17.933,5
Personalaufwand	(2)	-133.223,3	-133.184,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	(9-12)	-44.416,2	-42.791,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(3)	-44.586,5	-34.138,3
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>93.110,4</b>	<b>89.500,9</b>
Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen	(4)	1.750,6	0,0
Zinsergebnis	(5)	17.953,3	13.681,4
Sonstiges Finanzergebnis	(6)	-11.127,4	-874,9
Finanzergebnis ohne at equity Unternehmen		8.576,4	12.806,5
Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen	(4)	917,4	-6.458,7
Finanzergebnis		9.493,9	6.347,8
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>		<b>102.604,2</b>	<b>95.848,7</b>
Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“	(7)	-3.350,0	0,0
Ergebnis vor Ertragsteuern nach Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“		99.254,2	95.848,7
Ertragsteuern		-30.014,3	-33.899,7
Steuerersparnis aus Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“		3.859,7	0,0
Ertragsteuern	(8)	-26.154,6	-33.899,7
<b>Jahresgewinn</b>		<b>73.099,6</b>	<b>61.949,0</b>
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(9)	20.881.918	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €)		3,48	2,95
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		2,10	1,60
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		44.100,0	33.600,0

# Konzernbilanz

zum 31.12.2000

Flughafen Wien AG

in T€	Erläuterung	31.12.2000	31.12.1999
<b>AKTIVA</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(10)	2.612,1	2.792,0
Sachanlagen	(11)	458.547,7	474.355,1
Finanzanlagen assoziierte Unternehmen – at equity	(12)	122,3	1.592,2
Sonstige Finanzanlagen	(13)	40.325,3	41.795,2
Langfristige Forderungen	(14)	78,3	71,4
Latente Steuerabgrenzung	(15)	31.934,5	10.963,7
Langfristiges Vermögen		533.620,1	531.569,5
Vorräte	(16)	3.004,9	2.638,6
Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände	(17)	33.512,9	31.001,9
Zahlungsmittel und -äquivalente	(18)	180.241,4	234.990,2
Kurzfristiges Vermögen		216.759,2	268.630,7
<b>Aktiva</b>		<b>750.379,3</b>	<b>800.200,2</b>
<b>PASSIVA</b>			
Grundkapital	(19)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(20)	117.657,3	117.657,3
Gewinnrücklagen	(21)	243.328,2	300.914,0
Eigenkapital		513.655,5	571.241,3
Langfristige Rückstellungen	(22)	136.032,9	125.817,5
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(23)	11.107,6	13.136,5
Langfristige Schulden		147.140,5	138.954,0
Kurzfristige Rückstellungen	(24)	46.299,8	58.340,9
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(25)	3.690,2	0,0
Lieferantenverbindlichkeiten	(26)	12.972,3	17.468,9
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(27)	26.621,0	14.195,1
Kurzfristige Schulden		89.583,3	90.004,9
<b>Passiva</b>		<b>750.379,3</b>	<b>800.200,2</b>

# Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2000

Flughafen Wien AG

in T€	2000	1999
Ergebnis vor Ertragsteuern	102.604,2	95.848,7
+ Abschreibungen / - Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	47.357,1	48.606,5
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	-1.714,6	-2.373,8
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-1.843,6	-1.870,3
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	-366,3	158,6
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	-2.518,0	-3.712,9
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	-18.643,6	19.345,2
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	7.744,0	-7.867,1
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	132.619,2	148.135,1
- Zahlungen für Ertragsteuern	-31.687,5	-30.889,7
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	100.931,7	117.245,4
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	97,0	75,8
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang	2.848,4	2.443,4
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-28.532,6	-52.941,0
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	-1.128,1	-11.047,7
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	0,0	300,0
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-26.715,3	-61.169,6
- Aktienrückkauf	-94.500,0	0,0
- Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals	-33.600,0	-30.522,6
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten	3.690,2	-91,8
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-124.409,8	-30.614,4
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-50.193,4	25.461,4
+ Dotation / - Auflösung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere	-4.555,4	-157,7
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	234.990,2	209.686,5
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	180.241,4	234.990,2
davon Wertpapiere des Umlaufvermögens	152.434,3	212.001,8
davon unrealisierte Gewinne (+) / Verluste (-)	2.416,9	6.972,3
Gezahlte Zinsen für die laufende Geschäftstätigkeit	43,9	88,9
Erhaltene Zinsen aus der laufenden Geschäftstätigkeit	18.151,0	14.729,3
Erhaltene Dividendenzahlungen	43,5	0,0

Erläuterungen siehe Punkt (28)

# Entwicklung des Konzerneigenkapitals

Flughafen Wien AG

Eigenkapital

Geschäftsbericht 2000

73

in T€	Grund- kapital	Kapital- rücklagen	Neube- wertungs- rücklage	Sonstige Gewinn- rücklagen	Eigene Anteile	Gesamt
Stand zum 31.12.1998	152.613,0	117.657,3	4.705,8	264.942,9	0,0	539.919,0
Neubewertung von Wertpapieren			-104,1			-104,1
Nicht in der GuV berücksichtigte Gewinne und Verluste	0,0	0,0	-104,1	0,0	0,0	-104,1
Umstellung Grundkapital auf €	57,0			-57,0		0,0
Periodenergebnis 1999				61.949,0		61.949,0
Dividendenauszahlung für 1998				-30.522,6		-30.522,6
Stand zum 31.12.1999	152.670,0	117.657,3	4.601,7	296.312,3	0,0	571.241,3
Neubewertung von Wertpapieren			-3.006,6			-3.006,6
Kursverluste eigene Anteile				-10.450,0	10.450,0	0,0
Stiftung				421,1		421,1
Nicht in der GuV berücksichtigte Gewinne und Verluste	0,0	0,0	-3.006,6	-10.028,9	10.450,0	-2.585,5
Erwerb eigener Anteile					-94.500,0	-94.500,0
Abgabe eigener Anteile				-80.020,0	80.020,0	0,0
Periodenergebnis 2000				73.099,6		73.099,6
Dividendenauszahlung für 1999				-33.600,0		-33.600,0
Stand zum 31.12.2000	152.670,0	117.657,3	1.595,1	245.763,1	-4.030,0	513.655,5

Erläuterungen siehe Punkte (19) bis (21)

# Anhang zum Konzernabschluss 2000 der Flughafen Wien AG

## Allgemeines

### Berichterstattung nach International Accounting Standards (IAS)

\_\_\_Der Konzernabschluss der Flughafen Wien AG wurde erstmals nach den Richtlinien der International Accounting Standards (IAS) für das Geschäftsjahr 2000 erstellt. Der vorliegende Konzernabschluss der Flughafen Wien AG entspricht den für das Geschäftsjahr 2000 gültigen International Accounting Standards (IAS).

\_\_\_Der vorgelegte Konzernabschluss ist ein befreiender Konzernabschluss im Sinne des § 245a HGB. Ein Konzernabschluss nach den Bestimmungen des österreichischen HGB wurde daher nicht aufgestellt.

### Berichterstattung in Euro

\_\_\_Mit Stichtag 1.1.2000 stellten die Flughafen Wien AG und deren wesentliche Tochtergesellschaften das Rechnungswesen auf Euro um. Alle Beträge werden zum Zweck der Übersichtlichkeit grundsätzlich in Tausend Euro (T€) ausgewiesen. Die gerundete Darstellung erfasst in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern, sodass dadurch Rundungsdifferenzen auftreten können.

### Angaben zum Unternehmen

\_\_\_Der Gegenstand der Flughafen Wien AG ist der Bau und Betrieb von Zivilflugplätzen mit allen hiermit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen. Das Unternehmen betreibt als Zivilflugplatzhalter den Flughafen Wien sowie den Flugplatz Vöslau-Kottingbrunn. Der Sitz der Gesellschaft befindet sich in Schwechat, Österreich.

## Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

\_\_\_Bei der Erstellung des Konzernabschlusses wird das Anschaffungskostenprinzip angewandt. Die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren.

Die Abschlüsse der einbezogenen Unternehmen sind auf Basis konzerneinheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze erstellt.

### Konsolidierungskreis

\_\_\_In die Konsolidierung wurden jene Tochtergesellschaften einbezogen, bei welchen die Gruppe direkt oder indirekt über mehr als die Hälfte der Stimmrechte verfügt oder bei welchen sie auf andere Weise die Finanz- und Geschäftspolitik bestimmen kann. Tochtergesellschaften werden ab dem Zeitpunkt in die Konsolidierung einbezogen, ab dem die Gruppe einen beherrschenden Einfluss ausüben kann. Der Konzernabschluss beinhaltet alle Gesellschaften der Flughafen Wien Gruppe, die von wesentlicher Bedeutung sind.

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

Die Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. ist an einem Konsortium für das Projekt Privatisierung des Berlin Brandenburger Flughafensystems beteiligt, das Geschäftsanteile im Ausmaß von sieben Prozent der Berliner Flughafengesellschaft erwerben und halten wird sowie den Flughafen Berlin-Brandenburg International errichten und betreiben soll. Aufgrund der derzeit untergeordneten Bedeutung der Gesellschaft innerhalb des Konzerns wurde die Gesellschaft nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

**Konsolidierungsmethoden**

\_\_\_Die Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der wesentlichen Gesellschaften werden von Wirtschaftsprüfern geprüft und bestätigt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode. Dabei werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem auf sie entfallenden Eigenkapitalanteil zum Gründungs- oder Erwerbszeitpunkt verrechnet. Aktive Unterschiedsbeträge werden als Firmenwert erfasst und entsprechend ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Bei den assoziierten Unternehmen geht das anteilige Ergebnis der Tochtergesellschaft in den Beteiligungsansatz (Equity-Methode) ein.

Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung werden die Forderungen, Ausleihungen mit den korrespondierenden Verbindlichkeiten und Rückstellungen aufgerechnet.

Sämtliche Aufwendungen und Erträge aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen werden aufgerechnet.

Zwischenergebnisse aus Anlagenübertragungen innerhalb des Konzerns werden, soweit sie wesentlich sind, ergebniswirksam eliminiert.

**Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände**

\_\_\_Die Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bilanziert. Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende Nutzungsdauern zugrundegelegt:

	Jahre
Gebäude	25 – 50
Grundstückseinrichtungen	10 – 20
Technische Anlagen und Maschinen	5 – 20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 15
Konzessionen und Rechte	4 – 10

\_\_\_Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Jahr des Zuganges voll abgeschrieben. Auf Zugänge des ersten Halbjahres wird die volle, auf Zugänge des zweiten Halbjahres die halbe Jahresabschreibung verrechnet.

**Geschäfts- oder Firmenwert**

\_\_\_Als Geschäfts- oder Firmenwert wird der Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbes über den vom Erwerber zum Tage des Tauschvorganges erworbenen Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird über die voraussichtliche Nutzungsdauer, aber maximal über 20 Jahre, linear abgeschrieben. Der noch nicht abgeschriebene, verbleibende Geschäfts- oder Firmenwert wird zu jedem Bilanzstichtag in Hinblick auf seinen künftigen wirtschaftlichen Nutzen überprüft. In Höhe des Betrages, der nicht mehr durch erwarteten künftigen Nutzen gedeckt ist, wird der Geschäfts- oder Firmenwert sofort erfolgswirksam außerplanmäßig abgeschrieben.

**Finanzanlagen**

\_\_\_Anteile an verbundenen Unternehmen, die aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung nicht konsolidiert werden, sind zu Anschaffungskosten bewertet.

\_\_\_Wertpapiere des Anlagevermögens sind in Übereinstimmung mit IAS 25 zu Anschaffungskosten bewertet und dienen der nach österreichischem Steuerrecht vorgeschriebenen Deckung der Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen. Abwertungen auf den niedrigeren Börsenkurs werden nur dann vorgenommen, wenn die Wertminderung voraussichtlich von Dauer ist. Stellt sich in einem späteren Geschäftsjahr heraus, dass die Gründe für eine außerplanmäßige Abschreibung nicht mehr bestehen, wird eine Zuschreibung im Umfang der Werterhöhung, höchstens aber bis zu den seinerzeitigen Anschaffungskosten, vorgenommen.

**Vorräte**

\_\_\_Die Vorräte werden mit den historischen Kosten oder den niedrigeren Nettoveräußerungswerten bilanziert. Die Bewertung erfolgt nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren.

## Forderungen

\_\_\_Forderungen sind zu Nennwerten angesetzt, soweit nicht im Falle erkennbarer Einzelrisiken ein niedrigerer Wert anzusetzen ist.

## Wertpapiere

\_\_\_Wertpapiere, die nicht dauernd dem Geschäftsbetrieb dienen sollen, werden in Übereinstimmung mit IAS 25 zu Börsenkursen zum Bilanzstichtag bilanziert. Bei einer Aufwertung über die Anschaffungskosten wird der über die Anschaffungskosten hinausgehende Betrag erfolgsneutral in die Neubewertungsrücklage eingestellt. Abwertungen werden mit einer vorhandenen Neubewertungsrücklage verrechnet, eine Abwertung unter die Anschaffungskosten erfolgt erfolgswirksam. Bei Verkauf der Wertpapiere wird eine bestehende Neubewertungsrücklage erfolgswirksam aufgelöst.

## Latente Steuerabgrenzung

\_\_\_Latente Steuern werden in Übereinstimmung mit IAS 12 (revised) für alle temporären Bewertungs- und Bilanzierungsdifferenzen zwischen dem Buchwert eines Vermögenswertes oder einer Schuld und seinem Steuerwert bilanziert. Temporäre Unterschiede bestehen vor allem in Zusammenhang mit der Bewertung des Anlagevermögens, der Wertpapiere des Umlaufvermögens, der eigenen Aktien und der Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen und Jubiläumsgelder. Es kommen die bei der Auflösung der Unterschiedsbeträge erwarteten künftigen Steuersätze zur Anwendung.

Für steuerliche Verlustvorträge werden aktive latente Steuern gebildet, wenn diese Verlustvorträge durch zukünftige steuerliche Gewinne voraussichtlich verbraucht werden können.

\_\_\_Die aktiven und passiven latenten Steuern werden saldiert in der Bilanz ausgewiesen.

## Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

\_\_\_Subventionen von öffentlichen Gebietskörperschaften für den Kauf von Sachanlagen werden unter den kurz- bzw. langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegüter linear über die Gewinn- und Verlustrechnung aufgelöst.

## Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder Flughafen Wien AG

\_\_\_Die Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder werden bei der Muttergesellschaft Flughafen Wien AG gemäß IAS 19 nach der Projected Unit Credit Method ermittelt.

\_\_\_Bei der Berechnung werden zukünftige Gehalts- und Lohnsteigerungen berücksichtigt. Der Rechnungszinsfuß richtet sich nach den zum Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen der langfristigen österreichischen Bundesanleihen.

\_\_\_Bei der Berechnung des Barwertes der Verpflichtungen aus Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder („Defined Benefit Obligation“; DBO) des Geschäftsjahres 2000 wurde gemäß Sozialrechtsänderungsgesetz das frühest mögliche Pensionsantrittsalter bei Männern mit 61,5 (Vorjahr: 60), bei Frauen mit 56,5 (Vorjahr: 55) Jahren angenommen. Bei den Frauen wurde gemäß „Bundesverfassungsgesetz über unterschiedliche Altersgrenzen von männlichen und weiblichen Sozialversicherten“ (Frühpensionsalter) zusätzlich eine schrittweise Anhebung auf 60 Jahre in die Berechnung einbezogen.

Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden die Generationstafeln AVÖ 1999-P gemischter Bestand von F.W. Pagler zugrundegelegt.

Es wird ein von der Dienstzugehörigkeit abhängiger Fluktuationsabschlag zur Anrechnung gebracht.

Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste, die die 10 Prozent-Grenze des Barwertes über- oder unterschreiten, werden über einen Zeitraum von fünf Jahren erfolgswirksam erfasst.

## Österreichische Tochtergesellschaften

Bei den österreichischen Tochtergesellschaften gibt es keine Pensionszusagen.

Die Rückstellungen für Abfertigungen und Jubiläumsgelder werden vereinfachend nach finanzmathematischen Grundsätzen mit einem Rechnungszinsfuß von 3,5 Prozent ermittelt.



**Sonstige Rückstellungen**

\_\_\_Die sonstigen Rückstellungen werden jeweils in Höhe des Betrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist, um zukünftige Zahlungsverpflichtungen, erkennbare Risiken und ungewisse Verpflichtungen abzudecken. Dabei wird jeweils der Betrag angesetzt, der sich bei sorgfältiger Prüfung des Sachverhalts als der wahrscheinlichste ergibt.

**Verbindlichkeiten**

\_\_\_Die Verbindlichkeiten werden mit dem Nennwert oder dem höheren Rückzahlungsbetrag angesetzt. Die Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs bewertet.

**Gewinnrealisierung**

\_\_\_Die Erträge gelten mit der Erbringung der Leistung bzw. dem Gefahrenübergang als realisiert.

**Derivative Finanzinstrumente**

\_\_\_Es bestehen zum Bilanzstichtag keine derivativen Finanzinstrumente.

**Ergebnis je Aktie**

\_\_\_Das Ergebnis je Aktie der Flughafen Wien Gruppe wird durch Division des Periodengewinns durch die gewichtete Anzahl der ausgegebenen Aktien errechnet.

**Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

**(1) Sonstige betriebliche Erträge**

in T€	2000	1999
Bestandsveränderungen von noch nicht abrechenbaren Leistungen	310,3	0,0
Aktivierete Eigenleistungen	742,4	651,1
Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	64,7	45,9
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.329,1	1.691,2
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	1.843,6	1.870,3
Übrige	1.633,2	678,4
	<b>6.923,3</b>	<b>4.936,9</b>

**(2) Personalaufwand**

in T€	2000	1999
Löhne	55.349,0	52.942,6
Gehälter	39.615,3	40.277,2
Aufwendungen für Abfertigungen	4.621,9	4.824,2
Aufwendungen für Altersversorgung	5.837,0	6.838,0
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	26.604,3	26.870,7
Sonstige Sozialaufwendungen	1.195,8	1.431,8
	<b>133.223,3</b>	<b>133.184,4</b>

### (3) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2000	1999
Sonstige Steuern	231,2	186,9
Instandhaltungen	12.974,6	11.367,4
Fremdleistungen	5.184,9	5.035,8
Rechts-, Prüfungs- u. Beratungsaufwand	5.522,3	3.667,7
Marktkommunikation	7.003,4	3.873,3
Post- und Telekommunikation	1.702,7	1.916,3
Miet- und Pacht aufwendungen	1.567,8	1.907,9
Übrige betriebliche Aufwendungen	10.399,7	6.183,0
	44.586,5	34.138,3

### (4) Gewinn- und Verlustanteile an assoziierten Unternehmen, Beteiligungsergebnis

in T€	2000	1999
Erträge aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	2.469,4	68,6
Aufwendungen aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	-1.552,0	-6.527,3
Beteiligungsergebnis at equity	917,4	-6.458,7
Erträge aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	1.750,6	0,0
Aufwendungen aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	0,0	0,0
Sonstiges Beteiligungsergebnis	1.750,6	0,0
	2.668,0	-6.458,7

### (5) Zinsergebnis

in T€	2000	1999
Zinserträge und ähnliche Erträge	18.102,8	13.888,8
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	-149,5	-207,4
	17.953,3	13.681,4

### (6) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2000	1999
Erträge aus dem Abgang und der Zuschreibung zu Finanzanlagen	67,0	2.419,9
Erträge aus dem Abgang und der Zuschreibung von Wertpapieren des Umlaufvermögens	0,0	352,4
Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren des Umlaufvermögens	-2.567,2	-228,0
Aufwendungen aus Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	-8.627,2	-3.419,1
	-11.127,4	-874,9

### (7) Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“

Der Posten Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“ in Höhe von T€ 3.350 beinhaltet die Körperschaftsteuer der Flughafen Wien Mitarbeiter Beteiligung Privatstiftung, die die Flughafen Wien AG in Entsprechung der Stiftungserklärung in Zusammenhang mit den Bestimmungen des Kapitalmarktoffensive-Gesetzes (KMOG) trägt.

**(8) Ertragsteuern**

in T€	2000	1999
Laufender Steueraufwand	24.950,2	35.358,4
Latente Steuern	5.064,2	-1.458,7
	30.014,4	33.899,7
Steuerersparnis aus Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“	-3.859,7	0,0
	26.154,6	33.899,7

\_\_Die Position „Steuerersparnis aus Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG““ entspricht der Steuerersparnis, die das Unternehmen aus der Flughafen Wien Mitarbeiter Beteiligung Privatstiftung gemäß Kapitalmarktoffensive-Gesetz lukriert.

\_\_Die Ursachen für den Unterschied zwischen der theoretischen Steuerquote (zum österreichischen Körperschaftsteuersatz von 34%) und dem ausgewiesenen Effektivsteuersatz stellen sich wie folgt dar:

in T€	2000	1999
Gewinn vor Ertragsteuern nach Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“	99.254,2	95.848,7
Rechnerische Ertragsteuer (Steuersatz: 34%)	33.746,4	32.588,6
Permanente Differenzen und aperiodische Steuern	-7.591,8	1.311,1
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	26.154,6	33.899,7
Effektivsteuersatz	26,4%	35,4%

\_\_Weitere Informationen zur Veränderung der latenten Steuern siehe Erläuterung (15), Latente Steuerabgrenzung.

**(9) Im Umlauf befindliche Aktien**

\_\_Zu Beginn des Berichtsjahres waren 21.000.000 Aktien im Umlauf. Am 30. November 2000 wurden 2.100.000 Aktien (10 Prozent des Grundkapitals) rückgekauft. Die rückgekauften Aktien wurden am 20. Dezember 2000 (2.000.000 Stück) und am 2. Feber 2001 (100.000 Stück) in die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung eingebracht. Die dieser Stiftung gehörenden Aktien sind stimm- und dividendenberechtigt.

**Erläuterungen zur Konzernbilanz**

**Anlagevermögen**

**(10) Immaterielle Vermögensgegenstände**

in T€	Konzessionen und Rechte
Entwicklung vom 01.01. bis 31.12.2000	
Nettobuchwert zum 01.01.2000	2.792,0
Zugänge	485,0
Abschreibungen	-664,9
Nettobuchwert zum 31.12.2000	2.612,1
Stand zum 31.12.2000	
Anschaffungskosten	10.344,0
Kumulierte Abschreibungen	-7.731,9
Nettobuchwert	2.612,1

**(11) Sachanlagen**

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 01.01. bis 31.12.2000					
Nettobuchwert zum 01.01.2000	296.963,2	148.124,4	18.034,4	11.233,1	474.355,1
Zugänge	12.974,9	2.282,7	9.201,7	3.588,4	28.047,6
Umbuchungen	10.052,1	145,1	9,4	-10.206,6	0,0
Zuschreibungen*	0,0	0,0	12,7	0,0	12,7
Abgänge/Restbuchwerte	0,0	-2,0	-114,5	0,0	-116,5
Abschreibungen	-17.682,3	-19.079,4	-6.989,6	0,0	-43.751,3
Nettobuchwert zum 31.12.2000	302.307,9	131.470,8	20.154,1	4.614,9	458.547,7
Stand zum 31.12.2000					
Anschaffungskosten	472.532,9	376.256,1	98.899,5	4.614,9	952.303,4
Kumulierte Abschreibungen	-170.225,0	-244.785,3	-78.745,4	0,0	-493.755,7
Nettobuchwert	302.307,9	131.470,8	20.154,1	4.614,9	458.547,7

\* Die Zuschreibungen erfolgten aufgrund der Bilanzkorrekturen der Betriebsprüfung für die Jahre 1996 bis 1998.

**(12) Finanzanlagen assoziierte Unternehmen – at equity**

in T€	Beteiligungen	Ausleihungen	Gesamt
Entwicklung vom 01.01. bis 31.12.2000			
Nettobuchwert zum 01.01.2000	138,7	1.453,5	1.592,2
Abgänge/Restbuchwerte	-16,5	0,0	-16,5
Abschreibungen	0,0	-1.453,5	-1.453,5
Nettobuchwert zum 31.12.2000	122,3	0,0	122,3
Stand zum 31.12.2000			
Anschaffungskosten	162,4	7.267,3	7.429,7
Kumulierte Zu-/Abschreibungen	-40,1	-7.267,3	-7.307,4
Nettobuchwert	122,3	0,0	122,3

\_\_\_ Die Abgänge enthalten auch die Veränderung des Wertansatzes der at equity einbezogenen Unternehmen.

## Sonstige Beteiligungen

in T€	Anteile an assoziierten Unternehmen (nicht konsolidiert)	Anteile an verbundenen Unternehmen (nicht konsolidiert)	Übrige Beteiligungen	Gesamt
Entwicklung vom 01.01. bis 31.12.2000				
Nettobuchwert zum 01.01.2000	0,0	68,0	1.055,6	1.123,6
Zugänge	49,0	829,5	0,0	878,5
Abgänge/Restbuchwerte	0,0	0,0	-1.055,6	-1.055,6
Nettobuchwert zum 31.12.2000	49,0	897,6	0,0	946,6
Stand zum 31.12.2000				
Anschaffungskosten	49,0	897,6	0,0	946,6
Kumulierte Abschreibungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettobuchwert	49,0	897,6	0,0	946,6

## (13) Sonstige Finanzanlagen

### Wertpapiere und sonstige Ausleihungen

in T€	Wertpapiere des Anlagevermögens	Sonstige Ausleihungen	Gesamt
Entwicklung vom 01.01. bis 31.12.2000			
Nettobuchwert zum 01.01.2000	40.603,1	68,5	40.671,5
Zugänge	200,4	49,2	249,6
Abgänge/Restbuchwerte	-2,2	-40,0	-42,3
Abschreibungen	-1.500,2	0,0	-1.500,2
Nettobuchwert zum 31.12.2000	39.301,1	77,6	39.378,7
Stand zum 31.12.2000			
Anschaffungskosten	40.802,6	77,6	40.880,2
Kumulierte Abschreibungen	-1.501,4	0,0	-1.501,4
Nettobuchwert	39.301,1	77,6	39.378,7

## (14) Langfristige Forderungen

\_\_\_ Die langfristigen Forderungen in Höhe von T€ 78,3 betreffen im Wesentlichen verzinste Bezugsvorschüsse, die an die Mitarbeiter gewährt werden.

## (15) Latente Steuerabgrenzung

### Entwicklung der aktiven latenten Steuerabgrenzung

in T€	2000	1999
Stand zum 1.1.	10.963,7	9.451,3
Erfolgswirksame Veränderung	0,0	1.458,7
Erfolgsneutrale Veränderung	0,0	53,6
Stand zum 31.12.	10.963,7	10.963,7

Aktive und passive latente Steuerabgrenzungen wurden für folgende Posten vorgenommen:

in T€	2000	1999
<b>Aktive latente Steuerabgrenzung</b>		
Sach- und Finanzanlagevermögen	730,6	1.743,1
Rückstellungen für Abfertigungen	2.151,2	3.587,3
Rückstellungen für Pensionen	12.219,9	14.253,1
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	557,7	564,4
Aktienübertragung in Stiftung	24.486,1	0,0
Sonstige Rückstellungen	1.892,7	988,4
Steuerliche Verlustvorträge	536,8	528,1
	<b>42.574,9</b>	<b>21.664,3</b>
<b>Passive latente Steuerabgrenzung</b>		
Sachanlagevermögen	6.041,3	4.130,3
Wertpapiere des Umlaufvermögens	829,9	2.370,6
Sonstiges Umlaufvermögen	230,6	0,0
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	3.538,7	4.199,8
	<b>10.640,5</b>	<b>10.700,6</b>
<b>Saldierte aktive und passive Steuerabgrenzung</b>	<b>31.934,5</b>	<b>10.963,7</b>

#### (16) Vorräte

in T€	2000	1999
Hilfs- und Betriebsstoffe	2.694,6	2.545,5
Flugzeugersatzteile	0,0	93,1
Noch nicht abrechenbare Leistungen	310,3	
	<b>3.004,9</b>	<b>2.638,6</b>

#### (17) Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände

in T€	2000	1999
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	29.603,4	29.050,0
Wertberichtigungen	-2.224,9	-1.997,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto	27.378,4	27.052,5
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen (nicht konsolidiert)	97,3	0,7
Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.954,9	854,7
Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	1.920,5	2.914,4
Rechnungsabgrenzungsposten	161,8	179,5
	<b>33.512,9</b>	<b>31.001,9</b>

#### (18) Zahlungsmittel und -äquivalente

in T€	2000	1999
Kassenbestand	115,7	80,2
Guthaben bei Kreditinstituten	27.691,4	22.908,3
Wertpapiere	152.434,3	212.001,8
	<b>180.241,4</b>	<b>234.990,2</b>

Die Effektivverzinsung der Guthaben bei Kreditinstituten betrug im Jahr 2000 zwischen 4,1 und 4,3 Prozent (1999: zwischen 2,7 und 3,0 Prozent). Die Verzinsung der Guthaben bei Kreditinstituten ist abhängig von der Entwicklung des österreichischen Geldmarktes, der Anfang 2001 eine leicht steigende Tendenz verzeichnete.

\_\_\_ Detaillierte Informationen zu den Wertpapieren siehe Punkt (30) Finanzinstrumente.

**(19) Grundkapital**

\_\_\_ Das Grundkapital beträgt zum Stichtag 31.12.2000 € 152,670.000,-. Es ist zerlegt in 21,000.000 Stück auf Inhaber lautende Stammaktien.

\_\_\_ In der zehnten (außerordentlichen) Hauptversammlung am 15.11.2000 wurde ein Aktienrückkauf in der Höhe von 10 Prozent des Grundkapitals zum Zwecke der Einbringung in eine Mitarbeiterbeteiligung-Privatstiftung beschlossen. Am 30. November 2000 wurden 2,100.000 Aktien (10 Prozent des Grundkapitals) rückgekauft. Die rückgekauften Aktien wurden am 20. Dezember 2000 (2,000.000 Stück) und am 2. Feber 2001 (100.000 Stück) in die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung eingebracht. Die dieser Stiftung gehörenden Aktien sind stimm- und dividendenberechtigt.

**(20) Kapitalrücklagen**

\_\_\_ Das bei der im Jahr 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und das 1995 bei der Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 stellen die gebundenen Kapitalrücklagen dar.

**(21) Gewinnrücklagen**

\_\_\_ Die Gewinnrücklagen beinhalten die thesaurierten Gewinne aus den Vorjahren, unversteuerte Rücklagen nach Abzug latenter Steuern, die verrechneten eigenen Anteile sowie die um die Steuerlatenz gekürzte Neubewertungsrücklage für die Wertpapiere des Umlaufvermögens.

\_\_\_ Im Zuge der erstmaligen Bilanzierung nach IAS wurde per 31.12.1998 eine Neuberechnung des Sachanlagevermögens, der Wertpapiere des Umlaufvermögens, der Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen und Jubiläumsgelder unter Berücksichtigung latenter Steuern vorgenommen. Die Differenzen wurden gemäß SIC-8 in das Eigenkapital eingestellt. Beim Sachanlagevermögen führte die Änderung der Nutzungsdauern bei den Pisten, Rollwegen, Vorfeldern und Befeuungsanlagen zu einer Aufwertung in Höhe von T€ 7.055,4. Die Bewertung der Wertpapiere des Umlaufvermögens ergab ein Zuschreibungs- bzw. Aufwertungserfordernis von T€ 7.718,4. Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen und Jubiläumsgelder nach der Projected Unit Credit Method erforderte eine Nachdotation in Höhe von T€ 37.419,5. Latente Steuern wurden per Saldo mit einem Betrag von insgesamt T€ 13.989,7 aktiviert und mit den Gewinnrücklagen verrechnet. Insgesamt bewirkte dies eine Verringerung der Gewinnrücklagen zum 01.01.1999 im Ausmaß von T€ 8.656,0.

\_\_\_ Der im November 2000 getätigte Aktienrückkauf in Höhe von zehn Prozent des Grundkapitals (T€ 94.500,0) und die in der Folge im Dezember 2000 durchgeführte Übertragung dieser Aktien in die Flughafen Wien Mitarbeiter Beteiligungs Privatstiftung in Höhe von 2.000.000 Aktien (T€ 80.020,0) sowie die Abwertung sind die wesentlichen Ursachen für den Rückgang der Gewinnrücklagen. Aktien im Wert von T€ 4.030,- waren zum Bilanzierungszeitpunkt noch im Besitz der Gesellschaft, diese wurden am 02.02.2001 gleichfalls in die Flughafen Wien Mitarbeiter Beteiligungs Privatstiftung eingebracht. Unter der Position „Stiftung“ wurden die aktiven latenten Steuern, resultierend aus dem Kapitalmarktoffensive-Gesetz, mit den Rückstellungen für die Vergütungsverpflichtung der Ertragsteuern der Flughafen Wien Mitarbeiter Beteiligungs Privatstiftung aufgerechnet.

**(22) Langfristige Rückstellungen**

in T€	2000	1999
Rückstellungen für Abfertigungen	35.570,7	40.376,7
Rückstellungen für Pensionen	73.099,9	79.762,9
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	5.971,4	5.677,8
Sonstige Rückstellungen	21.391,0	0,0
	136.032,9	125.817,5

Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder und der zur Deckung dieser Verpflichtungen erforderlichen Aufwendungen wurde unter Anwendung nachfolgender Faktoren vorgenommen:

Faktoren	2000	1999
Zinssatz	6,0%	6,0%
Lohn- und Gehaltstrend	3,5%	3,5%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	1,5%	1,5%

### Rückstellungen für Abfertigungen

Die Mitarbeiter erhalten aufgrund gesetzlicher und kollektivvertraglicher Verpflichtungen im Kündigungsfall bzw. zum Pensionsantrittszeitpunkt eine einmalige Abfertigung. Die Höhe der Abfertigung bemisst sich nach der Anzahl der im Unternehmen geleisteten Dienstjahre und des zum Zeitpunkt des Ausscheidens gültigen Bezuges.

### Überleitung Barwert zu Rückstellung

in T€	2000	1999
Barwert der Abfertigungsverpflichtungen (DBO) zum 31.12.	35.211,7	38.858,9
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert)	359,0	1.517,8
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	35.570,7	40.376,7

### Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen

in T€	2000	1999
Dienstzeitaufwand	2.341,9	2.801,5
Zinsaufwand	2.280,1	2.022,6
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	0,0	0,0
Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen	4.621,9	4.824,2

### Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungsverpflichtungen

in T€	2000	1999
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1.	40.376,7	41.229,7
Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen	4.621,9	4.824,2
Abfertigungszahlungen	-9.428,0	-5.677,1
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	35.570,7	40.376,7

### Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste

in T€	2000	1999
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	1.517,8	0,0
Korridor zum 1.1.	3.885,9	4.123,0
Übersteigender Betrag	0,0	0,0
Verteilzeit in Jahren	5	5
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	1.517,8	0,0
Versicherungsmathematischer Gewinn des Jahres	-1.158,8	1.517,8
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	0,0	0,0
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 31.12.	359,0	1.517,8



### Rückstellungen für Pensionen

Die Flughafen Wien AG gewährt den Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen, den anderen Mitarbeitern aufgrund von Betriebsvereinbarungen Pensions- bzw. Altersversorgungszuschüsse. Diese sind von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig. Ende 2000 wurde für Mitarbeiter, die ab dem 01.09.1986 eingetreten sind, eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen, in der festgelegt wurde, dass die handelsrechtlichen Rückstellungswerte per 31.12.2000 (Gegenwartswertmethode, Rechenzinsfuß: 6 Prozent) mit Stichtag 01.01.2001 in eine Pensionskasse übertragen werden. Ab diesem Zeitpunkt werden für diesen Personenkreis 2,5 Prozent der Lohn- bzw. Gehaltssumme als Beitragsleistung an eine Pensionskasse überwiesen. Der Übertragungsbetrag wurde im Berichtsjahr unter der Bilanzposition „Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

#### Überleitung Barwert zu Rückstellung

in T€	2000	1999
Barwert der Pensionsverpflichtungen (DBO) zum 31.12.	52.772,4	66.829,6
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert)	20.327,5	12.933,3
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	73.099,9	79.762,9

#### Aufwand aus Pensionsverpflichtungen

in T€	2000	1999
Dienstzeitaufwand	2.988,3	2.975,7
Zinsaufwand	4.009,8	3.825,5
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	-1.250,1	0,0
Aufwand aus Pensionsverpflichtungen	5.748,0	6.801,3

#### Entwicklung der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen

in T€	2000	1999
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1.	79.762,9	76.510,4
Aufwand aus Pensionsverpflichtungen	5.748,0	6.801,3
Ausgliederung in Pensionskasse	-6.972,2	0,0
Pensionsauszahlungen	-5.438,8	-3.548,8
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	73.099,9	79.762,9

#### Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste

in T€	2000	1999
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	12.933,3	0,0
Korridor zum 1.1.	6.683,0	7.651,0
Übersteigender Betrag	6.250,3	0,0
Verteilzeit in Jahren	5	5
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	12.933,3	0,0
Versicherungsmathematischer Gewinn des Jahres	8.644,3	12.933,3
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	-1.250,1	0,0
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 31.12.	20.327,5	12.933,3

#### Rückstellungen für Jubiläumsgelder

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

## Sonstige Rückstellungen

Dieser Posten beinhaltet den langfristigen Teil der Rückstellung für Steueraufwandsvergütungen Stiftung „KMOG“.

### (23) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	2000	1999
Wasserwirtschaftsfonds	2.381,2	2.590,7
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	8.726,3	10.545,8
	11.107,6	13.136,5

Der Flughafen Wien AG wurden in den Jahren 1977 bis 1985 nicht rückzahlungspflichtige Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt. 1997, 1998 und 1999 erhielt die Flughafen Wien AG Investitionszuschüsse seitens der Europäischen Union.

## Kurzfristige Schulden

### (24) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	2000	1999
Nicht konsumierte Urlaube	6.250,9	6.175,6
Andere Personalansprüche	2.958,2	7.825,7
Steuern	8.873,0	13.980,2
Übrige	28.217,7	30.359,4
	46.299,8	58.340,9

in T€	Nicht konsumierte Urlaube	Andere Personalansprüche	Steuern	übrige kurzfristige Rückstellungen	Gesamt
Entwicklung vom 01.01. bis 31.12.2000					
Buchwert zum 01.01.2000	6.175,6	7.825,7	13.980,2	30.359,4	58.340,9
Verbrauch	0,0	-7.358,1	-2.821,1	-19.238,9	-29.418,1
Auflösung	-127,5	-26,2	-2.453,8	-2.400,0	-5.007,6
Neubildung	202,9	2.516,8	167,7	19.497,2	22.384,5
Buchwert zum 31.12.2000	6.250,9	2.958,2	8.873,0	28.217,7	46.299,8

Die übrigen kurzfristigen Rückstellungen beinhalten den kurzfristigen Teil der Rückstellung für Steueraufwandsvergütungen Stiftung „KMOG“ in Höhe von T€ 8.130,0 (Ertrag- und Schenkungssteuer).

### (25) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	2000	1999
Kontokorrentkonten	3.690,2	0,0
	3.690,2	0,0

### (26) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	2000	1999
gegenüber Dritten	12.867,7	17.364,3
gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	104,6	104,6
	12.972,3	17.468,9

**(27) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten**

in T€	2000	1999
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	4.245,9	5.547,6
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	9.929,4	3.022,9
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.819,5	1.843,6
Andere sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	10.626,2	3.780,9
	26.621,0	14.195,1

**Sonstige Angaben**

**(28) Konzerngeldflussrechnung**

\_\_\_Die Konzerngeldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt.

\_\_\_Zinsein- und -auszahlungen sowie Dividendeneinnahmen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet.

\_\_\_Die Ausschüttung der Dividenden der Flughafen Wien AG wird im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

\_\_\_Der Finanzmittelbestand umfasst den Kassenbestand, Bankguthaben und Wertpapiere des Umlaufvermögens.

**(29) Segmentberichterstattung**

\_\_\_Die Segmentberichterstattung behandelt ausschließlich die Primärsegmente, da sämtliche Aktivitäten der Flughafen Wien Gruppe in Österreich stattfinden.

\_\_\_Die Verrechnung der internen Umsätze erfolgt zu marktorientierten Standardverrechnungssätzen bzw. Preisen.

\_\_\_Der Konzern wird in die Segmente Airport, Handling und Non-Aviation gegliedert.

\_\_\_**Airport.** Beim Segment Airportleistungen handelt es sich vorwiegend um die klassischen Flughafenleistungen wie Zur-Verfügung-Stellung der Einrichtungen für die Landungen, Starts und Abstellungen von Luftfahrzeugen, der Einrichtungen für die Fluggastabfertigung sowie die Vorhaltung der zentralen Infrastruktureinrichtungen. Die Entgelte dieser Leistungen sind großteils tariflichen Einschränkungen unterworfen.

\_\_\_**Handling.** Das Segment Handling beschäftigt sich mit der Abfertigung von Luftfahrzeugen und beinhaltet im Wesentlichen die Be- und Entladung der Luftfahrzeuge. Gemäß den EU-Richtlinien ist dieses Segment nicht dem Flughafenbetreiber (Flughafen Wien AG) alleine vorbehalten, sondern es können neben den Fluggesellschaften selbst auch Drittanbieter am Flughafen Wien ihre Handlingdienste anbieten. Mit Herbst 2000 wurde die deutsche Gesellschaft VAS Flughafenbodenverkehrsdienste GmbH am Flughafen Wien tätig.

\_\_\_**Non-Aviation.** Hier werden die restlichen Leistungen zusammengefasst, die nicht den beiden vorgenannten Segmenten zugeordnet werden. Darunter fallen im Wesentlichen die Vermietung von Büro- und Geschäftsräumlichkeiten, insbesondere für Shopping, Gastronomie und Werbeflächen, die Parkierung sowie die Beistellung der Nebenleistungen wie Strom, Heizung und dergleichen.

**Segmentergebnisse 2000**

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	137.422,5	117.898,0	71.734,1	327.054,6
Interne Segmentumsätze	30.076,9	5.065,5	41.738,3	
Segmentumsätze	167.499,3	122.963,5	113.472,3	
Sonstige externe Umsätze				383,9
Konzernumsatz				327.438,5
Segmentergebnis	68.334,1	23.332,7	26.771,6	118.438,5
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-25.328,1
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				93.110,4
Segmentabschreibungen	29.383,6	3.579,3	11.175,9	44.138,8
Sonstige (nicht zuordenbar)				277,3
Konzernabschreibungen				44.416,2
Segmentinvestitionen	17.148,5	3.757,1	6.948,4	27.854,0
Sonstige (nicht zuordenbar)				678,6
Konzerninvestitionen				28.532,6
Segmentvermögen	352.305,7	23.726,8	114.409,0	490.441,4
Sonstiges (nicht zuordenbar)*				259.937,9
Konzernvermögen				750.379,3
Segmentsschulden	43.070,6	66.098,8	49.515,5	158.684,9
Sonstige (nicht zuordenbar)*				78.038,9
Konzernschulden				236.723,8
Segmentmitarbeiter (zum Stichtag)	331	1.383	804	2.518
Sonstige (nicht zuordenbar)				126
Konzernmitarbeiter (zum Stichtag)				2.644

\* Das nicht zuordenbare Konzernvermögen und die nichtzuordenbaren Konzernschulden betreffen im Wesentlichen Wertpapiere, liquide Mittel, die aktive latente Steuerabgrenzung und Steuerrückstellungen. Der Anteil am Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen sowie deren Buchwerte wurden aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht dargestellt.

**Segmentergebnisse 1999**

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	132.092,2	108.293,9	72.014,4	312.400,5
Interne Segmentumsätze	28.018,7	5.262,4	37.519,3	
Segmentumsätze	160.110,9	113.556,3	109.533,7	
Sonstige externe Umsätze				211,1
Konzernumsatz				312.611,6
Segmentergebnis	65.170,1	17.721,1	25.012,5	107.903,7
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-18.402,9
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				89.500,9
Segmentabschreibungen	27.532,5	4.002,3	11.113,9	42.648,6
Sonstige (nicht zuordenbar)				142,8
Konzernabschreibungen				42.791,4
Segmentinvestitionen	37.528,2	3.752,9	11.419,1	52.700,1
Sonstige (nicht zuordenbar)				240,9
Konzerninvestitionen				52.941,0
Segmentvermögen	364.310,3	22.580,6	119.342,7	506.233,6
Sonstiges (nicht zuordenbar)				293.966,6
Konzernvermögen				800.200,2
Segmentsschulden	57.931,9	71.964,0	56.706,4	186.602,3
Sonstige (nicht zuordenbar)				42.356,6
Konzernschulden				228.958,9
Segmentmitarbeiter (zum Stichtag)	371	1.297	753	2.421
Sonstige (nicht zuordenbar)				126
Konzernmitarbeiter (zum Stichtag)				2.547

Der Anteil am Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen sowie deren Buchwerte wurden aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht dargestellt.

### (30) Finanzinstrumente

#### Originäre Finanzinstrumente

Die Flughafen AG führt für die österreichischen verbundenen Unternehmen die Veranlagung durch. Die Finanzmittel werden vorwiegend in Investmentfonds und festverzinslichen Anleihen angelegt. Die Anlagen erfolgen ausschließlich bei österreichischen Gesellschaften mit einwandfreier Bonität.

Die Wertpapiere des Anlage- und Umlaufvermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

#### Wertpapiere des Anlagevermögens

in T€	2000	1999
R-63 Fonds	38.560,6	40.060,7
Aktien	494,9	494,9
Sonstige	245,7	47,4
	39.301,1	40.603,1

Der Marktwert der Wertpapiere des Anlagevermögens beträgt zum 31.12.2000 T€ 39.301,1 (1999: T€ 40.790,9).

#### Wertpapiere des Umlaufvermögens

in T€	2000	1999
GF 7 Fonds	91.335,4	34.212,5
A 19 Fonds	42.627,2	44.993,4
GF 69 Fonds	0,0	89.598,6
BAWAG SF 17	12.202,6	0,0
Rentenpapiere	6.269,1	43.197,3
	152.434,3	212.001,8

Der R 63 Fonds, ein Dachfonds der Raiffeisen KAG, dient der Deckung der Abfertigungs- und Pensionsrückstellung gemäß § 14 EStG. Die Asset-Allocation betrug per 31.12.2000 30 Prozent internationale Aktien, 68 Prozent Anleihen und 2 Prozent Barmittel. Die Risikostruktur dieses Fonds entspricht der von Pensionskassenfonds.

Der GF 7 Fonds von der Capital Invest wurde im Berichtsjahr mit dem GF 69 Fonds fusioniert. Der Fonds war am 31.12.2000 zu 97 Prozent in österreichischen Anleihen investiert.

Die Asset-Allocation des A 19 Fonds betrug per 31.12.2000 24 Prozent internationale Aktien, 39 Prozent Anleihen, und 37 Prozent Barmittel und Ansprüche.

Sowohl der GF 7- wie auch der A 19 Fonds wiesen am Bilanzstichtag kein Währungsrisiko auf. Bestehende Fremdwährungspositionen waren kursgesichert.

Der BAWAG SF17 Fonds war zum Bilanzstichtag zu 99 Prozent in internationale Aktien investiert.

#### Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden nur in Ausnahmefällen zum Einsatz gebracht, da aufgrund der Veranlagungsstrategie nur in Einzelfällen mit einem Kursrisiko zu rechnen ist. Zum Bilanzstichtag waren keine derivativen Finanzinstrumente vorhanden.

**(31) Angaben über Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen**

\_\_\_Der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. wurde 1993 von der Flughafen Wien AG ein Genussrechtskapital in Höhe von T€ 7.267,3 gewährt, welches in den Jahren 1999 und 2000 zur Gänze abgeschrieben wurde.

\_\_\_Die Flughafen Wien AG gewährte 1999 der Airport Consulting Vienna GmbH einen Betriebsmittelkredit in Höhe von T€ 726,7, welcher verzinst wird und bis Mitte 2001 rückzuzahlen ist.

**(32) Sonstige Verpflichtungen und Risiken**

\_\_\_Am 20.12.2000 wurde mit der ÖPAG Pensionskassen AG sowie der Vereinigten Pensionskassen AG ein Pensionskassenvertrag für die Dienstnehmer der Flughafen Wien AG, die nach dem 30.09.1986 eingetreten sind und länger als fünf Jahre dem Unternehmen zugehörig sind, abgeschlossen. Die Flughafen Wien AG verpflichtet sich, den Wert der handelsrechtlichen Pensionsrückstellung per 31.12.2000, betreffend die angeführten Dienstnehmer, mit Stichtag 01.01.2001 an die Pensionskasse zu übertragen und jährlich ab 2001 einen Beitrag in Höhe von 2,5 Prozent der Lohn- und Gehaltssumme zu leisten.

\_\_\_Die Flughafen Wien AG hat die Kosten der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung, im Wesentlichen Körperschaft- und Schenkungssteuer, in Form von Nachstiftungen zu tragen.

**(33) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag**

\_\_\_Nach Abschluss eines Vergleiches und dem positiven Abschluss der fusionskontrollrechtlichen Prüfung haben sich die Konsortien um Hochtief und IVG zu einem gemeinsamen Konsortium zusammengeschlossen, um das Projekt Berlin gemeinsam zu bearbeiten.

**(34) Angaben über Organe und Arbeitnehmer**

\_\_\_Die Flughafen Wien Gruppe beschäftigte zum 31.12.

Stammbeschäftigte (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2000	1999
Arbeiter	1.895	1.803
Angestellte	749	744
	<hr/> 2.644	<hr/> 2.547

\_\_\_Die Mitglieder des Vorstandes der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2000 Bezüge von insgesamt T€ 917,3 (1999: T€ 783,2).

\_\_\_Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstandes beliefen sich auf T€ 1.116,0 (1999: T€ 298,4).

\_\_\_Die Aufwendungen für Sitzungsgelder und Vergütungen an den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG betragen im Jahr 2000 T€ 64,6 (1999: T€ 68,9).

## Wesentliche Unterschiede zwischen IAS und österreichischen Rechnungslegungsvorschriften

### Grundsätzliche konzeptionelle Unterschiede

\_\_\_ Die im Handelsgesetzbuch (HGB) kodifizierten österreichischen Rechnungslegungsvorschriften stellen den Gläubigerschutz in den Vordergrund und räumen dem Vorsichtsprinzip eine übergeordnete Bedeutung ein. Die Maßgeblichkeit der Handelsbilanz für die Steuerbemessung führt ebenfalls zu entsprechenden Einflüssen auf nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften erstellte Abschlüsse.

\_\_\_ Primäres Ziel der Rechnungslegung nach IAS ist die Bereitstellung entscheidungsrelevanter Informationen für Aktionäre und Investoren; daher wird der Vergleichbarkeit von Abschlüssen – sowohl über die Zeit hinweg als auch zwischen Abschlüssen verschiedener Unternehmen – nach IAS ein höherer Stellenwert eingeräumt als nach HGB.

\_\_\_ In der Folge werden jene spezifischen Unterschiede dargestellt, die für den vorliegenden Konzernabschluss von besonderer Bedeutung sind:

### Anlagevermögen

\_\_\_ Nach HGB werden die Abschreibungs- und Nutzungsdauern gemäß der grundsätzlichen Bilanzierungsweise vorsichtig angesetzt. Nach den Richtlinien von IAS sind laufend die angesetzten Abschreibungsdauern mit den tatsächlichen Nutzungsdauern zu vergleichen und anzupassen. Dies führt bei der Flughafen Wien AG insbesondere bei den Pisten, Vorfeldern und Rollwegen zu längeren Nutzungsdauern.

\_\_\_ Beim Finanzanlagevermögen sind bei IAS im Gegensatz zum HGB Zuschreibungen vorzunehmen.

### Wertpapiere des Umlaufvermögens

\_\_\_ Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind nach HGB zu den Anschaffungskosten oder niedrigeren Marktwerten anzusetzen. Die Bewertung erfolgt beim Konzernabschluss der Flughafen AG nach IAS 25 zu Marktwerten. Zuschreibungen müssen wie beim Finanzanlagevermögen zwingend vorgenommen werden. Aufwertungen über die Anschaffungskosten werden erfolgsneutral im Eigenkapital (Neubewertungsrücklage) behandelt.

### Eigene Anteile

\_\_\_ Gemäß HGB sind eigene Anteile im Anlage- oder Umlaufvermögen auszuweisen. Auf der Passivseite ist eine Rücklage für eigene Anteile einzustellen. Nach IAS sind die Veränderungen der im Umlauf befindlichen Aktien im Eigenkapital abzubilden.

### Latente Steuern

\_\_\_ Die österreichischen Rechnungslegungsvorschriften stellen auf das „timing-concept“ ab, demnach sind latente Steuern nur für die Differenzen zwischen dem handelsrechtlichen und steuerlichen Ergebnis, die sich künftig voraussichtlich ausgleichen werden, zu berücksichtigen. Für aktive latente Steuern aus Einzelabschlüssen besteht ein Ansatzwahlrecht, für passive latente Steuern besteht Ansatzpflicht. Aktive latente Steuern auf Verlustvorträge dürfen nicht aktiviert werden.



\_\_\_Die IAS orientieren sich am „temporary-concept“ unter Anwendung der „balance sheet - liability - Methode“. Nach dieser Methode sind für alle Unterschiede zwischen den Wertansätzen der (nach IAS erstellten) Bilanz und den steuerlichen Wertansätzen, die sich künftig ausgleichen werden, aktive bzw. passive latente Steuern anzusetzen, wobei der im Geschäftsjahr des Differenzausgleichs zur Anwendung kommende Ertragsteuersatz zu verwenden ist. Abzinsungen sind nicht vorzunehmen. Aktive latente Steuern auf Verlustvorträge sind grundsätzlich zwingend zu aktivieren und in der Folge hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit wie andere Vermögensgegenstände zu beurteilen.

#### **Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen und für Jubiläumsgelder**

\_\_\_Bei der Ermittlung der Rückstellungswerte nach den österreichischen Bilanzierungsvorschriften werden keine zukünftigen Lohn-, Gehalts- und Pensionssteigerungen berücksichtigt. Die Berechnung erfolgt nach der Gegenwarts- oder Teilwertmethode mit einem langfristig geltenden Abzinsungssatz.

Der Bildung der angeführten Personalrückstellungen nach IAS liegt das Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) zu Grunde, nach der auch die zukünftige Lohn- und Gehaltsentwicklung Berücksichtigung findet. Die Abzinsung erfolgt nach dem aktuellen Kapitalmarktzinssatz. Die Berechnung nach dieser Methode führt zu deutlich höheren Rückstellungsbeträgen als nach HGB.

#### **Erweiterte Erläuterungspflichten**

\_\_\_Die Internationalen Rechnungslegungsvorschriften sehen detaillierte – zum Teil erheblich über die nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften verpflichtenden Angaben im Anhang bzw. im Lagebericht hinausgehende - Erläuterungspflichten für die Posten der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der verpflichtend aufzustellenden Geldflussrechnung und der verpflichtenden Darstellung der Entwicklung des Eigenkapitals sowie sonstige Angaben, insbesondere im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten, zur getreuen Darstellung und Erläuterung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vor („true and fair view“) vor. Teilweise enthalten diese Angaben Erläuterungen, die nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften im Lagebericht zu geben sind.

Schwechat, am 22.03.2001

Der Vorstand

# Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Anlage 1 zu Anhang

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil	Konsolidierungsart	Bemerkung
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100%	VK	
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100%	VK	
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100%	VK	
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	100%	VK	
Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIE-BBI	VIE	Deutschland	100%	NK	a)
Airport Consulting Vienna GmbH	ACV	VIE	Österreich	50%	EQ	
Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	CHP	VIE	Österreich	33,3%	EQ	
VIE- Reiseservice GmbH.	VIE-Reise	VIE	Österreich	32%	EQ	
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft mbH.	VIE-Shops	VIE	Österreich	51%	NK	a)
Vienna Airport Business Park Immobilienentwicklungsgesellschaft m.b.H.	BPIE	VIEL	Österreich	100%	VK	
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100%	VK	
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	49%	NK	a)
VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company	VIAS-H	VIAS	Griechenland	99,9%	NK	a)
AviaSec Aviation Security GmbH	VIAS-D	VIAS	Deutschland	49%	NK	a)

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung, EQ = Equitybewertung, NK = keine Konsolidierung

Erläuterung Bemerkung: a) Nichteinbeziehung - materiality

# Bericht des Abschlussprüfers und Bestätigungsvermerk

\_\_\_Wir haben den von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2000 nach den Vorschriften der International Accounting Standards (IAS) des International Accounting Standards Committee (IASC) aufgestellten Konzernabschluss geprüft. Für diesen Konzernabschluss ist die Unternehmensleitung verantwortlich. Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Abschlussprüfung.

\_\_\_Wir haben unsere Prüfung nach den österreichischen Prüfungsvorschriften unter Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) der International Federation of Accountants (IFAC) durchgeführt. Diese Standards erfordern, die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass ein hinreichend sicheres Urteil darüber abgegeben werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Die Prüfung schließt eine stichprobengestützte Prüfung der Nachweise für Beträge und Angaben im Konzernabschluss ein. Sie umfasst ferner die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsgrundsätze und der wesentlichen durch die Unternehmensleitung vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichende Grundlage für unser Prüfungsurteil abgibt.

\_\_\_Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen ein getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2000, sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme für das abgelaufene Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Accounting Standards (IAS).

\_\_\_Nach österreichischen handelsrechtlichen Vorschriften sind der Konzernlagebericht und das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Befreiung von der Aufstellung eines Konzernabschlusses nach österreichischem Recht zu prüfen. Wir bestätigen, dass der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die Befreiung von der Verpflichtung zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach österreichischem Recht erfüllt sind.

Wien, am 22. März 2001

CONFIDA  
 Wirtschaftstreuhandgesellschaft m.b.H.  
 Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dipl.-Kfm. Walter Groier




Dr. Karl-Heinz Moser

# Beteiligungen der Flughafen Wien AG

(Vorjahreswerte in Klammer, in T€)

## 1. Tochterunternehmen, die im Konzernabschluss in die Vollkonsolidierung einbezogen sind:

### Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H. (IVW)

Kapitalanteil: ..... 100%  
Eigenkapital: ..... € 76.406.670,64 (T€ 66.797,6)  
Umsatzerlöse: ..... € 38.631.803,34 (T€ 40.936,8)  
Jahresüberschuss 2000: ..... € 19.506.942,51 (T€ 10.001,9)

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens:** Die Aufgabe der IVW umfasst die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien sowie der Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden am Gelände des Flughafen Wien.

### Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. (VAH)

Kapitalanteil: ..... 100%  
Eigenkapital: ..... € 48.159,42 (T€ 44,0)  
Umsatzerlöse: ..... € 4.171.426,26 (T€ 3.921,9)  
Jahresüberschuss 2000: ..... € 368.545,55 (T€ 461,3)

\_\_\_ **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 Erfüllungsgehilfen-tätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge der General Aviation (inkl. Betankung und Hangarierung).

### Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS)

Kapitalanteil: ..... 100%  
Eigenkapital: ..... € 3.661.389,80 (T€ 3.622,1)  
Umsatzerlöse: ..... € 15.158.556,60 (T€ 14.509,0)  
Jahresüberschuss 2000: ..... € 2.075.137,65 (T€ 2.038,3)

\_\_\_ **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, etc). Die Gesellschaft nimmt über ihre in- und ausländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil.

### City Air Terminal Betriebsges.m.b.H. (CAT)

Kapitalanteil: ..... 100%  
Eigenkapital: ..... € 37.279,02 (T€ 37,7)  
Umsatzerlöse: ..... € 0,00 (T€ 0,0)  
Jahresfehlbetrag 2000: ..... € 429,88 (T€ 0,4)

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens** ist der Betrieb des City Air Terminals. Derzeit übt die Gesellschaft keine operative Tätigkeit aus.

#### **VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)**

Kapitalanteil: .....	100%
Eigenkapital: .....	€ 6.095.712,29 (T€ 6.098,2)
Umsatzerlöse: .....	€ 0,00 (T€ 0,0)
Jahresfehlbetrag 2000: .....	€ -2.507,70 (T€ -3,1)

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens:** Die Aufgabe der VIEL und ihrer beiden Tochtergesellschaften VIEBPIB und VIEBPIE liegt in Ankauf, Entwicklung und Vermarktung der im Eigentum der VIEBPIB stehenden Liegenschaften. Derzeit liegt der Schwerpunkt der drei Gesellschaften im Aufbau des Business Park Fischamend nahe des Flughafens. 2000 war dieses Immobilienprojekt noch im Planungs- bzw. Projektstadium.

#### **Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.**

Kapitalanteil: .....	100%
Eigenkapital: .....	€ 4.293.439,24 (T€ 4.306,2)
Umsatzerlöse: .....	€ 0,00 (T€ 0,0)
Jahresfehlbetrag 2000: .....	€ -12.782,56 (T€ -12,8)

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens** ist der Erwerb und die Vermarktung von Liegenschaften.

#### **Vienna Airport Business Park Immobilienentwicklungsgesellschaft m.b.H.**

Kapitalanteil: .....	100%
Eigenkapital: .....	€ 361.681,24 (T€ 377,6)
Umsatzerlöse: .....	€ 0,00 (T€ 0,0)
Jahresfehlbetrag 2000: .....	€ -15.965,98 (T€ -42,5)

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens:** Planung, Errichtung und Betreuung von Betriebs- und Industrieansiedlungsprojekten.

## **2. Beteiligungen, die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:**

#### **Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. (CHP)**

Kapitalanteil: .....	33,3%
Eigenkapital: .....	€ -12.883.969,32 (T€ -12.353)
Umsatzerlöse: .....	€ 11.558.756,33 (T€ 10.218)
Jahresfehlbetrag 1999: .....	€ -1.220.332,52 (T€ -843)

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens:** Die CHP ist für den Betrieb der beiden Flughafenhotels, Novotel und Sofitel, verantwortlich. Die Flughafen Wien AG gab Anfang 2000 ihre Anteile an dieser Gesellschaft ab. Die Hotels werden von der Astron-Gruppe gemanagt.

#### **VIE-Reiseservice GmbH**

Kapitalanteil: .....	32%
Eigenkapital: .....	€ 87.693,35 (T€ 139)
Umsatzerlöse: .....	€ 1.881.570,70 (T€ 1.622)
Jahresüberschuss 2000: .....	€ 43.040,16 (T€ 44)

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens:** Die VIE Reiseservice GmbH betreibt ein Reisebüro am Standort Flughafen Wien.

#### **Airport Consulting Vienna GmbH (ACV)**

Kapitalanteil: .....	50%
Eigenkapital: .....	€ 91.955,60 (T€ 69)
Umsatzerlöse: .....	€ 1.678.968,64 (T€ 1.567)
Jahresüberschuss 1999: .....	€ 25.306,39 (T€ 64)

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens:** Die ACV bietet international und national Beratungsleistungen für Flughäfen und für im Nahbereich von Flughäfen tätigen Unternehmen an. Die ACV ist an der Tochtergesellschaft Airport Consulting Servis Ve Danismanlik Limited Sirketi (ACT) mit Sitz in Istanbul beteiligt, die im Rahmen des Projektes „Build Operate & Transfer“, Terminal & Car Park, Istanbul Airport, operativ tätig ist.

### 3. Beteiligungen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden

#### **Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H. (SFS)**

Kapitalanteil: ..... 49% (von VIAS gehalten)  
 Eigenkapital: ..... € 58.762,67 (T€ 45,7)  
 Umsatzerlöse: ..... € 84.865,69 (T€ 22,7)  
 Jahresüberschuss 2000: ..... € 13.105,28 (T€ 13,6)

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens:** Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen auf dem Salzburger Flughafen an und wurde 1998 erstmals operativ tätig. Die übrigen 51 % wurden Ende Feber 2001 von der Salzburger Flughafenbetriebsgesellschaft übernommen.

#### **Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International**

Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEBBI)  
 Kapitalanteil: ..... 100%

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens:** Die VIEBBI mit Sitz in Berlin, Deutschland ist an einer Entwicklungsgesellschaft für das Projekt Flughafen Berlin-Brandenburg beteiligt, die Geschäftsanteile erwerben und halten sowie den Flughafen Berlin-Schönefeld zum Flughafen Berlin-Brandenburg International ausbauen und betreiben soll.

#### **VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H. (VIE Shops)**

Kapitalanteil: ..... 51%

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens:** Die Zielsetzung der VIE Shops ist die Entwicklung von Shop-Konzepten und der eigenständige Betrieb von Shops auf in- und ausländischen Airports. Die Beteiligung der Flughafen Wien AG besteht seit 16.7.1999. Die VIE Shops hält 20 % an der Austrian Airlines Retail Company HandelsgesmbH. (ARC).

#### **VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company (VIAS Hellas Ltd.)**

Kapitalanteil: ..... VIAS 99,9%

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens:** Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen oder Fluglinien. Diese Gesellschaft mit Sitz in Athen wurde zur Teilnahme von VIAS an den Ausschreibungen für Sicherheitsleistungen auf griechischen Flughäfen gegründet.

#### **AviaSec Aviation Security GmbH**

Kapitalanteil: ..... VIAS 49%

\_\_\_ **Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen für den zivilen Luftverkehr. Diese Gesellschaft mit Sitz in Oberding, Deutschland wurde von VIAS für die Teilnahme an den Ausschreibungen für Sicherheitsleistungen auf deutschen Flughäfen gemeinsam mit dem Hamburger Unternehmen SecuServ Aviation Security and Services Holding International GmbH gegründet.

# Bericht des Aufsichtsrates

## Sitzungen

\_\_Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2000 zu sieben Sitzungen zusammen. Es fanden im Berichtsjahr überdies zwei Sitzungen des Arbeitsausschusses des Aufsichtsrates statt.

\_\_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.

## Abschlussprüfung

\_\_Die Fa. CONFIDA, Wirtschaftstreuhandgesellschaft m.b.H., Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1191 Wien, beeideter Wirtschaftsprüfer und Steuerberater, wurde in der neunten Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Sie prüfte unter Einbeziehung des Lage- und des Konzernlageberichtes den vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2000 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

\_\_Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, erstellt nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach International Accounting Standards (IAS) aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 2000 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

## Feststellung des Jahresabschlusses

\_\_Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss 2000 und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2000 der Flughafen Wien AG insbesondere durch die vorgenommene intensive Beratung im Arbeitsausschuss in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers geprüft und gebilligt. Somit ist der Jahresabschluss 2000 der Flughafen Wien AG festgestellt.

## Gewinnverteilungsvorschlag

\_\_Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstandes an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2000 von € 44.101.369,29 eine Dividende von € 2,10 je Aktie, das sind insgesamt € 44.100.000,- ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 1.369,29 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

## Dank und Anerkennung

\_\_Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen und den Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2000 geleistete Arbeit und spricht seine Anerkennung aus.

**GD Stv. Johannes Coreth**  
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Schwechat, am 18.04.2001

**AEA**

Association of European Airlines - Verband der europäischen Linienfluggesellschaften

**Airside**

Abfertigungsbereich für Flugzeuge

**Baggage Reconciliation System (BRS)**

Gepäckfassungs- und Überwachungssystem

**Brokerage**

Vermittlung von Flugzeugen für Bedarfsflüge

**Connectivity Rate**

Kennzahl für die Anzahl von erreichbaren Anschlussflügen innerhalb von 60 Minuten nach Landung eines Flugzeuges

**Dauerschallpegel**

Ist ein rechnerischer Wert der Einzellärmergebnisse, dargestellt unter Berücksichtigung von Spitzenwerten, Dauer und Häufigkeit

**Delay**

Verspätung

**Flugbewegungen**

Starts und Landungen

**Fluglärmzone**

Fluglärmzone ist jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird

**General Aviation Center**

Flugplatz der allgemeinen Luftfahrt

**Gestattungsentgelt**

Wird für die Ausübung gewerblicher Tätigkeiten am Flughafen Wien eingehoben

**Handling**

Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge

**Homecarrier**

Heimische Fluggesellschaft

**Hub**

Drehscheibe im Luftverkehr

**IATA**

International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)

**Landside**

Abfertigungsbereich für Passagiere

**Maximum Take-off Weight (MTOW)**

Vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht

**Minimum Connecting Time (MCT)**

Garantierte Mindestumsteigezeit

**Pax**

Passagier

**Red-Cap Agent**

Verantwortlicher Mitarbeiter zur Flugzeugabfertigung (Red-Cap-System)

**Private Aircraft**

Luftfahrzeuge im Privatbesitz

**Schnellabrollweg**

Rollweg zum raschen Verlassen der Landebahn

**Trucking**

Luftfracht, die auf LKW transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)

**Turnaround-(Zeiten)**

Die Zeit, die die Bodenabfertigung benötigt, um ein Flugzeug nach der Landung wieder startbereit zu machen.

**Vorfeld**

„Parkplatz“ der Flugzeuge (Abstellplätze)



## Wichtige Verkehrsdaten im Überblick

---

Passagierzahlen im Detail	2000	Veränderung gegenüber 1999 in %
Passagiere (an + ab + Transit)	11.939.571	+ 6,6
Linienverkehr	10.475.167	+ 7,1
Charterverkehr	1.464.404	+ 2,8
Transferpassagiere	3.352.080	+ 9,3
Transferanteil	28,4%	

---

### Passagiere Linienverkehr

Langstrecke	619.479	+ 4,4
Europa	4.333.629	+ 7,7
Osteuropa	705.109	+ 14,2
Westeuropa	3.628.520	+ 6,6
Fern-Ost	365.800	+ 5,9
Naher und Mittlerer Osten	184.128	+ 9,4
Nordamerika	200.440	+ 12,4
Afrika und Südamerika	125.960	- 12,8

---

Passagiere	2000	Veränderung gegenüber 1999 in %
Westeuropa-Linie (Pax ab)		
1. London	393.943	- 1,5
2. Frankfurt	335.118	+ 9,7
3. Paris	254.658	+ 0,7
Langstrecke-West-Linie (Pax ab)		
1. New York	71.222	- 26,0
2. Chicago	53.742	
3. Washington	44.920	
Fernost-Linie (Pax ab)		
1. Bangkok	47.326	+ 13,3
2. Osaka	41.059	+ 41,1
3. Kuala Lumpur	39.589	+ 7,9
Osteuropa-Linie (Pax ab)		
1. Warschau	62.098	- 5,8
2. Budapest	59.820	+ 3,8
3. Prag	59.656	+ 5,2
Charterverkehr (Pax ab)		
1. Antalya	110.496	+171,3
2. Heraklion	45.447	- 11,0
3. Monastir	38.180	- 16,6

---



## Antwortkarte

Ja, ich möchte mich auch zukünftig über die Flughafen Wien AG informieren. Bitte senden Sie mir regelmäßig Ihre Aktionärsbriefe sowie Geschäftsberichte zu.

Ich ziehe es vor, aktuelle Informationen per e-mail zu erhalten.  
Meine e-mail-Adresse lautet:

..... @ .....

Bitte laden Sie mich zu Ihren Unternehmensbesichtigungen bzw. Informationsveranstaltungen ein.

Bitte nehmen Sie meinen Namen aus der Aktionärsdatei. Ich habe kein weiteres Interesse an Informationen über die Flughafen Wien AG.

Name/Firma: .....

Straße: .....

Plz./Ort: .....

Postgebühr  
zahlt  
Empfänger

An die  
Flughafen Wien AG  
Abt. Kommunikation  
Postfach 1  
A-1300 Wien

Flughafen Wien  
Aktiengesellschaft  
Postfach 1  
A-1300 Wien-Flughafen  
Telefon: +43/1/7007-0  
Telefax: +43/1/7007-23001  
<http://www.viennaairport.com>

DVR: 008613  
Firmenbuchnummer: FN 42984 m  
Firmenbuchgericht  
Landesgericht Korneuburg

Investor Relations:  
Robert Dusek  
Telefon: +43/1/7007-23126  
e-mail: [investor-relations@viennaairport.com](mailto:investor-relations@viennaairport.com)

Abteilung Kommunikation:  
Mag. Dagmar Lang  
Telefon: +43/1/7007-22103  
e-mail: [m@viennaairport.com](mailto:m@viennaairport.com)

### Impressum

Herausgeber:  
Flughafen Wien Aktiengesellschaft  
Abteilung Kommunikation

Beratung und Koordination:  
Mensalia Unternehmensberatung  
Design: Büro X  
Druck: Holzhausen

