

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: _____ @ _____

Name/Firma: _____
 Straße: _____
 Plz./Ort: _____

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

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

Impressum
 Herausgeber:
 Flughafen Wien Aktiengesellschaft
 Abteilung Kommunikation

Beratung und Koordination:
 Mensalia Unternehmensberatung
 Design: Büro X Wien
 Farbphotos: Günter Parth
 Schwarzweißphotos: Lukas Schaller
 Druck: Holzhausen

Postgebühr
 zahlt
 Empfänger

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.

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

Den Geschäftsbericht 2001 des Flughafen Wien gibt es erstmals auch als Online-Ausgabe im Internet. Transparent, schnell und auf Wunsch mit individuell generierten Informationen:
www.viennaairport.com

Disclaimer

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 26. Februar 2002 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrundeliegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zur Zeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr.

Geschäftsbericht 2001



Geschäftsbericht 2001

Flughafen Wien AG



Flughafen Wien AG

EUROPAS ERSTE ADRESSE Vienna International Airport

Kennzahlen der Flughafen Wien Gruppe

| Branchenspezifische Verkehrskennzahlen | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
|---|---------|--------------|---------|--------------|---------|
| MTOW ¹⁾ (in Mio. Tonnen) | 5,1 | -4,3 | 5,3 | 6,6 | 5,0 |
| Gesamtpassagiere (in Mio.) | 11,9 | -0,7 | 11,9 | 6,6 | 11,2 |
| Transferpassagiere (in Mio.) | 3,8 | 12,2 | 3,4 | 9,3 | 3,1 |
| Flugbewegungen | 185.425 | -0,6 | 186.469 | 8,6 | 171.682 |
| Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen) | 159.525 | -11,7 | 180.667 | 12,1 | 161.238 |

| | IAS | | IAS | | |
|--|-------|--------------|-------|--------------|-------|
| Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in Mio. €) | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
| Gesamtumsatz | 320,1 | -2,2 | 327,4 | 4,7 | 312,6 |
| davon Airport | 136,2 | -0,9 | 137,4 | 4,0 | 132,1 |
| davon Handling | 111,0 | -5,9 | 117,9 | 8,9 | 108,3 |
| davon Non-Aviation | 72,7 | 1,3 | 71,7 | -0,4 | 72,0 |
| EBIT | 85,2 | -8,5 | 93,1 | 4,0 | 89,5 |
| EBIT-Margin (in %) ²⁾ | 25,9 | -6,9 | 27,9 | -1,2 | 28,2 |
| EBITDA-Margin (in %) ³⁾ | 38,5 | -6,5 | 41,1 | -1,3 | 41,7 |
| ROCE (in %) ⁴⁾ | 13,4 | -9,5 | 14,8 | 5,1 | 14,0 |
| Jahresgewinn/Jahresüberschuss | 66,3 | -9,3 | 73,1 | 18,0 | 61,9 |
| Cash Flow aus lauf. Geschäftstätigkeit | 98,3 | -2,6 | 100,9 | -13,9 | 117,2 |
| Eigenkapital | 532,4 | 3,7 | 513,7 | -10,1 | 571,2 |
| Investitionen ⁵⁾ | 61,3 | 114,9 | 28,5 | -46,1 | 52,9 |
| Ertragsteuern | 30,6 | 16,9 | 26,2 | -22,8 | 33,9 |

| Börsentechnische Kennzahlen | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
|---|-------|--------------|-------|--------------|-------|
| KGV (per Jahresende) | 9,5 | -18,0 | 11,6 | -1,0 | 11,7 |
| Gewinn je Aktie (Jahresüberschuss) | 3,2 | -9,2 | 3,5 | 18,0 | 3,0 |
| Dividende pro Aktie (inkl. Bonus) | 1,9 | -9,5 | 2,1 | 31,3 | 1,6 |
| Pay-Out-Ratio (in % vom Jahresüberschuss) | 60,2 | -0,2 | 60,3 | 11,2 | 54,2 |
| Market Cap (per Jahresende; in Mio. €) | 630,0 | -25,6 | 846,3 | 16,8 | 724,7 |
| Marktgewichtung (per Jahresende; in %) | 3,0 | 0,0 | 3,0 | 31,1 | 2,3 |
| Mitarbeiter ⁶⁾ | 2.626 | -0,9 | 2.644 | 3,8 | 2.547 |

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) Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen
 6) Personalstand per 31.12. gewichtet nach Beschäftigungsgrad inkl. Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer, etc.) exkl. Vorstände und Geschäftsführer

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: _____ @ _____

Name/Firma: _____
 Straße: _____
 Plz./Ort: _____

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

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

Impressum
 Herausgeber:
 Flughafen Wien Aktiengesellschaft
 Abteilung Kommunikation

Beratung und Koordination:
 Mensalia Unternehmensberatung
 Design: Büro X Wien
 Farbphotos: Günter Parth
 Schwarzweißphotos: Lukas Schaller
 Druck: Holzhausen

Postgebühr
 zahlt
 Empfänger

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.

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

Den Geschäftsbericht 2001 des Flughafen Wien gibt es erstmals auch als Online-Ausgabe im Internet. Transparent, schnell und auf Wunsch mit individuell generierten Informationen:
www.viennaairport.com

Disclaimer

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 26. Februar 2002 zur Verfügung stehenden Informationen getroffenen haben. Sollten die den Prognosen zugrundeliegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zur Zeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr.

Geschäftsbericht 2001



Geschäftsbericht 2001

Flughafen Wien AG



Flughafen Wien AG

EUROPAS ERSTE ADRESSE Vienna International Airport

Kennzahlen der Flughafen Wien Gruppe

| Branchenspezifische Verkehrskennzahlen | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
|---|---------|--------------|---------|--------------|---------|
| MTOW ¹⁾ (in Mio. Tonnen) | 5,1 | -4,3 | 5,3 | 6,6 | 5,0 |
| Gesamtpassagiere (in Mio.) | 11,9 | -0,7 | 11,9 | 6,6 | 11,2 |
| Transferpassagiere (in Mio.) | 3,8 | 12,2 | 3,4 | 9,3 | 3,1 |
| Flugbewegungen | 185.425 | -0,6 | 186.469 | 8,6 | 171.682 |
| Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen) | 159.525 | -11,7 | 180.667 | 12,1 | 161.238 |

| | IAS | | IAS | | |
|--|-------|--------------|-------|--------------|-------|
| Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in Mio. €) | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
| Gesamtumsatz | 320,1 | -2,2 | 327,4 | 4,7 | 312,6 |
| davon Airport | 136,2 | -0,9 | 137,4 | 4,0 | 132,1 |
| davon Handling | 111,0 | -5,9 | 117,9 | 8,9 | 108,3 |
| davon Non-Aviation | 72,7 | 1,3 | 71,7 | -0,4 | 72,0 |
| EBIT | 85,2 | -8,5 | 93,1 | 4,0 | 89,5 |
| EBIT-Margin (in %) ²⁾ | 25,9 | -6,9 | 27,9 | -1,2 | 28,2 |
| EBITDA-Margin (in %) ³⁾ | 38,5 | -6,5 | 41,1 | -1,3 | 41,7 |
| ROCE (in %) ⁴⁾ | 13,4 | -9,5 | 14,8 | 5,1 | 14,0 |
| Jahresgewinn/Jahresüberschuss | 66,3 | -9,3 | 73,1 | 18,0 | 61,9 |
| Cash Flow aus lauf. Geschäftstätigkeit | 98,3 | -2,6 | 100,9 | -13,9 | 117,2 |
| Eigenkapital | 532,4 | 3,7 | 513,7 | -10,1 | 571,2 |
| Investitionen ⁵⁾ | 61,3 | 114,9 | 28,5 | -46,1 | 52,9 |
| Ertragsteuern | 30,6 | 16,9 | 26,2 | -22,8 | 33,9 |

| Börsentechnische Kennzahlen | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
|---|-------|--------------|-------|--------------|-------|
| KGV (per Jahresende) | 9,5 | -18,0 | 11,6 | -1,0 | 11,7 |
| Gewinn je Aktie (Jahresüberschuss) | 3,2 | -9,2 | 3,5 | 18,0 | 3,0 |
| Dividende pro Aktie (inkl. Bonus) | 1,9 | -9,5 | 2,1 | 31,3 | 1,6 |
| Pay-Out-Ratio (in % vom Jahresüberschuss) | 60,2 | -0,2 | 60,3 | 11,2 | 54,2 |
| Market Cap (per Jahresende; in Mio. €) | 630,0 | -25,6 | 846,3 | 16,8 | 724,7 |
| Marktgewichtung (per Jahresende; in %) | 3,0 | 0,0 | 3,0 | 31,1 | 2,3 |
| Mitarbeiter ⁶⁾ | 2.626 | -0,9 | 2.644 | 3,8 | 2.547 |

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) Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen
 6) Personalstand per 31.12. gewichtet nach Beschäftigungsgrad inkl. Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer, etc.) exkl. Vorstände und Geschäftsführer

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: _____ @ _____

Name/Firma: _____
 Straße: _____
 Plz./Ort: _____

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

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

Impressum
 Herausgeber:
 Flughafen Wien Aktiengesellschaft
 Abteilung Kommunikation

Beratung und Koordination:
 Mensalia Unternehmensberatung
 Design: Büro X Wien
 Farbphotos: Günter Parth
 Schwarzweißphotos: Lukas Schaller
 Druck: Holzhausen

Postgebühr
 zahlt
 Empfänger

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.

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

Den Geschäftsbericht 2001 des Flughafen Wien gibt es erstmals auch als Online-Ausgabe im Internet. Transparent, schnell und auf Wunsch mit individuell generierten Informationen:
www.viennaairport.com

Disclaimer
 Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 26. Februar 2002 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrundeliegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zur Zeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr.

Geschäftsbericht 2001



Geschäftsbericht 2001

Flughafen Wien AG



Flughafen Wien AG

EUROPAS ERSTE ADRESSE Vienna International Airport

Kennzahlen der Flughafen Wien Gruppe

| Branchenspezifische Verkehrskennzahlen | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
|---|---------|--------------|---------|--------------|---------|
| MTOW ¹⁾ (in Mio. Tonnen) | 5,1 | -4,3 | 5,3 | 6,6 | 5,0 |
| Gesamtpassagiere (in Mio.) | 11,9 | -0,7 | 11,9 | 6,6 | 11,2 |
| Transferpassagiere (in Mio.) | 3,8 | 12,2 | 3,4 | 9,3 | 3,1 |
| Flugbewegungen | 185.425 | -0,6 | 186.469 | 8,6 | 171.682 |
| Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen) | 159.525 | -11,7 | 180.667 | 12,1 | 161.238 |

| | IAS | | IAS | | |
|--|-------|--------------|-------|--------------|-------|
| Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in Mio. €) | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
| Gesamtumsatz | 320,1 | -2,2 | 327,4 | 4,7 | 312,6 |
| davon Airport | 136,2 | -0,9 | 137,4 | 4,0 | 132,1 |
| davon Handling | 111,0 | -5,9 | 117,9 | 8,9 | 108,3 |
| davon Non-Aviation | 72,7 | 1,3 | 71,7 | -0,4 | 72,0 |
| EBIT | 85,2 | -8,5 | 93,1 | 4,0 | 89,5 |
| EBIT-Margin (in %) ²⁾ | 25,9 | -6,9 | 27,9 | -1,2 | 28,2 |
| EBITDA-Margin (in %) ³⁾ | 38,5 | -6,5 | 41,1 | -1,3 | 41,7 |
| ROCE (in %) ⁴⁾ | 13,4 | -9,5 | 14,8 | 5,1 | 14,0 |
| Jahresgewinn/Jahresüberschuss | 66,3 | -9,3 | 73,1 | 18,0 | 61,9 |
| Cash Flow aus lauf. Geschäftstätigkeit | 98,3 | -2,6 | 100,9 | -13,9 | 117,2 |
| Eigenkapital | 532,4 | 3,7 | 513,7 | -10,1 | 571,2 |
| Investitionen ⁵⁾ | 61,3 | 114,9 | 28,5 | -46,1 | 52,9 |
| Ertragsteuern | 30,6 | 16,9 | 26,2 | -22,8 | 33,9 |

| Börsentechnische Kennzahlen | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
|---|-------|--------------|-------|--------------|-------|
| KGV (per Jahresende) | 9,5 | -18,0 | 11,6 | -1,0 | 11,7 |
| Gewinn je Aktie (Jahresüberschuss) | 3,2 | -9,2 | 3,5 | 18,0 | 3,0 |
| Dividende pro Aktie (inkl. Bonus) | 1,9 | -9,5 | 2,1 | 31,3 | 1,6 |
| Pay-Out-Ratio (in % vom Jahresüberschuss) | 60,2 | -0,2 | 60,3 | 11,2 | 54,2 |
| Market Cap (per Jahresende; in Mio. €) | 630,0 | -25,6 | 846,3 | 16,8 | 724,7 |
| Marktgewichtung (per Jahresende; in %) | 3,0 | 0,0 | 3,0 | 31,1 | 2,3 |
| Mitarbeiter ⁶⁾ | 2.626 | -0,9 | 2.644 | 3,8 | 2.547 |

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) Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen
 6) Personalstand per 31.12. gewichtet nach Beschäftigungsgrad inkl. Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer, etc.) exkl. Vorstände und Geschäftsführer

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.

Postgebühr zahlt Empfänger

Name/Firma: _____
 Straße: _____
 Plz./Ort: _____

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

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

Impressum
 Herausgeber:
 Flughafen Wien Aktiengesellschaft
 Abteilung Kommunikation

Beratung und Koordination:
 Mensalia Unternehmensberatung
 Design: Büro X Wien
 Farbphotos: Günter Parth
 Schwarzweißphotos: Lukas Schaller
 Druck: Holzhausen

Den Geschäftsbericht 2001 des Flughafen Wien gibt es erstmals auch als Online-Ausgabe im Internet. Transparent, schnell und auf Wunsch mit individuell generierten Informationen:
www.viennaairport.com

Disclaimer

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 26. Februar 2002 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrundeliegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zur Zeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr.



Geschäftsbericht 2001

Geschäftsbericht 2001

Flughafen Wien AG



Flughafen Wien AG

EUROPAS ERSTE ADRESSE Vienna International Airport

Kennzahlen der Flughafen Wien Gruppe

| Branchenspezifische Verkehrskennzahlen | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
|---|---------|--------------|---------|--------------|---------|
| MTOW ¹⁾ (in Mio. Tonnen) | 5,1 | -4,3 | 5,3 | 6,6 | 5,0 |
| Gesamtpassagiere (in Mio.) | 11,9 | -0,7 | 11,9 | 6,6 | 11,2 |
| Transferpassagiere (in Mio.) | 3,8 | 12,2 | 3,4 | 9,3 | 3,1 |
| Flugbewegungen | 185.425 | -0,6 | 186.469 | 8,6 | 171.682 |
| Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen) | 159.525 | -11,7 | 180.667 | 12,1 | 161.238 |

| | IAS | | IAS | | |
|--|-------|--------------|-------|--------------|-------|
| Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in Mio. €) | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
| Gesamtumsatz | 320,1 | -2,2 | 327,4 | 4,7 | 312,6 |
| davon Airport | 136,2 | -0,9 | 137,4 | 4,0 | 132,1 |
| davon Handling | 111,0 | -5,9 | 117,9 | 8,9 | 108,3 |
| davon Non-Aviation | 72,7 | 1,3 | 71,7 | -0,4 | 72,0 |
| EBIT | 85,2 | -8,5 | 93,1 | 4,0 | 89,5 |
| EBIT-Margin (in %) ²⁾ | 25,9 | -6,9 | 27,9 | -1,2 | 28,2 |
| EBITDA-Margin (in %) ³⁾ | 38,5 | -6,5 | 41,1 | -1,3 | 41,7 |
| ROCE (in %) ⁴⁾ | 13,4 | -9,5 | 14,8 | 5,1 | 14,0 |
| Jahresgewinn/Jahresüberschuss | 66,3 | -9,3 | 73,1 | 18,0 | 61,9 |
| Cash Flow aus lauf. Geschäftstätigkeit | 98,3 | -2,6 | 100,9 | -13,9 | 117,2 |
| Eigenkapital | 532,4 | 3,7 | 513,7 | -10,1 | 571,2 |
| Investitionen ⁵⁾ | 61,3 | 114,9 | 28,5 | -46,1 | 52,9 |
| Ertragsteuern | 30,6 | 16,9 | 26,2 | -22,8 | 33,9 |

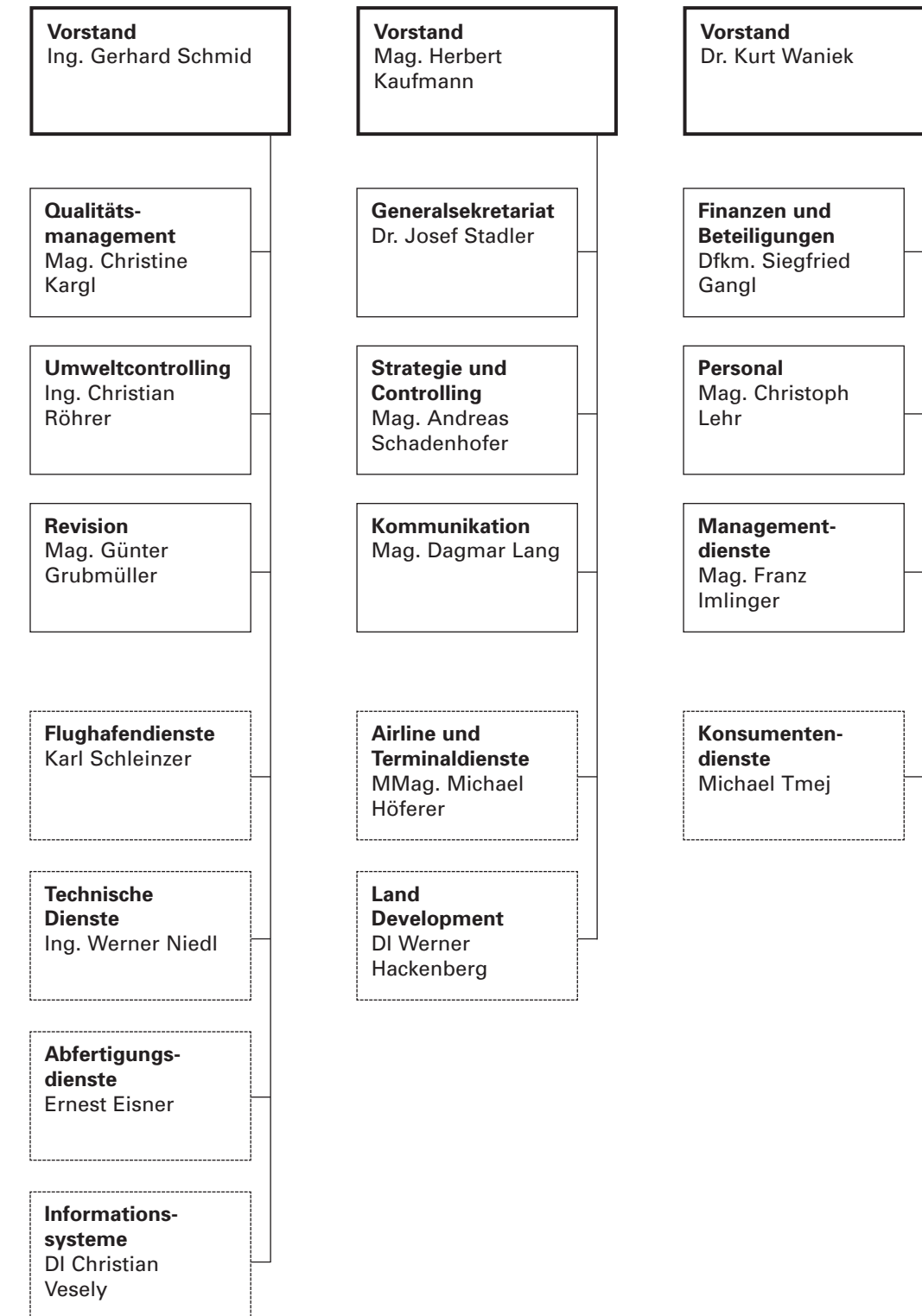
| Börsentechnische Kennzahlen | 2001 | Veränd. in % | 2000 | Veränd. in % | 1999 |
|---|-------|--------------|-------|--------------|-------|
| KGV (per Jahresende) | 9,5 | -18,0 | 11,6 | -1,0 | 11,7 |
| Gewinn je Aktie (Jahresüberschuss) | 3,2 | -9,2 | 3,5 | 18,0 | 3,0 |
| Dividende pro Aktie (inkl. Bonus) | 1,9 | -9,5 | 2,1 | 31,3 | 1,6 |
| Pay-Out-Ratio (in % vom Jahresüberschuss) | 60,2 | -0,2 | 60,3 | 11,2 | 54,2 |
| Market Cap (per Jahresende; in Mio. €) | 630,0 | -25,6 | 846,3 | 16,8 | 724,7 |
| Marktgewichtung (per Jahresende; in %) | 3,0 | 0,0 | 3,0 | 31,1 | 2,3 |
| Mitarbeiter ⁶⁾ | 2.626 | -0,9 | 2.644 | 3,8 | 2.547 |

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) Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen
 6) Personalstand per 31.12. gewichtet nach Beschäftigungsgrad inkl. Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer, etc.) exkl. Vorstände und Geschäftsführer

Wichtige Verkehrsdaten im Überblick

| Passagierzahlen im Detail | 2001 | Veränderung gegenüber 2000 in % |
|--|------------|---------------------------------|
| Passagiere (an + ab + Transit) | 11.853.157 | -0,7 |
| Linienverkehr | 10.443.400 | -0,3 |
| Charterverkehr | 1.409.757 | -3,7 |
| Transferpassagiere | 3.759.834 | +12,2 |
| Transferanteil | 31,9% | Anteil 2000: 28,4% |
| Passagiere Linienverkehr | | |
| Langstrecke | 579.877 | -6,4 |
| Europa | 4.394.755 | +1,4 |
| Osteuropa | 784.885 | +11,3 |
| Westeuropa | 3.609.870 | -0,5 |
| Fern-Ost | 356.639 | -2,5 |
| Naher und Mittlerer Osten | 156.438 | -15,0 |
| Nordamerika | 205.214 | +2,4 |
| Afrika und Südamerika | 86.562 | -31,3 |
| Passagiere | | |
| 2001 | | |
| Veränderung gegenüber 2000 in % | | |
| Westeuropa-Linie (Pax ab) | | |
| 1. London | 360.294 | -8,5 |
| 2. Frankfurt | 338.825 | +1,1 |
| 3. Paris | 249.403 | -2,1 |
| Langstrecke-West-Linie (Pax ab) | | |
| 1. New York | 65.700 | -7,8 |
| 2. Washington | 56.810 | +26,5 |
| 3. Chicago | 47.295 | -12,0 |
| Fernost-Linie (Pax ab) | | |
| 1. Bangkok | 58.867 | +24,4 |
| 2. Dehli | 50.094 | +38,7 |
| 3. Osaka | 45.310 | +10,4 |
| Osteuropa-Linie (Pax ab) | | |
| 1. Moskau | 72.232 | +21,6 |
| 2. Prag | 65.362 | +9,6 |
| 3. Warschau | 63.098 | +1,6 |
| Charterverkehr-Linie (Pax ab) | | |
| 1. Antalya | 121.058 | +9,6 |
| 2. Heraklion | 43.539 | -4,2 |
| 3. Monastir | 37.522 | -1,7 |

Aufbauorganisation der Flughafen Wien Gruppe Organigramm nach Tätigkeitsbereichen



Zum Titel

Damit eine so außerordentlich komplexe Organisation wie der Flughafen Wien-Schwechat funktionieren kann, arbeiten dort mehr als 2.500 Menschen in einer bewährten Struktur rund um die Uhr mit modernen Systemen. Wir sind der Auffassung, dass es jeder unserer Mitarbeiter verdient hätte, auf dem diesjährigen Titel unseres Geschäftsberichtes zu erscheinen. Es ist schließlich jeder Einzelne, der dazu beigetragen hat, dass wir auch 2001 wieder ein erfolgreiches Jahr schreiben konnten. Wir haben vier Kolleginnen und Kollegen ausgewählt, die für alle stehen. Daher gibt es vier verschiedene Titelblätter, die für die Vielfalt des Flughafens Wien stehen. Aber im Innern sind alle gleich – dort ist der Erfolg der Flughafen Wien AG dokumentiert.

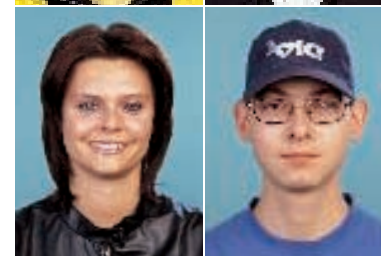
Michael Schmidt
Abteilung V
Lader

Yuko Redl
Abteilung A
Informationsschalter



Maria Wieger
Abteilung B
Kreditoren,
Buchhaltung und
Rechnungsprüfung

Peter Mayer
Abteilung T
Werkstätten



Glossar

AEA
Association of European Airlines
– Verband der europäischen
Linienfluggesellschaften

Airside
Die Bewegungsfläche
eines Flugplatzes, daran
anschließende Gelände
und Gebäude, die nicht
öffentlich zugänglich
sind und deren Zutritt
kontrolliert wird

Brokerage
Vermittlung von Flugzeugen
für Bedarfsflüge

Delay
Verspätung

Flugbewegungen
Starts und Landungen

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

General Aviation
Allgemeine Luftfahrt

Handling
Abfertigungsdienste für
Luftfahrzeuge

Homecarrier
Heimische Fluggesellschaft

Hub
Drehscheibe im Luftverkehr

IATA
International Air Transport
Association (Dachverband
der Fluggesellschaften)

Landside
Bereich eines Flughafens
oder Flughafengebäudes, der
öffentlich zugänglich ist

Maximum Take-off Weight (MTOW)
Vom Hersteller für jeden
Flugzeugtyp festgelegtes,
maximal erlaubtes
Startgewicht

Minimum Connecting Time
Garantierte Mindest-
umsteigezeit

Pax
Passagier

Red-Cap Agent
Verantwortlicher Mitarbeiter
zur Flugzeugabfertigung
(Red-Cap-System)

Private Aircraft
Luftfahrzeuge im Privatbesitz

Trucking
Luftfracht, die auf
LKW transportiert wird
(Luftfrachtersatzverkehr)

Turnaround-(Zeiten)
Die Zeit, die die Boden-
abfertigung benötigt, um ein
Flugzeug nach der Landung
wieder startbereit zu machen.

Vorfeld
„Parkplatz“ der Flugzeuge
(Abstellplätze)









Edith Schoberwalter

VIAS, Sicherheitskontrolle /
Täglich können sich 17.000 Passagiere sicher fühlen.



Harald Hartmann

Abteilung S, Flugplatzbetriebsleiter /
Verantwortet die Sicherheit am Vorfeld für 185.000 Starts und Landungen.

















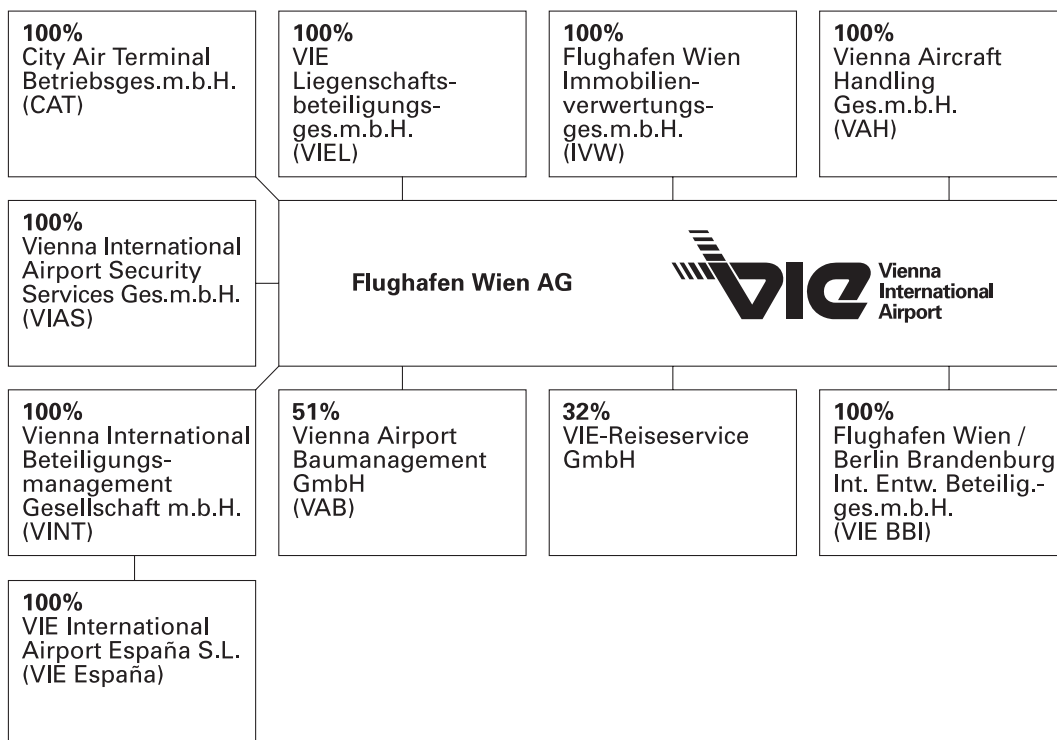


| | |
|--|----------|
| Struktur der Flughafen-Wien-Gruppe | 18 |
| Der Flughafen Wien | 19 |
| Kommentar des Vorstands | 20 |
| Management | 23 |
| Aviation Business | 24 |
| Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien | 26 |
| Die Flughafen-Wien-Aktie | 32 |
| Konzernlagebericht | |
| Wirtschaftliche Rahmenbedingungen | 36 |
| Umsatz | 38 |
| Ertragslage | 40 |
| Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur | 42 |
| Investitionen | 44 |
| Risiken der künftigen Entwicklung | 45 |
| Prognosebericht | 46 |
| Nachtragsbericht | 47 |
| Segmentberichterstattung | |
| Airport | 48 |
| Handling | 52 |
| Non-Aviation | 55 |
| Innovationen | 59 |
| Unsere Mitarbeiter | 60 |
| Umwelt | 62 |
| Kommunikation | 64 |
| Konzernabschluss 2001 | |
| Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | 74 |
| Konzernbilanz | 75 |
| Konzern-Geldflussrechnung | 76 |
| Entwicklung des Konzerneigenkapitals | 77 |
| Anhang zum Konzernabschluss 2001 der Flughafen Wien AG | 78 |
| Bericht des Abschlussprüfers | 99 |
| Beteiligungen der Flughafen Wien AG | 100 |
| Bericht des Aufsichtsrats | 103 |
| Who is Who | 104 |
| Glossar | Umschlag |

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 100–102. 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 7 Prozent an dieser Gesellschaft halten. Die Tochtergesellschaft VIE España, mit Sitz in Spanien, ist an einer spanischen Projektgesellschaft zur Umsetzung des Flughafenprojekts in Ciudad Real beteiligt.



Der Flughafen Wien

Als ertrags- und wachstumsorientiertes Dienstleistungsunternehmen stehen wir für Schnelligkeit, Sicherheit und hohen Komfort

___Die Flughafen Wien AG ist einer der fünf börsennotierten Airports in Europa. Die öffentliche Hand hält nur noch eine Minderheitsbeteiligung von 40 Prozent. Über die Mitarbeiterstiftung, die zehn Prozent des Aktienkapitals hält, sind unsere ArbeitnehmerInnen direkt am Dividenderfolg beteiligt, 50 Prozent befinden sich im Streubesitz.

___Wir sind Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien sowie Anbieter aller damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungen.

___Das hohe Wertschöpfungspotenzial unseres Kerngeschäfts 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. Unsere jährliche Steuerleistung beläuft sich auf rund € 30 Mio.

___Am Standort Flughafen arbeiten rund 12.000 Menschen in 198 Unternehmen. Weitere 12.000 Arbeitsplätze¹⁾ 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 Bruttoinlandsprodukts. In den vergangenen drei Jahren wuchs die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen Wien 18-mal stärker als in der Gesamtwirtschaft. Für unseren Beitrag zur österreichischen Wertschöpfung erwarten wir bis zum Jahr 2015 ein Anwachsen auf mehr als € 5,8 Mrd. Auch aufgrund dieser ökonomischen Bedeutung wird der Flughafen Wien von der Bevölkerung geschätzt – eine wesentliche Voraussetzung für unser zukünftiges Wachstum als Wirtschaftsstandort im Zuge der EU-Osterweiterung.

¹⁾ Quelle: Industriewissenschaftliches Institut, Studie „Wirtschaftsfaktor Flughafen“, 2000

Kommentar des Vorstands

Sehr geehrte Damen und sehr geehrte Herren,

___2001 wird in die Geschichte der zivilen Luftfahrt als ein schwarzes Jahr eingehen: Die tragischen Ereignisse des 11. September haben die Branche tief in ihren Grundfesten erschüttert, haben durch die Rezession schon angeschlagene Fluggesellschaften zum Absturz gebracht und tausende Arbeitsplätze vernichtet.

___In diesem schwierigen Umfeld haben wir ein bemerkenswert gutes Ergebnis erzielt: Mit € 66,3 Mio. erwirtschafteten wir einen Jahresgewinn, der 9,3 Prozent unter dem Rekordergebnis des Jahres 2000 liegt. Und dies, obwohl die prognostizierten Wachstumsraten im Luftverkehr weit unterschritten wurden. Die schwache Verkehrsentwicklung und die Probleme der Fluggesellschaften spiegeln sich in unserem Umsatzrückgang von 2,2 Prozent auf € 320,1 Mio. wider. Unser geplantes Investitionsprogramm von € 115,4 Mio. haben wir deshalb den geänderten Rahmenbedingungen angepasst und auf € 61,3 Mio. reduziert.

___Die Ereignisse des 11. September hatten jedoch nicht nur einen Passagierückgang zur Folge, sondern sie verstärkten die wirtschaftlichen Probleme der Fluggesellschaften – auch der Austrian-Airlines-Gruppe – in eklatanter Weise. Als Flughafenbetreiber waren wir nicht nur mit Umsatzrückgängen konfrontiert, sondern mit der Bewältigung verschärfter Sicherheitsmaßnahmen. In kürzester Zeit galt es, Abläufe neu zu organisieren, Passagiere zu informieren und dafür zu sorgen, dass ihre Unannehmlichkeiten so klein wie möglich bleiben. Dies ist uns – so hat uns nicht zuletzt die ECAC (European Civil Aviation Conference) in ihrem jüngsten Audit mit der Spitzennote 1,17 bestätigt – in außergewöhnlich guter Weise gelungen.

___Wir sind überzeugt, dass die Erfahrungen, die wir aus diesen schwierigen Wochen und Monaten gewonnen haben, dazu beitragen werden, unsere Position als besonders schneller, sicherer und komfortabler Flughafen auszubauen und uns damit auch als Transferflughafen mit einem deutlichen Vorteil gegenüber unseren Mitbewerbern zu profilieren. Ein Indiz dafür, dass die Passagiere mit dem Flughafen sehr zufrieden sind, war im vergangenen Jahr der Service Excellence Award, der uns für die Platzierung als zweitbesten Flughafen in der Kategorie „bis 15 Millionen Passagiere weltweit“ verliehen wurde.

___In diesem geschilderten Umfeld sehen wir eine einzigartige Chance für den Flughafen Wien. Unsere Vision ist, im neuen, erweiterten Europa das Gateway nach Osteuropa zu sein.

___Unsere Position als Ost-West-Hub haben wir selbst in diesem schwierigen Jahr ausgebaut: Die Anzahl der Passagiere nach Osteuropa wuchs zweistellig! Wir bieten heute die größte Anzahl an Osteuropa-Destinationen. Von der bevorstehenden EU-Osterweiterung werden wir stärker profitieren als andere. Können uns heute 5,8 Millionen Passagiere binnen zwei Stunden, und damit schneller als jeden anderen Flughafen, erreichen, so gewinnen wir durch die Öffnung der EU nach Osten nochmals 7,1 Millionen potenzielle Kunden. Dazu kommt, dass der Nachholbedarf an Geschäfts- und Urlaubsreisen in diesem neuen Einzugsgebiet groß ist.

___Ein weiteres strategisches Ziel ist die Ausweitung des Transferverkehrs, der im Jahr 2001 wiederum zweistellig gewachsen ist, nicht zuletzt, weil wir mit 25 Minuten Minimum Connecting Time die kürzesten Umsteigezeiten Europas haben. Bewusst haben wir hier strategische Impulse gesetzt: Unsere neue Tarifordnung, die unsere Tarifgestaltung verbindlich bis 2006 regelt, unterstützt den Transfer- und Osteuropaverkehr. Neben der generellen Reduktion der Landatarife um drei Prozent haben wir einen neuen Regionaltarif mit einer Ersparnis von 27 Prozent geschaffen, der mit seinem Radius von 600 km das neue Einzugsgebiet schon inkludiert. Für Langstreckenflugzeuge haben wir mit einer Reduktion von fast 20 Prozent Anreiz geschaffen, Wien öfter anzuflieden.



Dr. Kurt Waniek
Vorstandsmitglied

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

___Wir sehen ganz klar die steigende strategische Bedeutung unseres Segments Non-Aviation. 2001 haben wir bereits € 10,4 Mio. in die Entwicklung neuer vermietbarer Flächen investiert, weitere Investitionen werden in den nächsten Jahren folgen. Bis 2004 wollen wir beispielsweise einen Office Park mit einer Gesamtfläche von 26.000 m² errichten, die Gesamtinvestitionssumme wird sich auf € 45 Mio. belaufen. Die Terminalerweiterung Skylink – mit einem Investitionsvolumen von rund € 210 Mio. bis zum Jahr 2006 – wurde so flexibilisiert, dass sie der Verkehrsentwicklung entsprechend vorgenommen werden kann.

___Mit 49,9 Prozent haben wir vor kurzem die ÖBB an unserer CAT (City Air Terminal) GmbH beteiligt. Die CAT wird den Airport Express betreiben, der ab 14. Dezember 2003 unsere Passagiere in etwas mehr als 15 Minuten mit dem Verkehrsknotenpunkt Wien-Mitte verbindet. Wir schaffen damit – wie im Vorjahr angekündigt – eine Anbindung der höchsten Qualitätsstufe und eine zusätzliche Einnahmenquelle.


___Nach der im Jahr 2000 erfolgten Beteiligung unserer Mitarbeiter über eine Privatstiftung arbeiteten wir auch 2001 an einer weiteren Modernisierung und Flexibilisierung unserer Entlohnungssysteme. Neue Modelle wie die Einführung der Altersteilzeit, die Abfindung von Pensionszusagen und künftige Personalrestrukturierungen, für die 2001 schon Vorsorge getroffen wurde, ermöglichen eine langfristige Reduktion der Personalaufwendungen.

___Aus heutiger Sicht müssen wir davon ausgehen, dass die Verkehrsentwicklung im laufenden Geschäftsjahr rückläufig bleibt. Insgesamt rechnen wir im Jahr 2002 mit einem Minus von 4 Prozent bei den Passagieren, 3 Prozent bei den Flugbewegungen und 5 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW). Ab dem dritten Quartal 2002 erwarten wir jedoch steigende Passagierzahlen. Die langfristigen Wachstumsprognosen für den Luftfahrtbereich sind jedenfalls weiterhin intakt und versprechen Zuwachsraten von 5 bis 6 Prozent pro Jahr.

___Mit einer Dividendenrendite von 6,3 Prozent (Kurs per Jahresende) gehören wir zu den Top-Werten des ATX. Der nachhaltigen Erzielung von ausschüttbaren Gewinnen fühlen wir uns, gemäß unserer Corporate-Governance-Philosophie, verpflichtet. Für unsere Aktionäre streben wir eine Pay-out-Ratio von 60 Prozent des erzielten Jahresgewinns an.

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

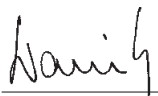
Mit freundlichen Grüßen



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied



Dr. Kurt Waniek
Vorstandsmitglied

___Der Vorstand der Flughafen Wien AG wurde mit 1. Oktober 1999 bis zum 30. September 2004 vom Aufsichtsrat bestellt. Ihm unterstehen direkt 16 Bereichsleiter, davon vier Geschäftsbereichsleiter, drei Servicebereichsleiter und neun Fachbereichsleiter.

___Die Umsetzung der Unternehmensstrategie wird im Rahmen des strategischen Managementsystems einem regelmäßigen Monitoring unterzogen. Dabei werden neben finanziellen Messgrößen auch qualitative Faktoren – z. B. Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit – berücksichtigt. Angeschlossen daran ist ein leistungsorientiertes Incentive-System für die erste und zweite Berichtsebene, das die Erreichung der strategierelevanten Ziele gewährleistet. Der Vorstand vereinbart seine Finanz- und Qualitätsziele mit dem Aufsichtsrat.

___Mag. **Herbert Kaufmann**, Jahrgang 1949, verheiratet, ein Sohn, eine Tochter, arbeitete neben seinem Studium der Volkswirtschaft als Techniker bei verschiedenen in- und ausländischen Firmen. 1975 trat er bei der Arbeiterkammer Niederösterreich ein, wurde nur zwei Jahre später zum Leiter der wirtschaftspolitischen Abteilung und 1985 zum Direktor ernannt. Er war unter anderem Abgeordneter zum Landtag und zum österreichischen Nationalrat. 1999 wurde er zum Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands der Flughafen Wien AG bestellt. Zu seinem Verantwortungsbereich zählen die Airline- und Terminaldienste, das Generalsekretariat, die Kommunikation, Land-Development sowie Strategie und Controlling. Für ihn geht es im kommenden Jahr darum, die „Position des Flughafen Wien als bedeutendste Ost-West-Drehscheibe auch im Hinblick auf die bevorstehende EU-Osterweiterung weiter auszubauen“.

___Ing. **Gerhard Schmid**, Jahrgang 1957, verheiratet, Vater zweier Töchter, begann seine Karriere als Techniker bei der Böhler AG (Forschungszentrum Seibersdorf). 1979 wechselte er in die Magistratsabteilung 46 der Gemeinde Wien (technische Verkehrsangelegenheiten). 1987 wurde er Leiter des Büros des damaligen Bürgermeisters Helmut Zilk, 1993 kam er zum Flughafen Wien in die Revision, zu deren Leiter er 1995 bestellt wurde. 1997 ernannte ihn der damalige Vorstand zum Leiter der Technischen Dienste, zwei Jahre später rückte er in den Vorstand der Flughafen Wien AG auf. In seine Verantwortung fallen die Geschäftsbereiche Abfertigungsdienste und Flughafendienste, die Informationssysteme, die Technischen Dienste, das Qualitätsmanagement und die Revision. Er sieht die führende Position des Flughafen Wien in Fragen der Sicherheit und Servicequalität als Herausforderung, die es im „Lichte der Ereignisse des 11. September im kommenden Jahr auszubauen gilt“.

___Dr. **Kurt Waniek**, Jahrgang 1959, verheiratet, eine Tochter, ein Sohn. 1985 kam der junge Jurist als Assistent des Hauptabteilungsleiters Recht und Liegenschaften zum Flughafen Wien und übernahm 1988 die Verantwortung für die Rechtsabteilung innerhalb des Generalsekretariats. 1997 ernannte ihn der damalige Vorstand zum Geschäftsbereichsleiter Immobilien. Im ACI Europe Legal Affairs Committee vertrat er die Interessen des Flughafen Wien viele Jahre lang, von 1995 bis 1997 sogar als Vorsitzender. Im Oktober 1999 wurde er zum Vorstandsmitglied bestellt. In seine Verantwortung fällt der Geschäftsbereich Konsumentendienste sowie die Fachbereiche Personal, Finanzen und Beteiligungen und die Managementdienste. Er widmet große Teile seiner Zeit den internationalen Investoren und Analysten. Für ihn ist es daher gerade in den kommenden Monaten eine große Herausforderung, „das Vertrauen der Aktionäre und potenziellen Investoren in die langfristige Ertragskraft unseres Unternehmens zu stärken“.

Aviation Business

Kleines Einmaleins des Flughafen-Geschäfts

___Voraussetzung für die Beurteilung des Flughafen-Wien-Geschäfts ist die Kenntnis der wichtigsten Umsatzfaktoren: Passagieraufkommen, Flugbewegungen und Maximum Take-off Weight (MTOW). 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 vom Hersteller ein maximal erlaubtes Startgewicht (MTOW) festgelegt. Die Höhe des Landetarifs einer Maschine wird daraus – unabhängig von der tatsächlichen Beladung – errechnet. Auch die Passagierzahlen wirken sich über den Fluggasttarif, der von der Airline eingehoben wird, direkt auf die Ertragslage des Flughafens aus. 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

| | | |
|------|--|------------|
| 2001 | | 11.853.000 |
| 2000 | | 11.940.000 |
| 1999 | | 11.204.000 |
| 1998 | | 10.639.000 |
| 1997 | | 9.738.000 |
| 1996 | | 9.141.000 |



Transferpassagiere

| | | |
|------|--|-----------|
| 2001 | | 3.760.000 |
| 2000 | | 3.352.000 |
| 1999 | | 3.066.000 |
| 1998 | | 2.783.000 |
| 1997 | | 2.067.000 |
| 1996 | | 1.765.000 |



Flugbewegungen

| | | |
|------|--|---------|
| 2001 | | 185.400 |
| 2000 | | 186.500 |
| 1999 | | 171.700 |
| 1998 | | 165.200 |
| 1997 | | 156.700 |
| 1996 | | 154.900 |



Maximum Take-off Weight in tsd. Tonnen

| | | |
|------|--|-------|
| 2001 | | 5.113 |
| 2000 | | 5.350 |
| 1999 | | 5.020 |
| 1998 | | 4.680 |
| 1997 | | 4.460 |
| 1996 | | 4.490 |



Fracht (Luftfracht und Trucking) in Tonnen

| | | |
|------|--|---------|
| 2001 | | 159.525 |
| 2000 | | 180.667 |
| 1999 | | 161.238 |
| 1998 | | 150.123 |
| 1997 | | 148.658 |
| 1996 | | 129.873 |

Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien

Grundlagen für ein nachhaltiges Wachstum

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 trotz verschärfter Sicherheitsmaßnahmen die kürzesten Europas geblieben.



Minimum Connecting Time in Europa¹⁾ in Minuten

| | |
|------------------|--------------------|
| Wien (VIE) | 0:25 ²⁾ |
| München (MUC) | 0:35 |
| Zürich (ZRH) | 0:40 |
| Kopenhagen (CPH) | 0:45 |
| Frankfurt (FRA) | 0:45 |

¹⁾ Veröffentlichte garantierte Anschlüsse, Quelle: OAG Flight Guide

²⁾ Innerhalb der Star Alliance

Hoher Anteil Transferpassagiere

___ Im Jahr 2001 ist der Anteil der Transferpassagiere am Gesamtaufkommen auf fast 32 Prozent gestiegen. Dieser hohe Anteil an Transferpassagieren trägt zur besseren Auslastung des Destinations- und Frequenzangebots bei und sichert dieses damit ab.



Entwicklung Transferpassagiere

| | Passagiere | Anteil in % |
|------|------------|-------------|
| 2001 | 3.760.000 | 31,9 |
| 2000 | 3.352.000 | 28,4 |
| 1999 | 3.066.000 | 27,7 |
| 1998 | 2.783.000 | 26,4 |
| 1997 | 2.067.000 | 21,5 |

High-Tech-Handling

___Transferreisende schätzen es besonders, wenn auch ihr Gepäck mit den kurzen Umsteigezeiten 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 Zeit sparend direkt an der Maschine ausgestellt. Modernstes Equipment sorgt für reibungslose Abläufe und hilft, Delays zu vermeiden.



Gepäckstatistik

| Jahr | Gepäckstücke an + ab | Spitzenstag | Gepäckstücke an + ab |
|------|----------------------|-------------|----------------------|
| 2001 | 11.180.000 | 1.7.01 | 51.600 |
| 2000 | 11.215.000 | 1.7.00 | 50.300 |
| 1999 | 10.513.000 | 4.7.99 | 47.500 |

Ost-West-Hub

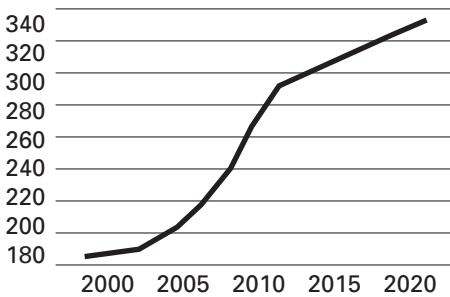
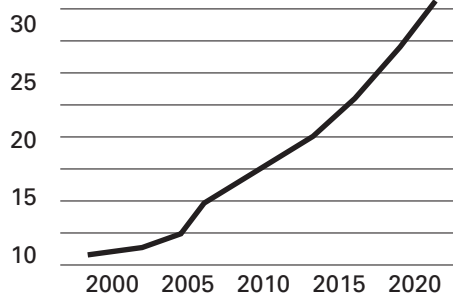
___Trotz der Ereignisse des 11. September ist der Verkehr nach Osteuropa im Jahr 2001 zweistellig gewachsen (+11,3%). Wir konnten gemeinsam mit unserem Homecarrier, Austrian Airlines Group, die Spitzenposition als Ost-West-Drehscheibe weiter ausbauen. Als Folge dieser guten Entwicklung wird die Frequenz (Anzahl der Flüge pro Woche) in die einzelnen Destinationen massiv verdichtet. So bieten Austrian Airlines im Winter 2001/02 um 10,9 Prozent mehr Flüge pro Woche nach Osteuropa an als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Mit 36 Osteuropa-Destinationen sind wir auch in dieser Kategorie führend.



Anzahl der Destinationen in Ost- und Zentraleuropa

| | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 |
|-----------------|------|------|------|------|
| Wien (VIE) | 36 | 37 | 37 | 30 |
| Frankfurt (FRA) | 34 | 35 | 34 | 32 |
| München (MUC) | 18 | 15 | 15 | 14 |
| Zürich (ZRH) | 21 | 21 | 22 | 19 |
| Budapest *) | 14 | | | |
| Prag *) | 16 | | | |

*) Aufgrund der bevorstehenden EU-Osterweiterung in das Ranking neu aufgenommen; Quelle: OAG Flight Guide, Sommerflugplan 2000


Flugbewegungen (Prognose) in tsd.

Passagierentwicklung (Prognose) in Mio.


Wachstum

Die Ereignisse des 11. September haben der Luftfahrtindustrie weltweit massiv geschadet. Viele Fluggesellschaften gehen davon aus, dass die Folgen dieses Terroranschlages das Wachstum zweier Jahre kosten. Wir rechnen damit, dass die Anzahl der Passagiere im Jahr 2002 um rund 4 Prozent zurückgehen wird; eine Zunahme des Flugverkehrs erwarten wir wieder ab dem dritten Quartal. Langfristig gehen wir jedenfalls davon aus, dass die Branche ihre ursprüngliche Dynamik wieder gewinnt und die Wachstumsraten deutlich über dem Schnitt der Gesamtwirtschaft liegen werden.



Entwicklung der Spitzenstunden¹⁾

| | 2001 | 2000 | Veränderung |
|-------------------------------------|-------|-------|-------------|
| 1. Spitzenstunde | | | |
| Passagiere an | 3.240 | 3.417 | -177 |
| Passagiere ab | 3.232 | 3.132 | +101 |
| Passagiere an + ab | 4.424 | 4.125 | +299 |
| Landungen | 43 | 42 | +1 |
| Starts | 43 | 41 | +2 |
| Gesamtbewegungen | 61 | 56 | +5 |
| 30. (typische) Spitzenstunde | | | |
| Passagiere an | 2.795 | 2.643 | +152 |
| Passagiere ab | 2.830 | 2.633 | +197 |
| Passagiere an + ab | 3.922 | 3.714 | +208 |
| Landungen | 38 | 37 | +1 |
| Starts | 38 | 37 | +1 |
| Gesamtbewegungen | 52 | 51 | +1 |

¹⁾ Stunden mit den meisten Flugbewegungen

___In der Planung für den bedarfsgerechten Ausbau spielt neben der Verkehrsentwicklung die Entwicklung der Spitzenstunde eine entscheidende Rolle. Die Planungen für den Terminalausbau „VIE Skylink“ gehen daher weiter, es wurde jedoch gemeinsam mit dem Architekten ein Modell entwickelt, das ein Höchstmaß an Flexibilität erlaubt und damit einen Ausbau, welcher der aktuellen Verkehrsentwicklung entspricht, ermöglicht. Bei Wiedererreichen der Wachstumsprognosen und unter den heutigen technischen Voraussetzungen wird der Flughafen Wien bis zum Jahr 2010 eine Parallelpiste zu den zwei bestehenden, sich kreuzenden Pisten errichten müssen. Im Mediationsverfahren soll gemeinsam mit den Anrainern eine für alle Seiten vertretbare Lösung gefunden werden. Aufgrund der soliden Finanzlage der Flughafen Wien AG ist die Finanzierung dieser Ausbaupläne langfristig gesichert. Wir bemühen uns um größtmögliche Akzeptanz dieser Erweiterungsvorhaben in den umliegenden Gemeinden und bei den Umweltinitiativen.



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

| Zeitraum | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Zahl der befragten Passagiere | 8.521 | 8.562 | 8.155 | 8.385 |
| Terminal Performance Overall | 1,35 | 1,35 | 1,43 | 1,44 |
| Orientierung im Terminal | 1,35 | 1,36 | 1,44 | 1,48 |
| Sauberkeit | 1,53 | 1,46 | 1,34 | 1,35 |
| Sicherheitskontrolle | 1,37 | 1,28 | 1,42 | 1,39 |
| Wartezeit | 1,38 | 1,36 | 1,53 | 1,50 |
| Dienstleistungen Check-in | 1,27 | 1,24 | 1,35 | 1,38 |
| Information für Passagiere | 1,29 | 1,32 | 1,42 | 1,40 |
| Bequemlichkeit | 1,27 | 1,35 | 1,47 | 1,44 |
| Aufenthalt/Parkierung | 1,89 | 1,83 | 1,84 | 1,78 |

Quelle: Qualitätsmonitoring VIE Abfliegende/Ankommende Passagiere

Hoher Dienstleistungsstandard

___Der hohe Standard unserer Dienstleistungen stellt den Schlüsselfaktor für den Erfolg unseres Unternehmens dar. Im Jahr 2001 wurde dies mit dem „Airport Service Excellence Award“ wieder einmal unter Beweis gestellt. Dies ist innerhalb von zwei Jahren, nach dem „Airport Business Award“ 1999, bereits der zweite große internationale Preis, den wir nach Wien holen konnten.

___Dieser Service Excellence Award, verliehen von der Fachzeitschrift „Airport World“ und basierend auf einer IATA-Umfrage bei 93.000 Passagieren, zeichnet den Flughafen Wien als zweitbesten Airport (hinter Helsinki) in der Kategorie „Flughäfen bis 15 Millionen Passagiere“ aus. In der Kategorie „Verfügbarkeit von Anschlussflügen“ erzielten wir sogar den ersten Platz.

___Auch in der Gesamtreihung aller 48 abgefragten Flughäfen ist Wien mit Rang 8 unter den Top 10 und lässt internationale Größen wie Atlanta, Zürich, Amsterdam, London Heathrow oder Frankfurt weit hinter sich.

___In der von uns in Auftrag gegebenen und vierteljährlich ausgewerteten Passagierbefragung war der Terminal Performance Index auch im Jahr 2001 konstant gut, ein weiterer Beweis für das ausgezeichnete Service, das am Flughafen Wien geboten wird. Die Werte im Bereich Sicherheitskontrollen und Wartezeit haben sich etwas verschlechtert, dies dürfte aber mit den Ereignissen des 11. September 2001 und den daraus resultierenden verschärften Sicherheitskontrollen direkt zusammenhängen.

Kundennähe

Ein weiterer wesentlicher Erfolgsfaktor ist die enge Zusammenarbeit mit unserem Home-carrier, der Austrian Airlines Aviation Group. Entscheidende Investitionsprojekte wie die Terminalerweiterung „VIE Skylink“ werden 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 %)

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|------------|------|------|------|
| Vermietung | 68 | 65 | 64 |

Pünktlichkeit

Nach Angaben der Fluggesellschaften kostet eine Minute Verspätung im Schnitt € 57. Verpasste Anschlussflüge und damit verärgerte Passagiere schaden dem Image sowohl der Fluggesellschaft als auch des Airports. Der Flughafen Wien gehört in Europa zu den pünktlichsten und lag in der AEA-Statistik im oberen Drittel. Trotz verschärfter Sicherheitsmaßnahmen hat sich die Performance bei der Pünktlichkeit im Jahr 2001 auf rund 21 Prozent verbessert.



Verspätungen auf innereuropäischen Flügen 2001 (AEA)

| | in % der Abflüge | in % der Ankünfte |
|----------------------|------------------|-------------------|
| Wien (VIE) | 20,3 | 21,8 |
| Frankfurt (FRA) | 20,2 | 22,2 |
| München (MUC) | 25,9 | 21,9 |
| Zürich (ZRH) | 26,3 | 23,0 |
| Mailand (MXP) | 33,4 | 34,2 |
| Europäischer Schnitt | 24,2 | 25,5 |

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



Wie sicher fühlen sich Passagiere auf Flughäfen? (Note 5 = sehr gut, 1 = sehr schlecht)

| | | | | | | |
|------|----------|----------|------|------|------------|-----------|
| | Singapur | Helsinki | Oslo | Wien | Kopenhagen | Vancouver |
| Note | 4,15 | 4,01 | 3,94 | 3,90 | 3,82 | 3,82 |

Quelle: IATA Global Airport Monitor 2001

Sicherheit

___ Mit den tragischen Ereignissen des 11. September 2001 ist „Sicherheit“ das zentrale Thema für den Reisenden geworden – eine Tatsache, die sich in der Bereitschaft von 70 Prozent der so zeitbewussten Geschäftsreisenden, längere Wartezeiten in Kauf zu nehmen, widerspiegelt.

___ In ausgezeichneter Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat ist es uns gelungen, binnen kürzester Zeit die Sicherheitsstufe 2 am Flughafen Wien so umzusetzen, dass der Passagierfluss nicht behindert wird. Effiziente Kontrollsysteme und eine ausgeklügelte Logistik haben dazu entscheidend beigetragen. Die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA attestiert dem Flughafen Wien eine Vorbildfunktion in Sicherheitsfragen für viele andere internationale Airports.

___ Der Passagier hat diese Entwicklung wohlwollend zur Kenntnis genommen. Bei einer im Dezember 2001 durchgeführten Befragung von österreichischen Geschäftsreisenden zum Thema Sicherheit im Flugverkehr schneidet der Flughafen Wien gut ab. Für 51 Prozent ist Wien in puncto Sicherheit besser als andere mittel- und westeuropäische Vergleichsflughäfen. Für 36 Prozent der Befragten ist der Sicherheitseindruck am Flughafen Wien gleich wie auf anderen Flughäfen. Dementsprechend ist das Gros der österreichischen Geschäftsreisenden auch der Ansicht, dass die derzeit ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen ausreichend sind (52%).

___ Auch im internationalen Vergleich schneidet der Flughafen Wien in puncto Sicherheit hervorragend ab. In einem Ranking im Rahmen einer im IATA Global Airport Monitor 2001 publizierten Studie darüber, wie sicher sich Reisende auf Flughäfen fühlen, belegt der Flughafen Wien den ausgezeichneten vierten Platz von insgesamt 17.

Die Flughafen-Wien-Aktie

Schlechte Performance des Luftfahrt-Sektors aufgrund des 11. September

Die Flughafen-Wien-Aktie folgt dem Trend

Der Rückblick auf das Jahr 2001 wird auch in der Finanzwelt von den Terroranschlägen im September dominiert. Doch bereits vorher waren die Rahmenbedingungen an den Märkten als eher schwierig einzustufen. Die Verlangsamung des weltweiten Wirtschaftswachstums und das Abflauen der New-Economy-Euphorie belasteten sowohl Anleihen- als auch Aktienmärkte bereits seit Mitte 2000. Selbst massive Zinssenkungen der Notenbanken – elf Senkungen der US-amerikanischen Fed (von 6,5 auf 1,75%), vier der EZB (von 4,75 auf 3,25%) – konnten den Rückzug der Investoren angesichts des starken Rückgangs der Unternehmensgewinne nicht verhindern. Die Unsicherheit über die Auswirkungen der Terrorkrise beschleunigte diese negative Tendenz und führte schließlich zu einem Ausverkauf an den Weltmärkten. Unterstützt von massiven vertrauensfördernden und wirtschaftsbelebenden Maßnahmen in den USA konnten die Börsen zwar einen Großteil ihrer Verluste bis Jahresende wettmachen, offen bleibt allerdings, ob die wirtschaftliche Erholung im Jahr 2002 damit bereits abgesichert ist.

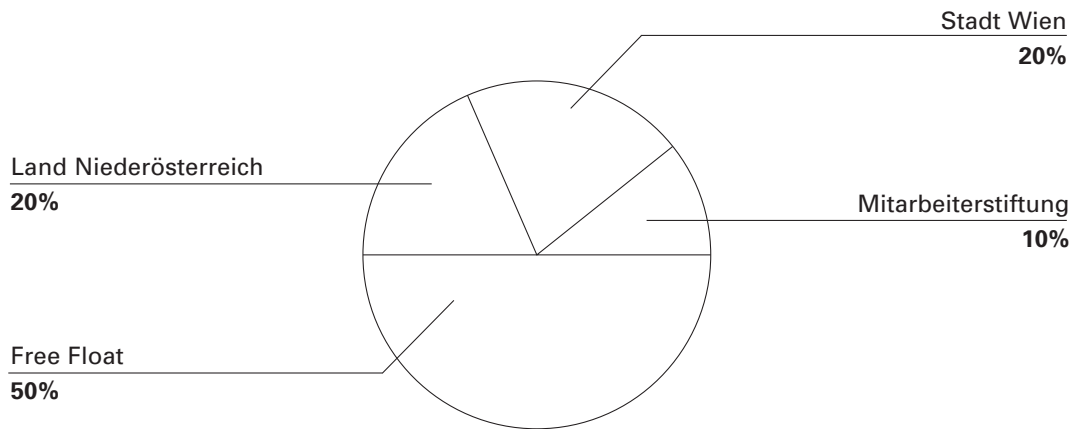
Über das gesamte Jahr büßten alle bedeutenden Aktienindizes an Wert ein: Der Dow Jones verlor 7,1 Prozent, der DAX fast 20 Prozent, lediglich der Wiener Markt konnte sich diesem Trend entziehen und legte 6,3 Prozent zu. Besonders die Luftverkehrsbranche hatte aufgrund der Vertrauenskrise nach den Ereignissen des 11. September mit Schwierigkeiten zu kämpfen. In diesem negativen Umfeld konnte sich die Aktie der Flughafen Wien AG mit einem Rückgang von knapp 25 Prozent im Branchenvergleich gut behaupten. Neben einem konstant hohen Gewinn je Aktie von € 3,16 und einer attraktiven Dividendenrendite von 6,3 Prozent (Kurs per Jahresende) sehen wir eine offene Aktionärskommunikation als wesentlichen Faktor einer langfristig positiven Entwicklung, zu deren weiteren Teilnahme wir Sie gerne einladen.

Börsenzulassung für 5.475.000 Stück auf den Inhaber lautende Stammaktien der Flughafen Wien AG

In der zehnten Hauptversammlung der Flughafen Wien AG am 15. November 2000 wurde die Umwandlung aller auf Namen lautenden 5.475.000 Stück Stammaktien in Inhaberaktien beschlossen, sodass das Grundkapital der Gesellschaft von € 152.670.000 nunmehr zur Gänze zerlegt ist in 21.000.000 Stück auf den Inhaber lautende Stammaktien. Die Wiener Börse AG hat am 18. Dezember 2001 beschlossen, diese stimmberechtigten Stammaktien mit einem rechnerischen Anteil von € 7,27 am Grundkapital der Flughafen Wien AG zuzulassen. Die erste Notierung an der Wiener Börse erfolgte am 27. Dezember 2001.

Der Börseumsatz der Flughafen-Wien-Aktie betrug 2001 € 556 Mio. (2000: € 537 Mio.). An der Österreichischen Termin- und Optionbörse (ÖTOB) wurden 28.799 (2000: 38.290) Kontrakte mit einem Kontraktvolumen von rund € 103 Mio. (2000: € 149 Mio.) gehandelt. Die Aktie lag nach der Anzahl der gehandelten Kontrakte an 13. Stelle (2000: 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 5,2 Prozent an 11. Stelle aller in Wien gehandelten österreichischen Werte.

Besitzverhältnisse zum 31.12.2001



Investor Relations

___ Auch im Jahr 2001 war es uns wichtig, unsere aktive Informationspolitik fortzuführen und unseren institutionellen Investoren sowie unseren Privataktionären höchste Transparenz in der Berichterstattung zu bieten. Mit ausführlichen Quartalsberichten, 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 bedeutenden Investmentbanken und Brokerhäusern an der Flughafen Wien AG. Im Geschäftsjahr 2001 haben unter anderem folgende Häuser Analysen über die Flughafen Wien AG veröffentlicht:

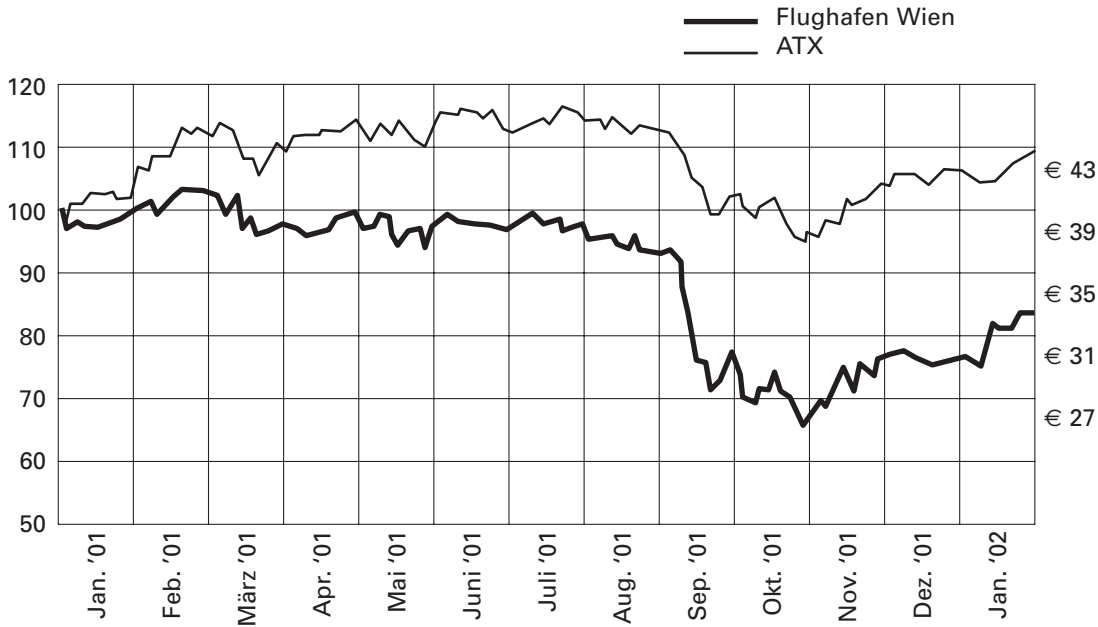
- ___ BNP PARIBAS, London
- ___ CA IB Investmentbank, Wien
- ___ Cazenove & Co. Ltd., London
- ___ Crédit Suisse First Boston, London
- ___ Dresdner Kleinwort Wasserstein, London
- ___ Deutsche Bank, London
- ___ ERSTE Bank, Wien
- ___ Fortis Bank, Amsterdam
- ___ Morgan Stanley Dean Witter, London
- ___ Merrill Lynch, London
- ___ Raiffeisen Zentralbank Österreich AG, Wien
- ___ SchroderSalomonSmithBarney, London
- ___ UBS Warburg, London

___ Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten im Juni und Juli an zwei Tagen Gelegenheit, den Flughafen Wien zu besichtigen. Selbstverständlich waren wir auch auf der „Gewinn“-Messe, der wichtigsten Veranstaltung für Privataktionäre in Österreich, mit einem Stand und einer Informationsveranstaltung vertreten.

Corporate Governance

___Mit großer Aufmerksamkeit verfolgen wir die Bemühungen, auch für Österreich einen Kodex der Corporate Governance zu entwickeln. Im Zentrum der nun geführten Debatte steht das Verhältnis der Unternehmensleitung zu den Aktionären. Unter Corporate Governance verstehen wir die Verantwortung gegenüber unseren Aktionären, durch gute Unternehmensstrukturen, ausreichende Kontrolle und Transparenz, dichten Informationsfluss und Vermeidung von Interessenkonflikten langfristig Wert zu schaffen. Der Shareholder-Value – die Steigerung des Marktwertes – ist dabei ebenso unsere Leitlinie wie die nachhaltige Erzielung von ausschüttbaren Gewinnen; derzeit streben wir eine Pay-out-Ratio von 60 Prozent des erzielten Jahresgewinns an. Nicht die Erfüllung der gesetzlichen Mindestanforderungen, sondern höchste Transparenz in der Berichterstattung ist Ziel unserer aktiven Informationspolitik. Aufsichtsrat und Vorstand arbeiten zum Wohle der Gesellschaft eng zusammen. Über das gesetzlich gebotene Ausmaß hinaus bedürfen Geschäfte von grundlegender Bedeutung der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle relevanten Planungs- und Geschäftsentwicklungsfragen. Abhängig von den spezifischen Gegebenheiten des Unternehmens hat der Aufsichtsrat einen fachlich qualifizierten Ausschuss gebildet, der sowohl als Arbeitsausschuss mit beratender Funktion für spezielle Aufgaben als auch als Bilanzausschuss eingerichtet ist. In zwei gemeinsamen Klausuren mit dem Vorstand konnte sich der Aufsichtsrat im Berichtsjahr zu wichtigen aktuellen Themen informieren.

Kursentwicklung der Flughafen-Wien-Aktie Indiziert (1.1.2001 = 100) und in Euro



Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Grundkapital: | € 152,67 Mio. | € 152,67 Mio. | € 152,67 Mio. |
| Anzahl der Stückaktien: | 21 Mio. | 21 Mio. | 21 Mio. |
| Kurs per 31.12.: | € 30,0 | € 40,3 | € 34,51 |
| Jahreshöchstkurs: | € 40,97 | € 43,9 | € 45,0 |
| Jahrestiefstkurs: | € 25,76 | € 34,0 | € 32,58 |
| Gewinn je Aktie: | € 3,16 | € 3,5 | € 2,7 |
| KGV*): | 9,5 | 11,6 | 11,7 |
| KCFV*): | 6,4 | 8,4 | 6,2 |
| Dividenden-Rendite*): | 6,3 | 5,2 | 4,6 |
| Pay-out-Ratio: | 60,2% | 60,3% | 54,2% |

*) Kurs per Jahresende

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

Börsennotierung

Die Aktien der Gesellschaft notieren seit 1992 an der Wiener Börse. Die Aktien werden weiters im Freiverkehr folgender deutscher Börsen gehandelt: Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt, Hamburg. Die Aktien der Gesellschaft werden seit Ende Oktober 1994 außerbörslich in London über SEAQ international gehandelt. In den USA wurde Ende Dezember 1994 ein ADR-Programm eingerichtet. Eine Aktie der Flughafen Wien AG entspricht vier American Depository Receipts. Seit Ende November 1993 werden Optionen auf Aktien der Gesellschaft an der Österreichischen Termin- und Optionenbörse gehandelt.



Finanzkalender 2002

| | |
|--------------------------|-------------------|
| Hauptversammlung: | 25. April 2002 |
| Ex-Dividendentag: | 30. April 2002 |
| Zahltag: | 7. Mai 2002 |
| 1. Quartal 2002: | 16. Mai 2002 |
| Halbjahresergebnis 2002: | 29. August 2002 |
| 1.–3. Quartal 2002: | 14. November 2002 |

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 oder
investorrelations@viennaairport.com

Wir laden unsere Privataktionäre herzlich ein, unsere Internet-Homepage unter **www.viennaairport.com** zu besuchen. Bitte nutzen Sie auch die Antwortkarte am Ende des Geschäftsberichts.

Gewinnverteilungsvorschlag

Das Geschäftsjahr 2001 schließt mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 39.908.096,49 ab. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2001 eine Dividende von € 1,90 je Aktie, das sind insgesamt € 39.900.000 ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 8.096,49 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Schwechat, 3. April 2002

Der Vorstand

Mag. Herbert Kaufmann
 Vorstandsmitglied und
 Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
 Vorstandsmitglied

Dr. Kurt Waniek
 Vorstandsmitglied

Konzernlagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Ereignisse des 11. September treffen Branche in rezessiver Phase

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

Konjunktur und Branche

___Das Jahr 2001 stand konjunkturell – nicht zuletzt durch die Ereignisse des 11. September – im Zeichen eines weltweit verlangsamten Wirtschaftswachstums. Lag das Wachstum für die OECD-Länder im Jahr 2000 noch bei 3,9 Prozent, so betrug der Zuwachs für 2001 lediglich 0,8 Prozent. Österreich liegt mit einem realen Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 1,1 Prozent über dem OECD-Schnitt, aber unter jenem der EU von 1,6 Prozent. Dementsprechend zurückhaltend waren die Konsumenten in ihren Ausgaben: Die Konsumausgaben stiegen in Österreich real um 1,4 Prozent, wobei die Inflationsrate 2,7 Prozent betrug.

___Diese Konjunkturabschwächung wirkte sich bereits ab Februar auf den Luftverkehr aus. Das Frachtvolumen sank in Wien, nach dem Boom des Vorjahres, im Jahr 2001 konjunkturbedingt um 11,7 Prozent. Die Passagierentwicklung verlangsamte sich auf allen europäischen Airports von Monat zu Monat. Die Ereignisse des 11. September wirkten in der Airline-Industrie wie ein negativer Verstärker, der die in manchen Fällen bereits eingeleiteten Sanierungsversuche mit einem Schlag zunichte machte. Der massive Passagierrückgang im letzten Quartal ist daher nicht nur auf die Reiseunlust verängstigter Passagiere zurückzuführen, sondern auch auf die Reduktion von Frequenzen und Destinationen europaweit.

___Aus strategischer Sicht ist es wichtig, dass wir in diesem schwierigen Umfeld unsere Vorreiterrolle als Ost-West-Hub mit einem zweistelligen Wachstum beim Transferverkehr (+12,2 Prozent) und bei den Passagieren nach Osteuropa (+11,3 Prozent) weiter steigern konnten.

Europäische und österreichische Luftverkehrsentwicklung

___Nach den hohen Wachstumsraten der vergangenen Jahre verlief die Verkehrsentwicklung der europäischen Flughäfen entsprechend den eingangs erwähnten Faktoren schwach. Die Flugbewegungen sanken um 0,2 Prozent, die Anzahl der abgefertigten Passagiere um 1,4 Prozent. Im Vergleich dazu schnitt die Passagierentwicklung in Wien mit einem Minus von 0,7 Prozent tendenziell besser ab, die Flugbewegungen sanken hingegen um 0,6 Prozent.

___Besonders stark betroffen – bedingt durch den Swissair-Konkurs – war unser direkter Mitbewerber Zürich mit einem Bewegungsrückgang von 5,8 Prozent und einem Passagierrückgang von 4,3 Prozent. In Frankfurt gingen die Flugbewegungen um 0,1 Prozent, die Anzahl der Passagiere jedoch um 1,6 Prozent zurück, während Kopenhagen ein stärkeres Minus bei den Bewegungen (-4,9%) und ein Passagierminus von 1,4 Prozent verzeichnen musste. Die einzige Ausnahme ist München mit einer positiven Bilanz: +6,7 Prozent bei den Flugbewegungen und +2,3 Prozent bei den Passagieren. Rückgänge gab es auch bei den British Airports: -0,4 Prozent bei den Bewegungen und -2,7 Prozent bei den Passagieren.



| Flughafen | Passagiere in Mio. | Veränderung zu 2000 in % | Flug- bewegungen | Veränderung zu 2000 in % |
|--------------------------------|-----------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|
| Wien | 11,9 | -0,7 | 185.425 | -0,6 |
| München | 23,6 | +2,3 | 310.291 | +6,7 |
| Zürich | 20,8 | -4,3 | 274.143 | -5,8 |
| Frankfurt | 48,6 | -1,6 | 440.185 | -0,1 |
| Kopenhagen | 18,0 | -1,4 | 284.927 | -4,9 |
| British Airports ¹⁾ | 105,6 | -2,7 | 855.408 | -0,4 |

¹⁾ London Heathrow, Gatwick, Stansted

Entwicklung Austrian Airlines Group

Die Austrian Airlines Group – Austrian Airlines, Tyrolean Airways, Lauda Air und die im Jahr 2001 akquirierte Rheintalflug – verzeichnete mit 8.548.243 Passagieren ein gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändertes Ergebnis (-0,1 Prozent). Von der Gesamtzahl entfielen 7.175.048 Passagiere (+2,8 Prozent) auf den Linienverkehr. Im Charterverkehr wurde das Angebot (in Sitzkilometern) um 16,6 Prozent zurückgenommen und 1.373.195 Passagiere (-12,8%) befördert. Durch gezielte Produktpassungen an die nach dem 11. September gesunkene Nachfrage konnte die in der Luftfahrtbranche wichtige Kennzahl der Sitzauslastung im Linienverkehr mit 68,6 Prozent auf Vorjahresniveau gehalten werden.

Umsatz

Leichter Rückgang bei Airport und Handling, Anteil Non-Aviation steigt weiter

Der Umsatz der Flughafen-Wien-Gruppe sank im Berichtsjahr um 2,2 Prozent auf € 320,1 Mio. Mit einem Anteil von 42,5 Prozent blieb das Segment Airport trotz eines Rückgangs von 0,9 Prozent auf € 136,2 Mio. umsatzstärkstes Segment. Maßgeblich verantwortlich für den Rückgang des Airport-Umsatzes war die Verkehrsentwicklung (-0,7% bei den Passagieren, -0,6% bei den Flugbewegungen und -4,3% beim Höchstabfluggewicht). Die Tarifsenkung per 1. November 2001 schlug mit € 0,8 Mio. zu Buche. Mit der starken Senkung der Landetarife für Maschinen mit mehr als 125 Tonnen wollen wir zusätzliche Anreize schaffen, Wien vermehrt auf Langstreckenflügen anzufliegen. Hauptverantwortlich für die Umsätze des Segments Airport sind die verschiedenen Flughafentarife (Landetarif, Fluggasttarif, Infrastrukturtarif).

Das Segment Handling, das mit 34,7 Prozent zum Gesamtumsatz des Konzerns beitrug, verzeichnete aufgrund des geringeren Flugbewegungs- und Frachtaufkommens, dem Rückgang des Höchstabfluggewichts und der voll entfalteten Tätigkeit des zweiten Bodenabfertigers am Vorfeld einen Umsatzrückgang von 5,9 Prozent auf € 111 Mio.

Ein Umsatzplus in Höhe von 1,3 Prozent auf € 72,7 Mio. konnte das Segment Non-Aviation erzielen. Damit erhöhte sich der Anteil des Konzernumsatzes von 21,9 auf 22,7 Prozent. Diese gute Entwicklung ist auf die steigenden Erlöse in der Vermietung, bei Shops und Gastronomie sowie der Telekommunikation zurückzuführen, während die Umsätze der Sicherheitsdienstleistungen gesunken sind, da der zusätzliche Umsatz nach dem 11. September die Rückgänge aus anderen Geschäftsfeldern nicht kompensieren konnte.

Der den Segmenten nicht zuordenbare Umsatz betrug € 0,3 Mio. In diese Kategorie fallen Umsätze der zentralen Stabsstellen mit externen Kunden, zum Beispiel Beratungsleistungen, Entgelte für Filmaufnahmen und die Einnahmen aus dem Besucherdienst.

Die Segmente Airport und Handling unterliegen aufgrund der hohen Bedeutung des Tourismus den in der Reisebranche üblichen unterjährigen, saisonalen Schwankungen. Aufgrund des hohen Umsatzanteils dieser beiden Segmente war das dritte Quartal das umsatzstärkste des Berichtsjahres.

Entwicklung Umsatz in Mio. €

Airport

| | | |
|------|--|-------|
| 2001 | | 136,2 |
| 2000 | | 137,4 |
| 1999 | | 132,1 |

Handling

| | | |
|------|--|-------|
| 2001 | | 111,0 |
| 2000 | | 117,9 |
| 1999 | | 108,3 |

Non-Aviation

| | | |
|------|--|------|
| 2001 | | 72,7 |
| 2000 | | 71,7 |
| 1999 | | 72,0 |

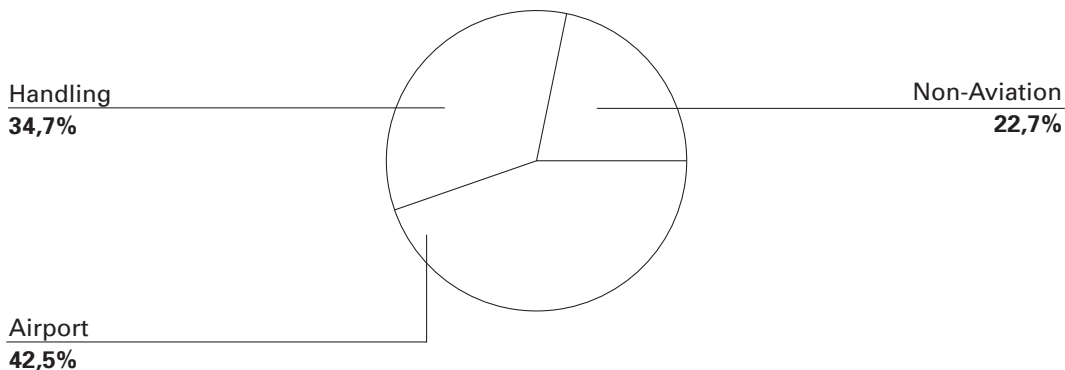
Gesamt

| | | |
|------|--|-------|
| 2001 | | 320,1 |
| 2000 | | 327,4 |
| 1999 | | 312,6 |

Nicht zuordenbar:

| | |
|------|-----|
| 2001 | 0,3 |
| 2000 | 0,4 |
| 1999 | 0,2 |

Struktur des Konzernumsatzes 2001



Ertragslage

Leichter Ergebnisrückgang nach drei Rekordjahren

___ Nach drei Rekordjahren in Folge sind die Ergebnisse der Flughafen-Wien-Gruppe im Jahr 2001 zurückgegangen. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) ging um 8,5 Prozent auf € 85,2 Mio. zurück, das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) sank um 5,5 Prozent auf € 96,9 Mio. und der Jahresgewinn um 9,3 Prozent auf € 66,3 Mio. Hauptgrund für diese Entwicklung waren neben einer konjunkturbedingten Abschwächung im Besonderen die Ereignisse des 11. September und die damit verbundenen Schwierigkeiten der Fluggesellschaften, die sich negativ in den Verkehrsergebnissen widerspiegeln. Positive Auswirkungen zeigen die Maßnahmen zur Reduktion der Personalkosten, wobei aufgrund des massiven und plötzlichen Verkehrsrückgangs im vierten Quartal die Produktivität pro Mitarbeiter erstmals seit Jahren um 3,1 Prozent gesunken ist. Der Betriebsaufwand insgesamt stieg um 0,9 Prozent auf € 243,5 Mio.

___ Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen verzeichneten insgesamt einen Rückgang um 7,7 Prozent. Aufgrund des mildereren Winters, mit Ausnahme des Dezember 2001, wurde weniger Enteisungsmittel benötigt. Die Aufwendungen für Treibstoffe erhöhten sich, der Verbrauch von sonstigem Material ging zurück. Insgesamt verringerten sich die Aufwendungen für Material um 5,8 Prozent. Die Aufwendungen für Energie (Strom und Wärme) verminderten sich um 3,5 Prozent, zugekaufte Leistungen für Kundenaufträge und Abfertigungsleistungen um 44,1 Prozent.

___ Die Bildung einer Rückstellung in Höhe von € 8,8 Mio. für zukünftige Restrukturierungen führte zu einem Ansteigen der Personalaufwendungen um 4,9 Prozent auf € 139,7 Mio. Die geplanten Maßnahmen, wie die Verhandlungen über Kollektivverträge, Steigerung der Mobilität der Mitarbeiter und vorzeitiger Ruhestand, werden ab dem Jahr 2002 zu einer langfristigen Entlastung der Personalkosten führen. Ohne Berücksichtigung dieses Sondereffekts konnten die Personalaufwendungen – trotz kollektivvertraglicher Erhöhungen – um 1,7 Prozent gesenkt werden. Die freiwillige Abfindung der Pensionsansprüche eines Großteils der Pensionisten, die Anspruch auf die Auszahlung von Altersversorgungszuschüssen hatten, war ausschlaggebend für diese langfristige Entlastung. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verzeichneten einen Anstieg um 0,9 Prozent. Höhere Aufwendungen für das Mediationsverfahren, Beratungs- und Fremdleistungen führten zu dieser Erhöhung.

___ Der Rückgang des Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) um € 7,9 Mio. bzw. 8,5 Prozent auf € 85,2 Mio. ließ auch die EBIT-Margin von 27,9 Prozent im Vorjahr auf nunmehr 25,9 Prozent zurückgehen. Zum Konzern-EBIT trug das Segment Airport € 66,1 Mio., das Segment Handling € 21,8 Mio. und das Segment Non-Aviation € 31,2 Mio. bei. Das negative EBIT „Sontiges“ stieg aufgrund der Restrukturierungskosten von € 25,3 Mio. auf € 33,8 Mio. Ihm werden die zentralen Stabsstellen und damit allgemeine Verwaltungskosten zugeordnet. Als Key-Treiber für das Konzern-EBIT sind neben dem Verkehrswachstum ein hoher Marktanteil im Handling, gute Erträge aus dem Segment Non-Aviation und die allgemeine Kostenentwicklung entscheidend.

___ Das Finanzergebnis stieg um € 2,2 Mio. bzw. 23,2 Prozent auf € 11,7 Mio. Diese Verbesserung beruht im Wesentlichen auf den hohen Abschreibungen für Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens von € 8,6 Mio., die im Vorjahr vorgenommen wurden. Das geringere Veranlagungsvolumen, bedingt durch den Aktienrückkauf Ende 2000, führte zu einem Rückgang des Zinsergebnisses um € 7,7 Mio. auf € 10,3 Mio.

___ Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) ging um 5,5 Prozent auf € 96,9 Mio. zurück. Die Steuerleistung erhöhte sich im Berichtsjahr um 16,9 Prozent auf € 30,6 Mio., obwohl das EBT unter dem des Vorjahres lag. Der Vorjahreswert war durch die Abwicklung der Mitarbeiter-Beteiligung-Stiftung außerordentlich niedrig, zudem fiel im Jahr 2001 der Investitionsfreibetrag weg. Dadurch erhöhte sich die Steuerbelastung von 26,4 Prozent im Vorjahr auf 31,5 Prozent, liegt aber aufgrund aperiodischer Steuern und steuerfreier Beteiligungserträge weiterhin unter dem österreichischen Körperschaftsteuersatz von 34 Prozent. Der im Berichtsjahr erzielte Jahresgewinn liegt mit € 66,3 Mio. um 9,3 Prozent unter dem Wert des Vorjahres. Der Gewinn je Aktie beläuft sich auf € 3,16 (2000: € 3,48).

Wertschöpfungsrechnung in Mio. €

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Herkunft | | | |
| Betriebsleistung | 328,7 | 334,4 | 317,5 |
| minus Vorleistung | 91,6 | 98,2 | 88,1 |
| Wertschöpfung | 237,1 | 236,2 | 229,4 |
| Verwendung | | | |
| Mitarbeiter (Personalaufwand) | 136,5 | 130,4 | 130,4 |
| Aktionäre | 39,9 | 44,1 | 33,6 |
| Unternehmen | 26,4 | 29,0 | 28,3 |
| Fremdkapitalgeber (Zinsen) | 0,1 | 0,1 | 0,2 |
| Öffentliche Hand (Steuern) | 34,1 | 32,6 | 36,9 |
| Minderheitenanteile | 0,1 | – | – |
| Wertschöpfung | 237,1 | 236,2 | 229,4 |

Gewinn- und Verlustrechnung Kurzfassung, in Mio. €

| | 2001 | 2000 | 1999 | Airport | Handling | Non-Aviation |
|---|-------|--------------------|-------|---------|----------|--------------|
| Betriebsleistung | 328,7 | 334,4 | 317,5 | 165,5 | 116,4 | 120,8 |
| Betriebsaufwand | 243,5 | 241,3 | 228,0 | 99,3 | 94,6 | 89,6 |
| Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) | 85,2 | 93,1 | 89,5 | 66,1 | 21,8 | 31,2 |
| Finanzergebnis | 11,7 | 9,5 | 6,3 | | | |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 96,9 | 102,6 | 95,8 | | | |
| Steuern | 30,6 | 29,5 ¹⁾ | 33,9 | | | |
| Jahresgewinn | 66,3 | 73,1 | 61,9 | | | |

¹⁾ Einschließlich Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“

Rentabilitätskennzahlen in %

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|---------------|------|------|------|
| EBIT-Margin | 25,9 | 27,9 | 28,2 |
| EBITDA-Margin | 38,5 | 41,1 | 41,7 |
| ROE | 12,7 | 13,5 | 11,2 |
| ROCE | 13,4 | 14,8 | 14,0 |

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Weiterer Anstieg der Eigenkapitalquote, Rückstellung für Restrukturierungen gebildet

Aktiva

___Im Jahr 2001 lag das langfristige Vermögen bei € 542,8 Mio. und somit um 1,7 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Trotz der Verschiebung eines Teils unserer Investitionen aufgrund der verlangsamten Verkehrsentwicklung fielen diese höher aus als die Abschreibungen, sodass das Anlagevermögen insgesamt um 2,8 Prozent auf € 515,9 Mio. stieg. Der Abbau der aktiven latenten Steuern um € 5,1 Mio. auf € 26,8 Mio. ist auf die Realisierung der Steuerbegünstigung der Mitarbeiter-Beteiligung-Stiftung und auf den Rückgang der Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

___Das kurzfristige Vermögen erhöhte sich um 0,2 Prozent auf € 217,2 Mio. Aufgrund der Zinssituation wurden Wertpapierveranlagungen verkauft und als Guthaben bei Kreditinstituten geführt. Insgesamt ergab sich eine Verminderung der liquiden Mittel um 4,4 Prozent auf € 172,4 Mio.

Passiva

___Der Jahresgewinn abzüglich Dividendenauszahlung ließ das Eigenkapital um 3,7 Prozent auf € 532,4 Mio. ansteigen. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich im Berichtsjahr von 68,5 auf 70,1 Prozent. Die langfristigen Schulden gingen um 11,9 Prozent auf € 129,7 Mio. zurück. Die freiwillige Abfindung von Pensionsleistungen ließ die Pensionsrückstellung um € 16,5 Mio. sinken. Gleichzeitig wurden Rückstellungen für Altersteilzeitlösungen in Höhe von € 2,9 Mio. und für zukünftige Personalrestrukturierungsmaßnahmen in Höhe von € 8,8 Mio. gebildet.

___Der Anstieg der kurzfristigen Schulden um 9 Prozent auf € 97,7 Mio. ist im Wesentlichen auf die Erhöhung der Rückstellung für nicht abgerechnete Leistungen und Lieferantenverbindlichkeiten zurückzuführen.

Cash Flow

___Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit sank – bedingt durch den Ergebnisrückgang – um 2,6 Prozent auf € 98,3 Mio.

___Die höhere Investitionstätigkeit erhöhte den Netto-Geldabfluss aus der Investitionstätigkeit um 114,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

___Demgegenüber sank der Geldmittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit gegenüber dem Vorjahr von € 124,4 Mio. auf nunmehr € 43,4 Mio. Ausschlaggebend dafür war der Wegfall des im Vorjahr vorgenommenen Aktienrückkaufs in Höhe von € 94,5 Mio. Dieser Wegfall wurde nur teilweise durch die Erhöhung der Dividende um € 10,5 Mio. auf € 44,1 Mio. im Berichtsjahr kompensiert.

___Die zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes beträgt € -2,6 Mio., die zahlungsunwirksame entsteht im Wesentlichen aus der erfolgsneutralen Behandlung der Wertpapiere und betrug € -5,3 Mio. Insgesamt beträgt somit der Finanzmittelbestand per 31.12.2001 € 172,4 Mio.

___Das langfristige Vermögen ist zu 98,1 Prozent, das Anlagevermögen zu 103,2 Prozent durch Eigenkapital gedeckt. Die hohe Eigenkapitalquote von 70,1 Prozent bildet damit die solide Basis für unsere geplanten Investitionen zum Ausbau des Flughafens und strategischen Finanzbeteiligungen.

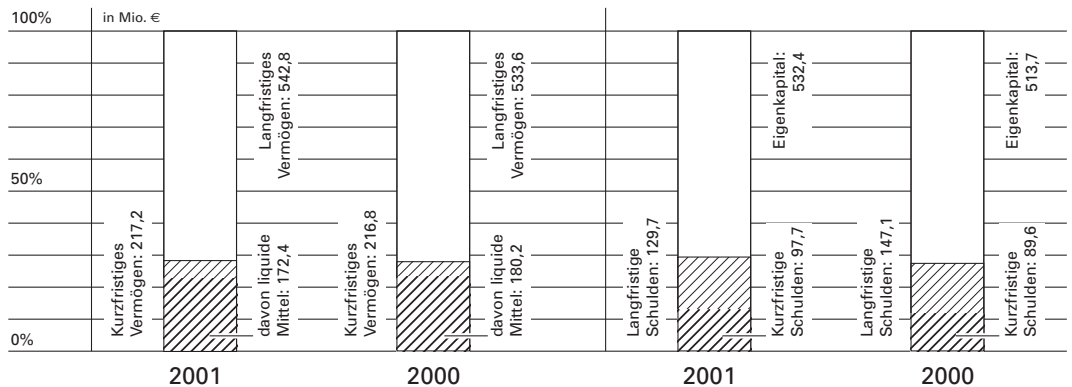
Aktiva

 Bilanzsumme 2001
 € 759,9 Mio.

 Bilanzsumme 2000
 € 750,4 Mio.

Passiva

 Bilanzsumme 2001
 € 759,9 Mio.

 Bilanzsumme 2000
 € 750,4 Mio.

Kurzfassung Cash Flow in Mio. €

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|----------------------------------|-------|--------|-------|
| CF aus dem operativen Bereich | 98,3 | 100,9 | 117,2 |
| CF aus Investitionsaktivitäten | -57,4 | -26,7 | -61,2 |
| CF aus Finanzierungsaktivitäten | -43,4 | -124,4 | -30,6 |
| Veränderung der flüssigen Mittel | -2,6 | -50,2 | 25,4 |
| Endbestand der flüssigen Mittel | 172,4 | 180,2 | 235,0 |

Finanzkennzahlen

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|------------------------------|-------|-------|-------|
| Eigenkapitalquote (in %) | 70,1 | 68,5 | 71,4 |
| Working Capital (in Mio. €) | -48,6 | -49,4 | -56,4 |
| Gearing ¹⁾ (in %) | -31,6 | -34,4 | -41,1 |
| WACC (in %) | 8,1 | 8,6 | 7,7 |

¹⁾ Das negative Gearing resultiert aus einer negativen Nettofinanzverschuldung (liquide Mittel höher als Finanzverbindlichkeiten)

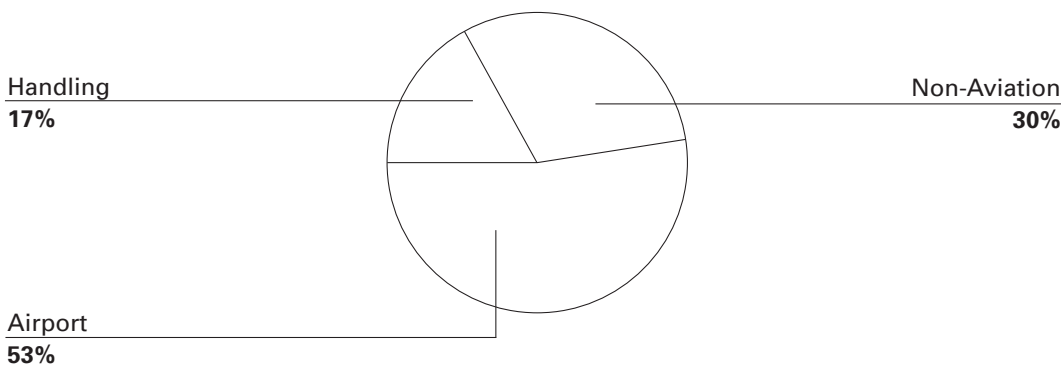
Investitionen

Investitionen verdoppelt, Volumen jedoch geringer als geplant

Die Investitionen in das immaterielle und das Sachanlagevermögen stiegen 2001 um € 32,8 Mio. auf € 61,3 Mio. Damit wurde jedoch deutlich weniger investiert als geplant (€ 115,4 Mio.), da wir auf das verlangsamte Verkehrswachstum reagiert und nicht dringend notwendige Investitionen – wie die Vorfelderweiterung – verschoben haben. Die wesentlichen Investitionen waren die Errichtung von Rollwegen und einem Pistenentwässerungssystem für die Piste 11/29, Planungsarbeiten für die Terminalerweiterung „VIE Skylink“ und den Office Park, Grundstückkäufe, die Errichtung des UPS-Zentral- und Logistikzentrums, ein Bürogebäude sowie Geräte zur Steigerung der Effizienz der Bodenabfertigung und der Vorfeldreinigung.

Bei den Investitionen in Finanzanlagen handelt es sich vor allem um internationale Beteiligungen in Flughafenprojekte von € 1,8 Mio. und um die Anschaffung von Wertpapieren und Wertrechten in Höhe von € 4,5 Mio.

Anteil der Segmente an Investitionen (immaterielles und Sachanlagevermögen)



Investitionen und Finanzierung in Mio. €

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|--|------|-------|-------|
| Immaterielles Anlagevermögen | 1,0 | 0,5 | 0,6 |
| Sachanlagevermögen | 60,3 | 28,0 | 52,4 |
| Finanzanlagevermögen | 6,5 | 1,1 | 11,0 |
| Investitionen gesamt | 67,8 | 29,7 | 64,0 |
| Cash Flow aus dem operativen Bereich | 98,3 | 100,9 | 117,2 |
| Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände und Sachanlagen | 41,2 | 44,4 | 42,8 |

Risiken der künftigen Entwicklung

Schnelle, flexible Strategien und operative Maßnahmen sichern unsere Position

Die Auswirkungen des 11. September

___Der 11. September 2001 war ein schwarzer Tag für die internationale Luftfahrt. Erstmals in der Geschichte wurden Verkehrsflugzeuge als Waffen eingesetzt. Die Terroranschläge trafen die Branche in einer rezessiven Phase. Insbesondere die Verunsicherung der Flugreisenden traf die internationalen Fluggesellschaften hart. Die Folge waren Konkurse und der Verlust von tausenden Arbeitsplätzen.

___Die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA attestiert dem Flughafen Wien seit Jahren eine Vorbildrolle in Sicherheitsfragen. Dennoch haben wir auf vielfache Weise reagiert: Wir haben – in sehr enger Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres – die Sicherheitsmaßnahmen verschärft und optimiert, ohne den Passagierfluss zu behindern. Wir sehen im Ausbau der Sicherheitsmaßnahmen auch die Chance, uns als Umsteige-Flughafen mit den Attributen sicher, schnell und bequem zu profilieren.

___Aufgrund der verlangsamten Verkehrsentwicklung – wir rechnen für 2002 noch mit einem Rückgang von 4 Prozent bei den Passagieren und dann mit einer Rückkehr zu jährlichen Wachstumsraten von 5 bis 6 Prozent – haben wir unser Ausbau- und Investitionsprogramm (Terminalausbau und Parallelpiste) noch flexibler gestaltet. Wir werden unsere Ausbauten daher der aktuellen Verkehrsentwicklung anpassen und je nach Bedarf vorziehen oder später realisieren. Außerdem haben wir ein Kostensenkungsprogramm gestartet, um etwaige Umsatzrückgänge kompensieren zu können.

Sicherung der Position als bedeutendster Ost-West-Hub Europas

___Die Position des Flughafen Wien als wichtigste Drehscheibe nach Osteuropa konnte selbst in den vergangenen schwierigen Monaten ausgebaut werden. Ein zweistelliges Wachstum in diesen Märkten ist dafür ebenso Beweis wie die Tatsache, dass Wien die meisten Destinationen nach Osteuropa – darunter auch Sekundärdestinationen – anbietet. Eine wichtige Marketingmaßnahme war die Schaffung des Regionaltarifs, der 27 Prozent Ermäßigung für eine Reihe von Destinationen, darunter auch einige osteuropäische, bietet. Zusätzlich gibt es seit November 2001 eine 20-prozentige Reduktion für Langstreckenflugzeuge, die vermehrt Anreiz schaffen soll, den Hub Wien anzufliegen.

Entwicklung des Homecarrier

___Im vergangenen Jahr hat uns die wirtschaftliche Entwicklung unseres Homecarriers Sorgen bereitet. Wir sind überzeugt, dass die vom neuen Management eingeleiteten Maßnahmen sowie die Chancen, die sich beispielsweise in den Märkten Schweiz und Belgien ergeben, dazu beitragen werden, Austrian Airlines als leistungsstarke, eigenständige Fluggesellschaft abzusichern.

Risikomanagement

___Zum Monitoring strategischer Projekte wie auch zur Risikobewertung in der Vorprojektphase wurde ein Analyse- und Bewertungsverfahren entwickelt. Dazu wurde ein mehrdimensionales Scoring-Modell zur systematischen Risikoquantifizierung ausgearbeitet. Zunächst erfolgt eine Bewertung innerhalb einzelner Risikokategorien; die ermittelten Ergebnisse können in weiterer Folge zu einer Gesamtrisikoziffer aggregiert werden. Aus diesen Analyseergebnissen werden Strategien zur Risikovermeidung und -absicherung abgeleitet.

Finanzielle Risiken

___Aufgrund der guten Ergebnisse der letzten Jahre verfügt die Flughafen Wien AG über liquide Mittel in Höhe von € 172,4 Mio. Das Unternehmen ist daher in der Lage, internationale Projekte und Ausbauten zu finanzieren und selbst in Krisenzeiten notwendige Marketingmaßnahmen zu setzen.

Versicherungen

___Gegen Haftpflichtrisiken und die Folgen eines Großschadensereignisses (z. B. Brand) sind wir – auch bei längerer Betriebsunterbrechung – versichert. Die Ereignisse des 11. September hatten beträchtliche Auswirkungen auf die Versicherungsgesellschaften weltweit und zur Folge, dass die Rechtsmeinungen von Flughäfen und Versicherern in der Frage von Terrorattentaten auf Flughäfen divergieren.

Prognosebericht

Flexible Ausbaupläne, neue Tarife, großes Potenzial Osteuropa

___Aufgrund der Auswirkungen der Ereignisse des 11. September auf die internationale Luftfahrtindustrie und die Konsolidierungsschritte unseres Homecarriers, der Austrian-Airlines-Gruppe, gehen wir im Jahr 2002 von einem Minus von 4 Prozent bei den Passagieren, 3 Prozent bei den Flugbewegungen und 5 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) aus. Ab dem dritten Quartal 2002 sollte allerdings unserer Einschätzung nach die Anzahl der Passagiere wieder steigen. Positive Impulse erwarten wir von der Tarifsenkung, die sowohl im Regionalverkehr als auch auf der Langstrecke einen zusätzlichen Anreiz bietet, Wien anzufliegen.

___Wir sind überzeugt, die langfristigen Prognosen von einem jährlichen Passagierwachstum von 5 bis 6 Prozent realisieren zu können. Großes Potenzial bietet die EU-Osterweiterung: 7,1 Millionen potenzielle Passagiere könnten den Flughafen Wien in weniger als zwei Stunden erreichen. In diesem Wachstumsmarkt verfügt der Flughafen Wien aufgrund seiner langjährigen und jährlich wachsenden Bedeutung als Ost-West-Hub über eine ausgezeichnete Ausgangslage. Mit dem Abschluss einer neuen Tarifordnung per 1. November 2001 ist es uns gelungen, die Tarifgestaltung bis zum Jahr 2006 verbindlich nach folgender Formel zu regeln: $(-0,35 \times \text{durchschnittliches Verkehrswachstum}) + \text{Inflationsrate}$.

___Unsere langfristigen Ausbaupläne müssen wir anpassen und flexibel halten: Wir werden – nach den heutigen Erwartungen – bis zum Jahr 2006 in die Terminalerweiterung „Skylink“ rund € 210 Mio. investieren. Für 2002 haben wir Investitionen in Höhe von € 153,2 Mio. geplant. Die größten Einzelprojekte werden die im Berichtsjahr verschobene Vorfelderweiterung, die Fertigstellung des Frachtzentrums für TNT, die Planungen für „VIE Skylink“, die Busgates sowie der Office Park und die Kanalisation der Piste 16/34 darstellen.

___Mit der Beauftragung des international arrivierten Architekten Prof. Wilhelm Holzbauer als Generalplaner für den Office Park haben wir im Jahr 2001 die Weichen für neue Umsätze in der Vermietung ab dem Jahr 2004 gestellt.

___Unser Bestreben ist es, die Kostenentwicklung entsprechend der Erlössituation zu verringern und insbesondere die Personalproduktivität zu erhöhen. Die Bezahlung eines Einmalbetrages für die 1.843 Arbeiter der Flughafen-Wien-Gruppe bedeutet, dass es in diesem Bereich bis Mai 2002 keine Lohnkostenerhöhung gibt. Geplante Personalrestrukturierungsmaßnahmen wie die Verhandlung neuer Kollektivverträge für Arbeiter und Angestellte, Steigerung der Mobilität und vorzeitiger Ruhestand werden ab dem Jahr 2002 zu einer weiteren langfristigen Entlastung der Personalkosten führen. Ein erster Schritt konnte durch den Abschluss einer Betriebsvereinbarung, welche die Abfindung oder Überleitung von Pensionszusagen in eine Pensionskasse zum Inhalt hat, gesetzt werden.

Nachtragsbericht

Projekt Airport Express im Plan: in 15 Minuten zum Flughafen

___Die Verkehrsentwicklung in den ersten zwei Monaten entsprach unseren Erwartungen. Die Anzahl der Passagiere ging um 6,4 Prozent, das Höchstabfluggewicht um 10,6 Prozent und die Flugbewegungen um 3,8 Prozent zurück.

___Eine wichtige Weichenstellung für die Anbindung des Flughafens an die Stadt Wien wurde am 21. Februar 2002 mit der 49,9-Prozent-Beteiligung der Österreichischen Bundesbahnen an unserer CAT (City Air Terminal) Gesellschaft m.b.H., vorgenommen. Diese Gesellschaft wird ab 14. Dezember 2003 den Airport Express betreiben, der in einer Fahrtzeit von etwas mehr als 15 Minuten den Flughafen mit dem Verkehrsknotenpunkt Wien-Mitte verbindet. Mehr als zehn Check-in-Schalter mit der Funktionalität eines Flughafens stehen den Passagieren in Wien-Mitte zur Verfügung. In den hochmodernen, technisch gut ausgestatteten Zügen erhält der Passagier nützliche Informationen über seinen Abflug. Der Airport Express wird im Halbstundentakt verkehren. Gemeinsam mit der Schnellbahn S7 besteht dann alle 15 Minuten eine Möglichkeit, vom Flughafen in die Wiener Innenstadt und retour zu gelangen.

___Außerdem ist es uns gelungen, mit unserem größten Kunden, der Austrian Airlines Group, einen Ground-Handling-Vertrag bis zum Jahr 2006 abzuschließen.

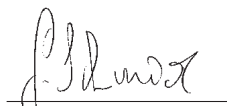
___Im Mediationsverfahren konnte in der Sitzung vom 26. Februar mit der Festlegung des Kriterienkatalogs eine wichtige inhaltliche Hürde genommen werden.

Schwechat, am 26. Februar 2002

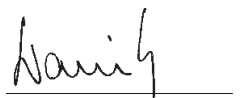
Der Vorstand



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied



Dr. Kurt Waniek
Vorstandsmitglied

Segmentberichterstattung

Airport

Starkes Wachstum im Transfer und nach Osteuropa als Motor der Verkehrsentwicklung

Segment Airport im Überblick in Mio. €, ausgenommen Mitarbeiter

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|--------------------|-------|-------|-------|
| Externer Umsatz | 136,2 | 137,4 | 132,1 |
| Investitionen | 32,6 | 17,1 | 37,5 |
| Abschreibungen | 24,9 | 29,4 | 27,5 |
| Mitarbeiter | 342 | 331 | 371 |
| Zuordenbare Aktiva | 356,7 | 352,3 | 364,3 |
| Betriebsergebnis | 66,1 | 68,3 | 65,2 |
| EBIT-Margin | 40,0% | 40,2% | 40,1% |

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 Segments Airport war im Berichtsjahr durch die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Airline-Industrie und die Ereignisse des 11. September geprägt. Bei einem zweistelligen Plus der Transferpassagiere und jener nach Osteuropa sank die Anzahl der insgesamt abgefertigten Passagiere um 0,7 Prozent, die Flugbewegungen gingen um 0,6 Prozent zurück und das Höchstabfluggewicht (MTOW) um 4,3 Prozent. Insgesamt erzielte das Segment Airport mit 342 Mitarbeitern 2001 einen Umsatz von € 136,2 Mio., das bedeutet gegenüber dem Vorjahr ein Minus von 0,9 Prozent. Das Betriebsergebnis des Segments Airport fiel um 3,2 Prozent auf € 66,1 Mio., da im Berichtsjahr die sonstigen Betriebsaufwendungen (insbesondere für das Mediationsverfahren und Instandhaltungen) stark gestiegen sind. Erhöht hat sich der Personalaufwand aufgrund des Anstiegs der Spitzenstunden und der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen nach dem 11. September. So kostet beispielsweise die Sicherheitsstufe 2 pro Monat € 80.000. Die EBIT-Margin betrug 40 Prozent.

Verkehrsentwicklung 2001 geprägt von Höhen und Tiefen

Das erste Quartal 2001 verzeichnete aufgrund des Wettbewerbs zwischen Star Alliance und Qualiflyer-Gruppe noch ein Plus von 6,9 Prozent bei den Passagieren, 4,3 Prozent bei den Bewegungen und 1,5 Prozent beim MTOW. Von April an machten sich die Konsolidierungsbemühungen der Austrian-Airlines-Gruppe ebenso bemerkbar wie die Auswirkungen des verlangsamten Weltwirtschaftswachstums auf den Flugverkehr. Die Anzahl der abgefertigten Passagiere blieb ab diesem Zeitpunkt unter der Prognose von 5 Prozent. Die Ereignisse des 11. September trafen die Aviation-Industrie daher zu einem Zeitpunkt, als ein beinhardter Wettbewerb um die nur geringfügig steigende Anzahl an Kunden eingesetzt hatte. Aufgrund unserer Passagierstruktur waren wir jedoch insgesamt weniger betroffen als andere europäische Flughäfen: Mit Ausnahme des Oktobers (-13,1% bei den Passagieren) blieb der Rückgang unter der 10-Prozent-Marke, da der Anteil der Passagiere nach Nordamerika sowie in den Nahen und Mittleren Osten nur knapp 7 Prozent beträgt.

___Der Rückgang im vierten Quartal begründet sich daher vor allem in der zurückgenommenen Kapazität der wirtschaftlich angeschlagenen Airlines, insbesondere in den Maßnahmen, die von der Austrian-Airlines-Gruppe gesetzt wurden. Erfreulich war in diesem Zusammenhang, dass die Eva Air gegen den allgemeinen Trend am 2. November 2001 eine vierte Frequenz auf der Strecke Wien–Bangkok–Taipeh gestartet hat.

___Der Motor der gesamten Verkehrsentwicklung des Jahres 2001 war das Wachstum im Transfer (+12,2%) und nach Osteuropa (+11,3%). Es ist uns in diesem schwierigen Jahr gelungen, unsere Position als führende Ost-West-Drehscheibe sogar weiter auszubauen. Der Anteil der Transferpassagiere beträgt jetzt schon 31,9 Prozent, der Anteil unserer Passagiere, die nach Osteuropa reisen, stieg auf 15,1 Prozent. Mit 36 Osteuropa-Destinationen sind wir im Angebot in Europa führend. Zum Vergleich: München verfügt über 17, Prag über 16, Budapest über 14.

___Insgesamt sind uns im vergangenen Jahr 55 Airlines im Linienverkehr (2000: 53) angefliegen, die 129 Destinationen (2000: 138) bedient haben.

Sicherheitsstufe 2 ab dem 11. September

___Die Ereignisse des 11. September haben das Segment Airport in größtem Ausmaß gefordert. Die Etablierung der Sicherheitsstufe 2 ohne größere Wartezeiten und Unannehmlichkeiten für die Passagiere war für die 342 im Segment beschäftigten Mitarbeiter eine große Herausforderung, die binnen kürzester Zeit bewältigt werden konnte. Wir sehen unsere Erfahrungen aus diesen Wochen und Monaten als große Chance für die Zukunft, unsere führende Position als schneller, sicherer und komfortabler Flughafen auszubauen. Ein schöner Beweis für die Zufriedenheit unserer Passagiere mit der Infrastruktur des Flughafens, den kurzen Wegen, der guten Logistik und dem angenehmen Ambiente war der „Service Excellence Award“, der uns, basierend auf einer IATA-Umfrage, zum zweitbesten Flughafen unserer Kategorie (bis 15 Millionen Passagiere) weltweit ausgezeichnet hat.

Neu geschaffene Tarifordnung

___Eine wesentliche Maßnahme für die Zukunft ist die neu geschaffene Tarifordnung, die mit 1. November 2001 in Kraft trat. Wir haben die Landetarife um 3 Prozent gesenkt, die Tarife für Langstreckenflugzeuge mit mehr als 125 Tonnen (z. B. A 340, Boeing 747) wurden sogar um fast 20 Prozent abgesenkt. Damit wollen wir allen Airlines einen zusätzlichen Anreiz schaffen, Wien vermehrt in der Langstrecke anzufliegen. Gleichzeitig wurde ein neuer Regionaltarif eingeführt, der allen Carriern für alle Destinationen im Umkreis von 600 km eine Ersparnis von 27 Prozent bringt. Mit dem 600-km-Radius nehmen wir aktiv die bevorstehende Ostöffnung der EU vorweg. Wichtig ist für uns, dass in der neuen Tarifordnung Preisanpassungen bis 2006 nach folgender verbindlicher Formel fixiert werden: $(-0,35 \times \text{durchschnittliches Verkehrswachstum}) + \text{Inflationsrate}$.

Investitionen

___Aufgrund des verlangsamten Verkehrswachstums im zweiten und dritten Quartal haben wir unser Investitionsprogramm von geplanten € 60 Mio. zurückgefahren. Im Segment Airport sind im Berichtsjahr Investitionen in Höhe von € 32,6 Mio. angefallen. Die wichtigsten Projekte waren die Errichtung von Rollwegen mit Entwässerungseinrichtungen, die Errichtung eines Bürogebäudes sowie Planungsleistungen für die Terminalerweiterung „VIE Skylink“.

___Ebenso wurden sechs neue Kompaktkehrblasgeräte angeschafft, die eine schnellere Schneeräumung ermöglichen und auch im Sommer zum Reinigen der Vorfeldflächen eingesetzt werden können.

___ Da wir davon ausgehen, dass die kurzfristigen Rückgänge im Luftverkehr an der langfristigen Prognose nichts ändern werden, laufen die Vorbereitungen für alle Projekte weiter. Aufgrund des verlangsamten Verkehrswachstums und der Ereignisse des 11. September haben wir die zeitlichen Abläufe der Projekte überprüft und gemeinsam mit unserem Architektenteam Baumschlager-Eberle-Ippen-Brechbühl einen Weg gefunden, die Prozesse zu optimieren. Endgültige Entscheidungen über den Baubeginn einzelner Bauetappen können jetzt später erfolgen und gestatten damit mehr Flexibilität, die Projekte bedarfsgerecht fertig zu stellen. Insgesamt werden wir bis zum Jahr 2006 in den Terminalausbau eine Summe von rund € 210 Mio. investieren. Die acht internationalen Busgates im Wert von € 8,2 Mio. sollen schon im Jahr 2003 fertig gestellt sein, was den nötigen Spielraum zum flexibleren Kapazitätsausbau mit sich bringt.

Ausblick




___ Insgesamt gehen wir im Jahr 2002 von einem Minus von 4 Prozent bei den Passagieren, 3 Prozent bei den Flugbewegungen und 5 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) aus. Wir rechnen allerdings damit, dass der 11.-September-Effekt abnehmen und die Anzahl der Passagiere ab dem dritten Quartal wieder steigen wird.

___ Ein wesentlicher Treiber des Luftverkehrs, die allgemeine Konjunkturlage, scheint sich, nach jüngsten Daten und Prognosen, im Laufe des Jahres 2002 merklich zu bessern. Positiv stimmt uns auch, dass die Austrian-Airlines-Gruppe nach ihrer Konsolidierungsphase im Netzwerk ab Sommer 2002 besonders in der Verkehrsregion Osteuropa, aber auch in der Langstrecke, expansive Schritte setzen wird.


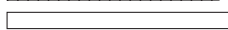
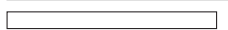
___ An Investitionen sind im laufenden Geschäftsjahr rund € 101,8 Mio. geplant, wobei die größten Projekte die Vorfelderweiterungen, die Entwässerung des Pistensystems 16/34 sowie die Planungen für die Terminalerweiterung „VIE Skylink“ und die internationalen Busgates sind.

Verkehrsentwicklung

Bewegungen

| | | |
|------|---|-----------------|
| 2001 |  | 185.400 / -0,6% |
| 2000 |  | 186.500 |
| 1999 |  | 171.700 |

MTOW in Tonnen

| | | |
|------|---|-------------------|
| 2001 |  | 5.113.000 / -4,3% |
| 2000 |  | 5.350.000 |
| 1999 |  | 5.020.000 |

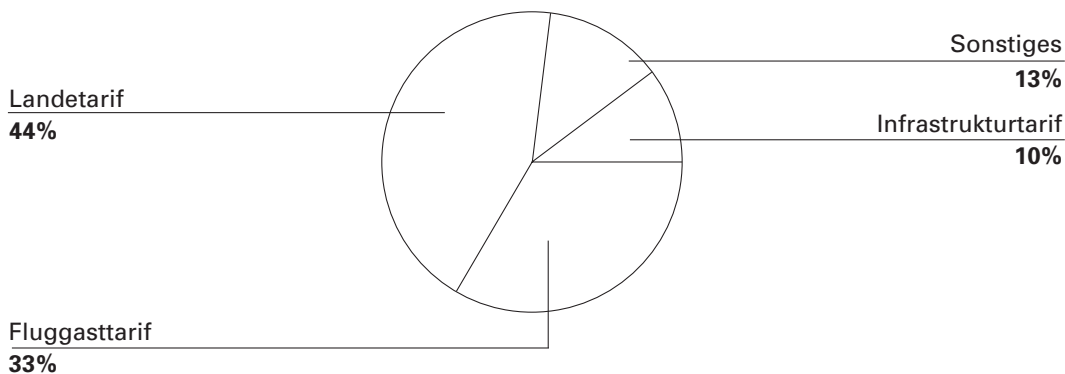
Passagiere an + ab

| | | |
|------|---|--------------------|
| 2001 |  | 11.853.000 / -0,7% |
| 2000 |  | 11.940.000 |
| 1999 |  | 11.204.000 |

Luftfracht (LFZ) in Tonnen

| | | |
|------|---|------------------|
| 2001 |  | 111.001 / -12,5% |
| 2000 |  | 126.836 |
| 1999 |  | 118.581 |

Umsatzstruktur Airport



Passagieraufkommen nach Airlines

| Airlines | 2001 | in % |
|--------------------|-----------|------|
| AUA | 5.195.573 | 43,8 |
| Lauda Air | 1.101.088 | 9,3 |
| Tyrolean Airways | 998.203 | 8,4 |
| Deutsche Lufthansa | 850.380 | 7,2 |
| British Airways | 355.348 | 3,0 |
| Aero Lloyd | 330.157 | 2,8 |
| Swissair | 329.716 | 2,8 |
| Air France | 275.810 | 2,3 |
| KLM | 245.307 | 2,1 |
| Turkish Airlines | 157.869 | 1,3 |

Handling

Stagnierende Verkehrsentwicklung und Konkurrenz drücken auf das Ergebnis, Umsatzsteigerung beim Private Aircraft Handling

Segment Handling im Überblick in Mio. €, ausgenommen Mitarbeiter

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|--------------------|-------|-------|-------|
| Externer Umsatz | 111,0 | 117,9 | 108,3 |
| Investitionen | 10,2 | 3,8 | 3,8 |
| Abschreibungen | 4,5 | 3,6 | 4,0 |
| Mitarbeiter | 1.340 | 1.383 | 1.297 |
| Zuordenbare Aktiva | 27,6 | 23,7 | 22,6 |
| Betriebsergebnis | 21,8 | 23,3 | 17,7 |
| EBIT-Margin | 18,7% | 18,9% | 15,6% |

___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 Enteisung 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.

___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 garantieren hohe Qualität und die im europäischen Vergleich hervorragenden Transferzeiten.

Entwicklung im Geschäftsjahr

___Im Geschäftsjahr 2001 sah sich das Segment Handling mit einer neuen Konkurrenzsituation in der Bodenabfertigung sowie einer schwachen Luftverkehrsentwicklung konfrontiert. An das ausgezeichnete Ergebnis des Vorjahres konnte unser Segment Handling deshalb nicht vollständig anschließen, da es keine Marktausweitung gab, die das Umsatzvolumen des neuen Mitbewerbers, der VAS Bodenverkehrsdienste GmbH, hätte kompensieren können.

___Uns ist es jedoch im vergangenen Geschäftsjahr gelungen, mit kosten- und qualitätsbewussten Kunden wie British Airways, Deutsche Lufthansa, KLM und Aero Lloyd neue mehrjährige Verträge abzuschließen und in der Vorfeldabfertigung einen Marktanteil von 95,8 Prozent zu erreichen.

___Die neue Konkurrenzsituation, ein stagnierender Gesamtmarkt bei den Flugbewegungen und der Trend zu kleineren Flugzeugen führten im Segment Handling zu einem Umsatzminus von 5,9 Prozent auf € 111 Mio. Somit trugen 1.340 Mitarbeiter mit 34,7 Prozent zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Während im ersten Quartal 2001 die Frequenz-erweiterungen der konkurrierenden Allianzen Star Alliance und Qualiflyer-Gruppe zu einem starken Verkehrswachstum führten, haben die Airlines ab dem Sommerflugplan Frequenzen reduziert und kleinere Flugzeuge eingesetzt. Die Ereignisse des 11. September verstärkten die massiven wirtschaftlichen Probleme mancher Airlines (Sabena, Swissair) und hatten Umsatzrückgänge und Ausfälle zur Folge.

___Im Berichtsjahr wurden im Segment Handling 177.726 Flugbewegungen (-4,7%) im Linien- und Charterverkehr, 19.183 Bewegungen (-6,4%) der General Aviation und 339.803 Tonnen (Gepäck in & out inkl. Transfer, Post, Cargo inkl. Trucking) und 11,18 Millionen Gepäckstücke abgefertigt.

___Der Frachtbereich hat 2001 mit 159.525 Tonnen um 11,7 Prozent weniger als im Vorjahr abgefertigt, wobei der Rückgang in der Luftfracht mit -12,5 Prozent deutlicher als im Trucking (-9,9%) ausfiel. Neben dem konjunkturell bedingten Nachfragerückgang wirkte sich in der Fracht die stark reduzierte Frachtraumkapazität der Austrian-Airlines-Gruppe sowie der Ausfall von strategisch bedeutenden Carriern (Malaysian, Asiana) aus.

___Trotz der rückläufigen Bewegungszahlen im Bereich der General Aviation (-6,4%) kann die Vienna Aircraft Handling GmbH auf ein überaus erfolgreiches Jahr zurückblicken. Intensive Bemühungen bei der Abfertigung von Flügen der Business Aviation und das Anbieten von Brokerage-Dienstleistungen führten im Bereich Private Aircraft Handling zu einer Umsatzsteigerung von 18,7 Prozent gegenüber dem Geschäftsjahr 2000.

___Trotz höherer Spitzenstundenbelastung und gestiegenem Transferaufkommen haben wir als Reaktion auf den Umsatzrückgang Überstunden und Personal abgebaut. Der Personalstand lag per 31.12. um -3,1 Prozent unter dem Vorjahr, die Personalkosten sind daher trotz einer Einmalzahlung gleich geblieben, Einsparungen gab es bei Instandhaltung und anderen Kosten.

___Das Segment Handling erwirtschaftete im Berichtsjahr ein EBIT von € 21,8 Mio., was gegenüber dem Vorjahr ein Minus von 6,8 Prozent bedeutet, wobei trotz der schwierigen Rahmenbedingungen eine im internationalen Vergleich sehr gute EBIT-Margin von 18,7 Prozent erreicht werden konnte.

Investitionen

___ Mit Investitionen in Höhe von € 10,2 Mio. wurde der Erneuerungsprozess bei Fahrzeugen und Geräten wie geplant fortgesetzt. Die Anschaffung von acht Container-Transport-Loadern, zwei Containerhubtischen, acht Cateringfahrzeugen, fünf doppelt gesteuerten Passagierbussen, fünf Flugzeugschleppern – davon zwei stangenlos – und zwölf Förderbändern dient der kontinuierlichen Effizienzsteigerung unserer Abfertigungsleistungen.

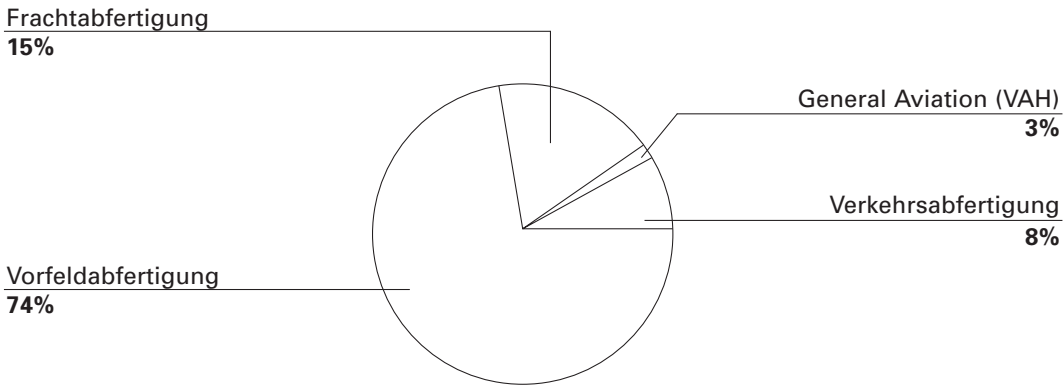
Ausblick

___ Wir rechnen bis Mitte des Jahres mit fortschreitenden Konsolidierungsbemühungen innerhalb der Austrian-Airlines-Gruppe. Auch aufgrund der derzeit stattfindenden Neuverteilung im europäischen Luftverkehrsmarkt sowie möglicher neuer Allianzbildungen gehen wir deshalb von einem Bewegungsrückgang von 3 Prozent aus. Die sich im Jahr 2001 abzeichnende Tendenz zu kleineren Luftfahrzeugen wird 2002 weiter anhalten. Zusätzlich wird der Mitbewerber VAS Bodenverkehrsdienste GmbH versuchen, seinen Marktanteil auszuweiten. Im Bereich der Vorfeldabfertigung erwarten wir daher einen Marktanteil von mehr als 90 Prozent.

___ Aufgrund der laufend sinkenden Frachtraumkapazität der Luftfahrzeuge sowie konjunkturell bedingtem Nachfragerückgang wird für 2002 mit einem weiteren Rückgang in der Luftfracht gerechnet, wobei der Truckinganteil weniger stark betroffen sein wird.

___ Das Segment Handling sieht in seinem international anerkannten Know-how, neben nachhaltigem Kostenmanagement und aktiver Marktbearbeitung, solide Grundlagen für die Bewältigung der neuen Herausforderungen.

Umsatzstruktur Handling



Non-Aviation

Gute Entwicklung bei Shops, Gastronomie und Vermietung

Segment Non-Aviation im Überblick in Mio. €, ausgenommen Mitarbeiter

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|--------------------|-------|-------|-------|
| Externer Umsatz | 72,7 | 71,7 | 72,0 |
| Investitionen | 18,3 | 6,9 | 11,4 |
| Abschreibungen | 11,5 | 11,2 | 11,1 |
| Mitarbeiter | 805 | 804 | 753 |
| Zuordenbare Aktiva | 120,1 | 114,4 | 119,3 |
| Betriebsergebnis | 31,2 | 26,8 | 25,0 |
| EBIT-Margin | 25,8% | 23,4% | 22,6% |

Das Segment Non-Aviation umfasst verschiedene Leistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, VIP-Centre und -Loungen, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Baumanagement und unsere Tochterfirma VIE España in Spanien. 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 2001 22,7 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- und Telefonpreisentwicklung, die Anzahl der zu vermietenden Quadratmeter, die Indexentwicklung bei den Mieten und die Kaufkraftentwicklung eine viel entscheidendere Rolle.

Im Berichtsjahr stieg der externe Umsatz im Segment um 1,3 Prozent auf € 72,7 Mio. 805 Mitarbeiter erwirtschafteten ein Ergebnis vor Zinsen und Steuern von € 31,2 Mio., das entspricht einem Plus von 16,5 Prozent. Die EBIT-Margin des Segments betrug 25,8 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 der Kontrolle von Großgepäck oder Reisedokumenten für Airlines. Der Umsatz der VIAS sank im Berichtsjahr um 13,4 Prozent, da der zusätzliche Umsatz nach dem 11. September die Rückgänge aus anderen Geschäftsfeldern nicht kompensieren konnte.

Umsatzzuwächse gab es hingegen in der Vermietung (+ 9,4 %) durch die Bereitstellung neuer Flächen, insbesondere der Infrastruktureinrichtung für den neuen Mitbewerber in der Vorfeldabfertigung, die VAS, und der Errichtung des Logistik- und Bürogebäudes für UPS. Mit der Planung für die Errichtung der neuen Österreich-Zentrale für TNT wurde 2001 begonnen. Das fertige Gebäude wird im Herbst dieses Jahres an den Mieter übergeben. Für das Projekt



Shopping

| | 2001 | 2000 | in % |
|-------------------------------------|-------|-------|------|
| Verkaufsfläche (in m ²) | 6.086 | 5.934 | 2,6 |
| Umsatz der Geschäfte (in Mio. €) | 76,6 | 74,5 | 2,8 |
| Erlös (in Mio. €) | 11,0 | 10,3 | 1,1 |



Gastronomie

| | 2001 | 2000 | in % |
|-------------------------------------|-------|-------|------|
| Verkaufsfläche (in m ²) | 3.887 | 4.216 | -7,8 |
| Umsatz Gastronomie (in Mio. €) | 15,5 | 14,9 | 4 |
| Erlös (in Mio. €) | 2,3 | 2,3 | 0 |

Office Park ging der international arrivierte Prof. Wilhelm Holzbauer als Sieger im Rahmen eines Architektenwettbewerbes hervor. Prof. Holzbauer hat die Generalplanung für dieses 26.000 m² umfassende Bürogebäude übernommen, das 2004 in Betrieb geht und zum überwiegenden Teil fremdvermietet werden soll.

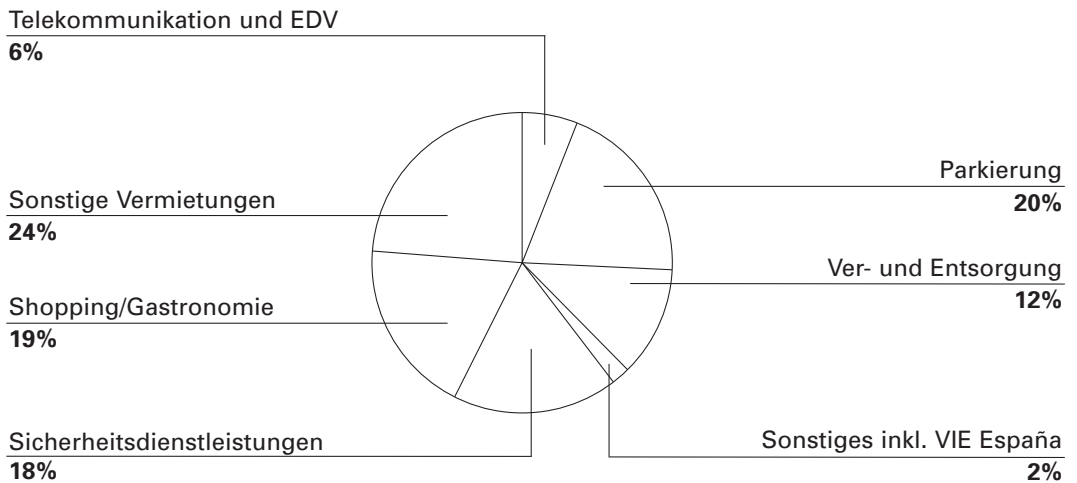
___Durch innovative Leistungen konnten in der Telekommunikation (inklusive IT) neue Kunden gewonnen und der Umsatz um 6,1 Prozent Prozent gesteigert werden. Erstmals in den Konsolidierungskreis der Flughafen Wien Gruppe wurde die VIE España, die an einem Konsortium zur Errichtung des neuen Flughafens in Ciudad Real mit 18,7 Prozent beteiligt ist, einbezogen, die im ersten Jahr ein positives Ergebnis erwirtschaftet hat.

___Stagniert haben aufgrund der rückläufigen Passagierentwicklung (-0,7 Prozent trotz Transferplus von 12,2 Prozent) die Umsätze in der Parkierung.

___ Bis zum 11. September 2001 haben sich die Umsätze in Shops und Gastronomie außergewöhnlich gut entwickelt. Ohne das tragische Ereignis und seine Auswirkungen auf die internationale Luftfahrt wäre sogar das hohe Niveau der Umsätze vor der Abschaffung des Intra-EU-Duty-Free-Verkaufs erreicht worden. Insgesamt konnten die 80 Shops ihren Umsatz im Berichtsjahr um 2,8 Prozent steigern, der Umsatz pro Quadratmeter ist um 0,2 Prozent auf € 12.577 gestiegen. Während des gesamten Berichtsjahres lag die Umsatzentwicklung der Shops über der Passagierentwicklung, dies bedeutet, dass die Ausgaben pro Passagier gestiegen sind. Wesentlich dazu beigetragen haben neue Geschäfte wie Gautam, Goldpfeil/Aigner und Furla sowie der Umbau des Travel Value & Duty-Free-Shops und die vom international erfahrenen Airport-Retailer Nuance betriebenen Geschäfte.

___ Auf weniger Fläche konnten die 17 Gastronomiebetriebe ihren Umsatz um 4,0 Prozent steigern. Als wahrer Umsatzmagnet erwies sich dabei McDonald's in der Ankunftshalle mit einem deutlichen Umsatzplus.

Umsatzstruktur Non-Aviation



Investitionen

___Der Löwenanteil der Investitionen im Segment Non-Aviation entfiel im Berichtsjahr auf den Servicebereich Land Development mit insgesamt € 10,6 Mio., die in erster Linie für die Entwicklung des Geländes „Cargo Nord“ (für Kunden UPS, TNT, Zoll), für sonstige Frachteinrichtungen (z.B. Zubau der Großgut-Terminalhalle) und für diverse Kleinprojekte inklusive der Infrastruktureinrichtungen der VAS verwendet wurden. Im Jahr 2001 wurde auch mit den Planungen für den Office Park begonnen. Aufgrund der eingeleiteten Sparmaßnahmen wegen der verlangsamten Verkehrsentwicklung ab dem dritten Quartal und dem 11. September fielen die Investitionen in der EDV mit € 6,0 Mio. deutlich geringer aus als geplant.

Ausblick

___Während für den Bereich der Sicherheitsdienstleistungen aufgrund der verstärkten Nachfrage seit dem 11. September ein Umsatzplus für 2002 zu erwarten ist, wird die Entwicklung in Shops und Gastronomie wesentlich von der Passagierentwicklung abhängen, die auf -4 Prozent prognostiziert wird. Ein gezieltes Promotionprogramm und eine impact-starke Werbekampagne sollen die Umsätze pro Passagier weiter steigern.

___Ein Schwerpunkt im Bereich der Immobilien wird die Vermarktung der vermietbaren Flächen im Office Park sein. Steigende Einnahmen in der Vermietung sind aufgrund des vermehrten Flächenwachstums (UPS, TNT) zu erwarten.

Innovationen

Europas erste Adresse – dieser Werbeslogan bezieht sich nicht zuletzt darauf, dass wir seit vielen Jahren zu den bestausgestatteten Flughäfen Europas zählen

___Viele Systeme, so zum Beispiel das im Umweltcontrolling eingesetzte FANOMOS, wurden von Mitarbeitern der Flughafen Wien AG entwickelt und sind heute auf vielen Airports im Einsatz. Die Ideen für Neuerungen beziehen wir aus intensiven Gesprächen mit Kunden, dem Qualitäts-, Umwelt- und Lärmmonitoring, internen und externen Audits, Benchmarking, der Zusammenarbeit mit der Austro Control und den Austrian Airlines und nicht zuletzt aus den Verbesserungsvorschlägen der Mitarbeiter.

Bedeutende Innovationen des vergangenen Jahres waren:

Simulationstool Passagiertransport

___Dieses 2001/2002 zu entwickelnde Simulationstool wird die Berechnung und Optimierung der Abfertigungsprozesse und deren Vernetzung untereinander ermöglichen. Ziel ist es, Personal- und Geräteresourcen effizienter einzusetzen. Als Pilotprojekt wurde der Passagiertransport ausgewählt.

PRIAMOS Handling Management Information

___2001 wurde die Prozesskostenrechnung für die Vorfeld- und Verkehrsabfertigung unter der Bezeichnung PRIAMOS (Process Induced Accounting & Monitoring System) Handling Management Information zur Produktreife geführt und zum Patent angemeldet.

Neuentwicklung Cateringtransportfahrzeug

___Gemeinsam mit dem Hersteller haben wir ein Cateringtransportfahrzeug entwickelt, das ein deutlich verbessertes Leistungsangebot (u. a. Standfestigkeit, Beladehöhe) bei deutlich reduziertem Preis aufweist. (Investitionsvolumen: € 1,46 Mio.)

COMPLAINTS MODULE für FANOMOS

___Testweise wurde in das FANOMOS-System ein Modul installiert, mit dem sich die statistische Aufbereitung der Fluglärmbeschwerden einfacher gestaltet. Die Behandlung einzelner Fälle ist dadurch leichter zu handhaben und zu dokumentieren; die Beschwerden können selbst auf einer Landkarte grafisch in Abhängigkeit der Tages- oder Nachtzeit dargestellt werden.

SYDNEY MODELL

___In enger Zusammenarbeit mit dem Department of Transport and Regional Services in Canberra konnte das in Australien entwickelte Modell TNIP (Transparent Noise Information Package) an die Erfordernisse des Flughafen Wien angepasst werden. Dieses Programmpaket ermöglicht nunmehr in Ergänzung zu den bereits durchgeführten Lärmzonenberechnungen Aussagen über Überflughäufigkeit und Überflugspausen sowie die Darstellung der Überschreitungshäufigkeit von Maximal-Pegeln.

Katastrophensichere High-Tech-Telefonie

___Die neue Festnetztelefonie mit einem verteilten Anlagenkonzept auf Basis marktführender Technologie verfügt über innovative Leistungsmerkmale wie Voice Response System, CTI, erweiterte Rückfragemöglichkeiten sowie Anruflisten. Die geografische Verteilung erhöht die Katastrophensicherheit auch bei Standortverlust, massiv erweitert wurde die Kapazität der Notfalltelefonie.

Informatik

___Wesentliche Weichenstellungen haben wir auch auf dem Gebiet der Informatik vorgenommen. Im Zuge der Erneuerung des Hostsystems wurde ein ausfallsicheres zentrales Festplattenspeicher- und Bänderrobotersystem installiert – ein wesentlicher Faktor zur Beibehaltung eines 7x24-Stundenbetriebs.

Unsere Mitarbeiter

Förderung, Weiterentwicklung und Motivation unserer Mitarbeiter als vorrangige Aufgabe unserer Führungskräfte

Die Flughafen-Wien-Gruppe ist ein Dienstleistungskonzern, dessen Performance entscheidend von der fachlichen Kompetenz, der Leistung, der Erfahrung, dem Engagement und dem Einsatz jedes Einzelnen der 2.626 Mitarbeiter abhängt.

Mitarbeiterstiftung

Seit dem Jahr 2000 sind die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG über eine Privatstiftung direkt am Dividendenertrag des Unternehmens beteiligt. Zehn Prozent rückgekaufter Aktien wurden von der Flughafen Wien AG in diese unabhängige Privatstiftung eingebracht. Die Auszahlung der Stiftung entsprach 2001 exakt 10 Prozent des Dividendenumfangs. Die Verteilung erfolgte entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen, pro Mitarbeiter wurde rund ein Bruttomonatsbezug ausgeschüttet. Die von der Gesellschaft völlig unabhängigen Organe der Stiftung sind der Vorstand, der Beirat und der Stiftungsprüfer.

Ausbildung und Personalentwicklung

Wir haben im Berichtsjahr mehr als € 800.000 in die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter investiert. Zum dritten Mal wurde ein Trainee-Programm gestartet, das im Jahr 2001 acht Universitätsabsolventen die Möglichkeit bot, die Geschäftsbereiche eines Flughafens kennen zu lernen und eine gezielte Zusatzausbildung zu erhalten. Bei unserer Nachwuchsentwicklung bildeten Aktivitäten zur Unterstützung der Internationalisierung einen besonderen Schwerpunkt. Die berufs begleitende Ausbildung zum Master of Business Administration (MBA) wurde gefördert und verstärktes Augenmerk auf Sprachausbildung gelegt. 347 Mitarbeiter aus allen Bereichen nahmen an 91 Kursen teil, darunter Veranstaltungen zu Themen wie „Kundenorientiertes Verhalten“, „Kommunikation“ und „Führungs- und Persönlichkeitsentwicklung“.

Erstmals wurden Beteiligungsgesellschaften auch im Ausland personell besetzt. In Deutschland und Spanien kommen erfahrene Mitarbeiter der Flughafen Wien AG zum Einsatz.

Unsere Lehrlinge gehören zu den Besten

29 Lehrlinge werden derzeit in den unterschiedlichsten technischen Berufen wie Elektroanlagen-, Maschinenfertigungs-, Kraftfahrzeugtechniker u.v.a. ausgebildet, weitere sechs zu Bürokauleuten. Unsere Lehrlinge zählen immer wieder zur den besten ihrer Klasse. Im Vorjahr sogar zur Weltspitze: Harald Rojky, ein Lehrling in dualer Ausbildung zum Kfz-Mechaniker und Kfz-Elektriker, nahm im September 2001 an der Lehrlingsolympiade in Seoul teil, belegte den hervorragenden vierten Platz und war damit zweitbesten Europäer. Zuvor hatte der junge Mann bereits den Landeswettbewerb und die Bundesausscheidung gewonnen.

Gesundheit

Im Berichtsjahr wurden auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit präventiv medizinische Maßnahmen gesetzt, um die Zahl der Arbeitsunfälle und die damit verbundenen Arbeitsausfalltage zu senken. Das seit dem Jahr 2000 eingesetzte Unfallanalysesystem und die davon abgeleiteten Maßnahmen zeigen weiterhin gute Wirkung. Die Sachbeschädigungen im Landside- und Airside-Bereich wurden, trotz geringfügiger Steigerung im Jahre 2001, gegenüber 1999 um 10 Prozent reduziert. Die Schäden mit Beteiligung von Luftfahrzeugen konnten gegenüber der erfreulichen Entwicklung des Jahres 2000 um weitere 2,4 Prozent gesenkt werden. Die in Zusammenarbeit mit den Arbeitsbereichen gesetzten Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitssicherheit führten zu einer Reduktion der Arbeitsunfälle und damit verbundener Ausfalltage um mehr als 10 Prozent. Forciert haben wir Seminare zur Raucherentwöhnung, „Gesunder Rücken“ und das Projekt „Sicher und gesund am Arbeitsplatz“. Angeboten wurden ferner ein kostenloser Gesundheitscheck – bei dem sich unser Betriebsärzteteam bis zu zwei Stunden pro Mitarbeiter Zeit für eine gründliche Analyse nahm – und eine kostenlose Grippeimpfung.

Mitarbeiterumfrage

___ Das für die Bonifikation der Führungskräfte entscheidende Prozessziel für das Jahr 2001 lautete: „50 Prozent der Mitarbeiter sind der Meinung, dass die Arbeitsabläufe mit anderen Organisationseinheiten „sehr gut“ bzw. „gut“ organisiert sind.“ Diese Frage wurde im Rahmen der jährlichen Mitarbeiterumfrage, deren Ergebnisse mit den Führungskräften besprochen werden, gestellt. Mit 50 Prozent konnte dieses Ziel erreicht werden. Die Mitarbeiterumfrage, an der sich 82 Prozent unserer Mitarbeiter beteiligten, ist ein wichtiges Instrument für unsere Führungskräfte, um über den Motivations- und Zufriedenheitsgrad Bescheid zu wissen und entsprechende Maßnahmen setzen zu können.

Sonstige Leistungen

___ Seit Februar 2000 verfügt der Standort Flughafen über einen Kindergarten, der täglich (!) von 5.30 bis 20.00 Uhr geöffnet ist und somit auch Müttern im Schichtdienst die Möglichkeit gibt, Beruf und Kinder zu vereinen. Ein kostenloser Werksverkehr (nach Wien und in die Umlandgemeinden) unterstreicht die regionale Verantwortung des Unternehmens.

___ Das Unternehmen unterstützt seine Mitarbeiter bei Gruppenkranken- und Rechtsschutzversicherungen mit einem Beitrag von € 114.520 pro Jahr.

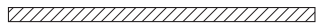
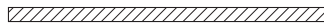
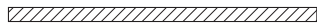
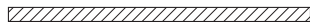

___ Der Kultur- und Sportverein wurde im Berichtsjahr mit € 36.336 unterstützt. Der vom Betriebsrat zu zwölf Terminen organisierte Betriebsausflug führte in die EU-Hauptstadt Brüssel und nach Flandern.

Personalstand

| | 2001 | 2000 | Veränderung |
|--------------------------------|------------|-----------|-------------|
| Personalstand, davon: | 2.626 | 2.644 | -18 |
| Arbeiter | 1.820 | 1.869 | -49 |
| Angestellte | 777 | 742 | +35 |
| Lehrlinge | 29 | 33 | -4 |
| Durchschnittsalter | 38,2 Jahre | 38,4 | -0,2 |
| Betriebszugehörigkeit | 11 Jahre | 11 | 0 |
| Anteil Frauen | 14% | 13,2% | +0,8 |
| Ausgaben Ausbildung | € 800.000 | € 758.000 | +€ 42.000 |
| Meldepflichtige Arbeitsunfälle | 137 | 174 | -37 |

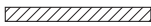





Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter

| | | |
|------|---|---------------|
| 2001 |  | 5.400 / -3,1% |
| 2000 |  | 5.575 / +2,6% |
| 1999 |  | 5.433 / +2,1% |
| 1998 |  | 5.321 / +6,3% |
| 1997 |  | 5.005 / +8,1% |



Mitarbeiter nach Segmenten

| | | |
|-------------------------------|--|-------|
| Airport |  | 342 |
| Handling |  | 1.340 |
| Non-Aviation |  | 805 |
| Verwaltung (nicht zugeordnet) |  | 139 |

Umwelt

Reduktion der Lärmbelastung, neue Beschwerdeline

Weniger Landeanflüge über Wiener Stadtgebiet

___Aufgrund von Bauarbeiten in der Zeit von 30. August bis 18. November konnte die Piste 11/29 nur mit einer Pistenlänge von rund 2.500 m benutzt werden. Dies hatte zur Folge, dass Langstreckenflugzeuge in höherem Maße die Piste 16/34 für Starts benutzen mussten. Die Nachtlandungen in der Richtung 34 ließen sich innerhalb dieses Zeitraums nicht – wie vorgesehen – im vollen Umfang vermeiden.

___Über das gesamte Jahr 2001 betrachtet, herrschten überwiegend westliche Winde. Dadurch erhöhte sich der Anteil der Hauptstartrichtung 29 bezogen auf alle vier Startrichtungen von 70,4 Prozent in 2000 auf 74 Prozent sowie jener der Hauptlanderichtung 34 von 38,2 Prozent auf 46,7 Prozent aller Landungen. Gleichzeitig reduzierte sich auch der Anteil der Landeanflüge über das Stadtgebiet von Wien von 42 Prozent (Piste 11 plus 16) auf 36,4 Prozent.

Reduktion der nächtlichen Flugbewegungen

___Positiv ist, dass sich die Zahl der durchschnittlichen Flugbewegungen während der Nachtstunden von 33,4 in 2000 auf 31,8 reduziert hat. Dies entspricht einem Bewegungsanteil von 6,3 Prozent, dem niedrigsten Wert der vergangenen zehn Jahre.

___Der Gesamtanteil der leisen Kapitel 3-Flugzeuge stagnierte im Berichtsjahr bei 97 Prozent, der Anteil der Propellerflugzeuge stieg von 19,3 Prozent auf 21,5 Prozent.

Lärmbelastung nimmt ab

___Diese Fakten haben die Messwerte der 13 (inklusive der neu errichteten Lärmmessstelle in Himberg) fixen Messstellen (2000: 12) positiv beeinflusst. So konnte mit einer Ausnahme (Margarethen/Moos) an allen Messstellen eine Reduktion der Jahreswerte im Ausmaß von bis zu 2,7 dB(A) (Fischamend) festgestellt werden. Lediglich in Margarethen/Moos erhöhte sich der Messwert um 0,9 dB(A) wegen der erhöhten Anzahl der Landungen in Pistenrichtung 34. Auch die durchschnittlichen Maximal-Pegel sind leicht zurückgegangen.

___Die Fluglärmmessungsberechnung für das Jahr 2001 zeigt aufgrund der Stagnation der Flugbewegungsanzahl innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate, sowie einer leichten Abnahme der Nachtflugbewegungen, eine geringfügige Abnahme der von dieser Zone umschlossenen Fläche. Im Zuge des Mediationsverfahrens wird diese seit dem Jahr 1977 bestehende Berechnung durch ein neues, der ÖAL-Richtlinie Nr. 24 sowie der EU-Richtlinie angepasstes Berechnungsverfahren ergänzt. Dies bedeutet, dass für zukünftige Zonen zusätzlich zu der Gesamtbetrachtung auch einzelne Tagesabschnitte mit Tag (06:00-18:00 Uhr), Abend (18:00-20:00 Uhr) und Nacht (22:00-06:00 Uhr) getrennt ausgewiesen werden.

FANOMOS

___Unser Aufzeichnungssystem FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) zur Qualitätskontrolle der Einhaltung lärmindernder Flugverfahren registrierte 165 (2000: 576) Abweichungen, das sind 0,2 Prozent aller Starts. Diese deutliche Verbesserung ist auf die Einführung von Waypoints auf den Abflugstrecken und deren Programmierung im Flight Management System zurückzuführen. Ebenso wurde das bereits im Vorjahr begonnene FANOMOS-Upgrade des Systems mit einem Gesamtaufwand von € 180.000 abgeschlossen.

Mediationsverfahren

___Ein Schwerpunkt unseres Umweltcontrolling lag im vergangenen Jahr in der Mitarbeit im Mediationsverfahren, Arbeitskreis Lärm. Insgesamt führten wir 15 Messreihen an verschiedensten Messpunkten in Wien und Niederösterreich durch, um einerseits die Richtigkeit der Positionierung der fixen Messstellen zu bestätigen und andererseits neue Messergebnisse zu ermitteln. Zusätzliche Parallelmessungen gemeinsam mit der Stadt Wien rundeten das umfangreiche Messprogramm ab. Das Ziel einer Akzeptanz der von FANOMOS gelieferten Daten durch die Mediationsteilnehmer wurde damit erreicht.

Schadstoffbelastung am Flughafen normal

___Die seitens der Niederösterreichischen Landesregierung durchgeführte Schadstoffmessung in den Orten Kleinneusiedl, Rauchenwarth, Zwölfaxing sowie am Flughafen-Vorfeld konnte im September 2001 abgeschlossen werden. Dabei wurde festgestellt, dass ein Einfluss des Flughafens auf die Immissionsbelastung der Umgebung nicht nachweisbar ist. Die erfassten Konzentrationen von Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Ozon lagen auf gleichem oder unter dem Niveau, das von Messstellen im weiteren Umland des Flughafen beobachtet wurde.

Neue Beschwerde-Hotline

___Im abgelaufenen Jahr haben wir in Koordination mit ACG und der Stadt Wien eine zusätzliche externe Lärmhotline eingerichtet, um die räumliche Beschwerdesituation für Wien besser auswerten zu können. Von 11. Mai bis 30. September 2001 wurden hier insgesamt 496 Anrufer aus dem Wiener Stadtgebiet betreut. Aufgrund dieser Maßnahme sind die Beschwerdezahlen nicht direkt vergleichbar.

___Parallel dazu klagten 870 Anrufer direkt bei uns über Belästigung durch Fluglärm. In Wien waren die Bezirke 22, 10, 15 und 14 überproportional vertreten, während die meisten Beschwerden aus Niederösterreich aus den nahegelegenen Gemeinden Schwadorf, Enzersdorf/Fischa, Kleinneusiedl und Schwechat kamen. Beschwerdegründe waren zu 73,8 Prozent die Überflughäufigkeit, gefolgt von Einzelereignissen mit 12,1 Prozent und allgemeine Anfragen mit 12,0 Prozent.

Fensterförderung fortgesetzt

___Im Berichtsjahr haben wir den Einbau von Lärmschutzfenstern in den Anrainergemeinden mit € 290.000 gefördert. Seit Beginn der Aktion hat der Flughafen bereits € 1,6 Mio. an Förderungen zur Verfügung gestellt.

Ausblick 2002

___Schwerpunkt des laufenden Geschäftsjahres wird die Mitarbeit im Mediationsverfahren sein. Geplant sind Simulationsberechnungen für verschiedene Szenarien sowie die Verlegung bzw. weitere Errichtung von Messstellen.

___Vorgesehen ist auch die Einrichtung einer zentralen Umweltinformationsstelle gemeinsam mit Wien, Niederösterreich, Austro Control und Austrian Airlines.

___Die bereits im Vorjahr erstellte Umweltdatenbank soll komplettiert und mit Umweltkennziffern ausgestattet werden. Damit besteht die Möglichkeit, Fortschritte in der Verbesserung der Umweltverträglichkeit zu dokumentieren.

Abweichungen

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|---------------------------------|---------|---------|---------|
| Anzahl der Flugbewegungen | 185.425 | 186.469 | 171.682 |
| Anzahl Abweichungen Starts | 165 | 576 | 313 |
| Anzahl Abweichungen Landungen | 0 | 0 | 0 |
| Anteil Abweichungen gesamt in % | 0,1 | 0,3 | 0,2 |



Fluglärmbeschwerden

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|----------------------|-------|-------|-------|
| Insgesamt | 1.366 | 1.150 | 1.578 |
| davon aus Wien | 743 | 803 | 1.120 |
| aus Niederösterreich | 623 | 347 | 458 |

Kommunikation

Herausforderungen nach den Terroranschlägen souverän gemeistert, Mediationsverfahren vorangetrieben, ausgezeichnet für den besten Geschäftsbericht

Der Fachbereich Kommunikation der Flughafen Wien AG umfasst alle klassischen Aufgaben einer modernen Unternehmenskommunikation, allerdings mit einer flughafenspezifischen Besonderheit: Unsere Kommunikations-Abteilung ist die erste Anlaufstelle auch bei jenen Ereignissen am Standort, die nur indirekt mit unserem Unternehmen zu tun haben.

11. September 2001

Die Ereignisse des 11. September 2001 haben unser Kommunikations-Team über viele Wochen gefordert. Die vielfältigsten Journalisten- und Fotografenbedürfnisse zu den Themen „Sicherheit beim Fliegen“, „Terrorprävention“ und „Auswirkungen der neuen Sicherheitsmaßnahmen auf den Passagier“ mussten unter erschwerten Bedingungen befriedigt werden. Bei erhöhter Sicherheitsstufe musste der Rundfahrtendienst, der im Vorjahr 33.187 Besuchern die faszinierenden Plätze unseres Flughafens gezeigt hatte, für 44 Tage (mitten in der Hochsaison) den Betrieb einstellen. Der „Baby-Pulverfund“ an einem Sonntagabend im Oktober, der „Anthrax-Alarm am Airport“ auslöste, war eine weitere mediale Herausforderung für unser Team.

Mediation

Die Ängste und Befürchtungen der Anrainer über unsere Ausbauvorhaben – insbesondere in Hinblick auf eine geplante dritte Piste – haben uns im Jahr 2000 bewogen, gemeinsam mit 50 Verfahrensparteien das umfangreichste Mediationsverfahren Europas zu starten. Noch im Jahr 2000 wurde ein dreiköpfiges Mediationsteam mit der Leitung des Verfahrens beauftragt. Im Berichtsjahr konnte die Mediationsvereinbarung abgeschlossen werden, die Themen, Inhalte, Strukturen und Regeln der Zusammenarbeit festlegt.

Themen des Mediationsverfahrens sind demnach die gegenwärtigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes sowie die wesentlichen umweltrelevanten Projekte und Ausbauvorhaben des Airports. Neben dem Mediationsforum (das alle 50 Verfahrenspartner beinhaltet) haben ein Arbeitsausschuss, bestehend aus 28 Personen, eine Prozesssteuerungsgruppe (10 Personen) und vier Arbeitskreise („Lärm“, „Entwicklungszenarien“, „Ökologie“ und „Öffentlichkeitsarbeit“) ihre Tätigkeit aufgenommen. Alle Protokolle und Unterlagen zum Verfahren werden auf der Homepage www.viemediation.at publiziert. In zwei Pressekonferenzen, Presseaussendungen und einer öffentlichen Veranstaltung wurden die Fortschritte dargestellt. Betroffene Bürger erhalten kostenlos den Newsletter „viemediation.at“, der in einer Auflage von 198.000 Stück erscheint.

Begleitet wird das Verfahren von einem WissenschaftlerInnen-Team des Instituts für Interdisziplinäre Forschung und Fortbildung in Klagenfurt. Für das Thema Nachhaltigkeit haben wir das Forschungszentrum Seibersdorf als externen Berater herangezogen. Im Frühjahr 2002 wird das Mediationsverfahren durch das Mediationsforum evaluiert – danach soll gemeinsam eine Entscheidung über seine Fortsetzung getroffen werden.

Bester Geschäftsbericht und silberne „Venus“ beim CCA Award

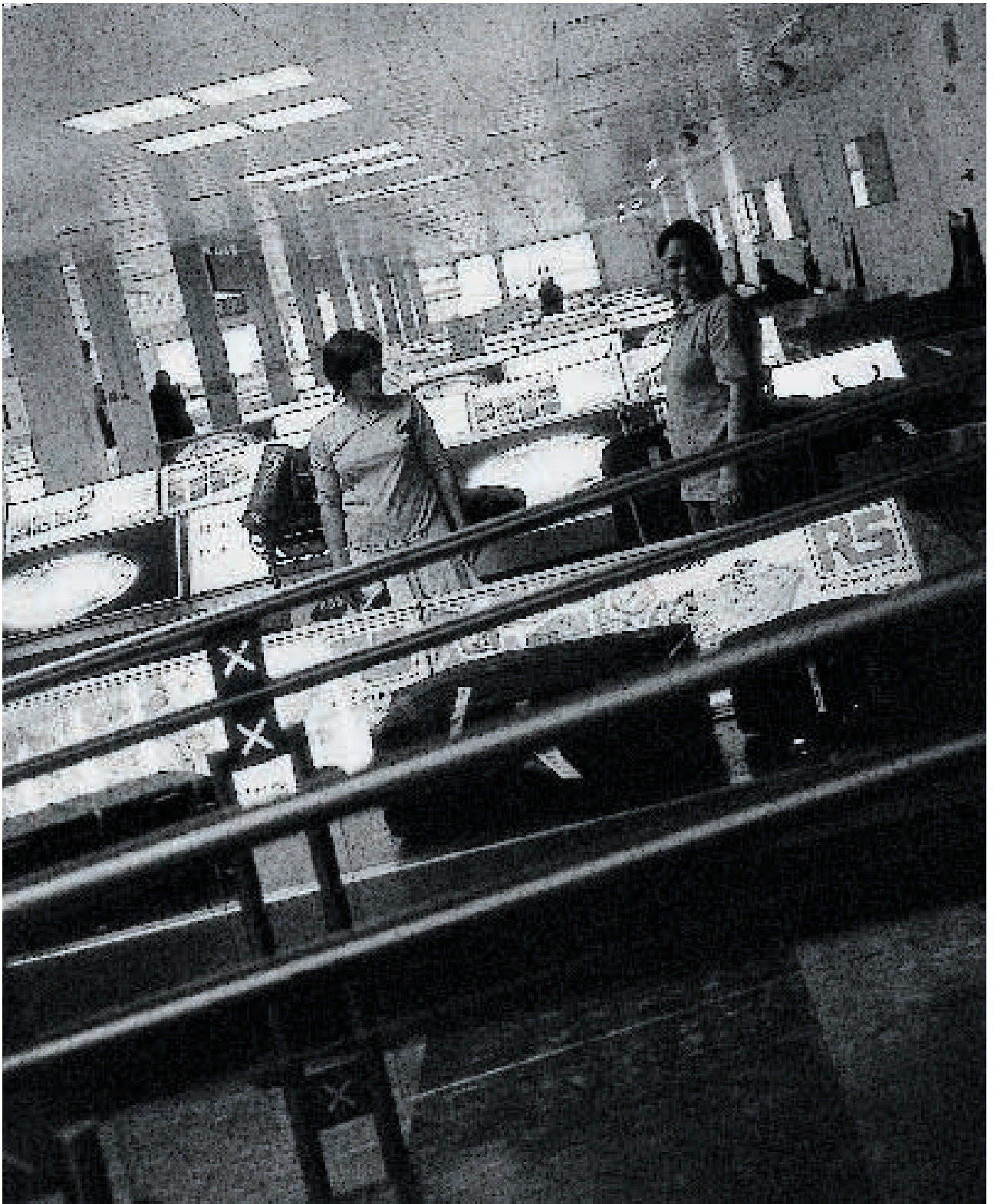
Im September zeichnete uns das Wirtschaftsmagazin „trend“ mit dem „Austrian Annual Report Award“ für den besten Geschäftsbericht Österreichs aus. Dabei wurde nicht nur der Inhalt sondern auch das Grafik-Design prämiert. Neben den positiven Erwähnungen in internationalen Fachpublikationen freuten wir uns auch über die Verleihung der silbernen „Venus“ in der Kategorie „Editorial“ durch den Creativ Club Austria. Die Anerkennung der Leistung unseres großen Teams ist wichtig und motiviert uns für die zukünftige Arbeit an dieser bedeutenden Visitenkarte unseres Unternehmens.

Für weitere Fragen kontaktieren Sie Mag. Dagmar Lang:
+43/1/7007-22103; e-mail: m@viennaairport.com













Heurigenrestaurant





Konzernabschluss 2001

Flughafen Wien AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

von 1.1. bis 31.12.2001

Flughafen Wien AG

| in T€ | Erläuterung | 2001 | 2000 |
|--|-------------|-----------------|------------------|
| Umsatzerlöse | (29) | 320.102,3 | 327.438,5 |
| Sonstige betriebliche Erträge | (1) | 8.574,7 | 6.923,3 |
| Betriebsleistung | | 328.677,0 | 334.361,8 |
| Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen | | -17.553,6 | -19.025,3 |
| Personalaufwand | (2) | -139.732,9 | -133.223,3 |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen | (10–13) | -41.169,8 | -44.416,2 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | (3) | -44.995,3 | -44.586,5 |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | | 85.225,5 | 93.110,4 |
| Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen | (4) | 15,3 | 1.750,6 |
| Zinsergebnis | (5) | 10.255,7 | 17.953,3 |
| Sonstiges Finanzergebnis | (6) | 1.032,7 | -11.127,4 |
| Finanzergebnis ohne at equity Unternehmen | | 11.303,7 | 8.576,4 |
| Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen | (4) | 394,3 | 917,4 |
| Finanzergebnis | | 11.697,9 | 9.493,9 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) | | 96.923,4 | 102.604,2 |
| Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“ | (7) | 0,0 | -3.350,0 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern nach Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“ | | 96.923,4 | 99.254,2 |
| Ertragsteuern | | -33.425,2 | -30.014,3 |
| Steuerersparnis aus Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“ | | 2.854,1 | 3.859,7 |
| Ertragsteuern | (8) | -30.571,1 | -26.154,6 |
| Auf Minderheitenanteile entfallendes Ergebnis | | -85,0 | 0,0 |
| Jahresgewinn | | 66.267,3 | 73.099,6 |
| Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück) | (9) | 20.990.959 | 20.881.918 |
| Ergebnis je Aktie (in €) | | 3,16 | 3,48 |
| Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €) | | 1,90 | 2,10 |
| Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€) | | 39.900,0 | 44.100,0 |

Konzernbilanz

zum 31.12.2001

Flughafen Wien AG

| in T€ | Erläuterung | 31.12.2001 | 31.12.2000 |
|---|-------------|------------------|------------------|
| AKTIVA | | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | (10) | 2.791,9 | 2.612,1 |
| Sachanlagen | (11) | 475.718,6 | 458.547,7 |
| Finanzanlagen assoziierte Unternehmen – at equity | (12) | 37,1 | 122,3 |
| Sonstige Finanzanlagen | (13) | 37.327,7 | 40.325,3 |
| Langfristige Forderungen | (14) | 63,6 | 78,3 |
| Latente Steuerabgrenzung | (15) | 26.813,1 | 31.934,5 |
| Langfristiges Vermögen | | 542.751,9 | 533.620,1 |
| Vorräte | (16) | 2.325,2 | 3.004,9 |
| Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände | (17) | 42.462,7 | 33.512,9 |
| Zahlungsmittel und -äquivalente | (18) | 172.370,1 | 180.241,4 |
| Kurzfristiges Vermögen | | 217.158,0 | 216.759,2 |
| Aktiva | | 759.909,9 | 750.379,3 |
| PASSIVA | | | |
| Grundkapital | (19) | 152.670,0 | 152.670,0 |
| Kapitalrücklagen | (20) | 117.657,3 | 117.657,3 |
| Gewinnrücklagen | (21) | 262.091,2 | 243.328,2 |
| Eigenkapital | | 532.418,6 | 513.655,5 |
| Minderheitenanteile | | 158,5 | 0,0 |
| Langfristige Rückstellungen | (22) | 119.806,8 | 136.032,9 |
| Übrige langfristige Verbindlichkeiten | (23) | 9.853,7 | 11.107,6 |
| Langfristige Schulden | | 129.660,4 | 147.140,5 |
| Kurzfristige Rückstellungen | (24) | 58.720,9 | 46.299,8 |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | (25) | 4.274,6 | 3.690,2 |
| Lieferantenverbindlichkeiten | (26) | 19.471,0 | 12.972,3 |
| Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten | (27) | 15.205,9 | 26.621,0 |
| Kurzfristige Schulden | | 97.672,4 | 89.583,3 |
| Passiva | | 759.909,9 | 750.379,3 |

Konzern-Geldflussrechnung

von 1.1. bis 31.12.2001

Flughafen Wien AG

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|-----------|------------|
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 96.923,4 | 102.604,2 |
| + Abschreibungen / –Zuschreibungen auf das Anlagevermögen | 41.169,8 | 47.357,1 |
| + Verluste / –Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen | 307,6 | -1.714,6 |
| – Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln | -1.654,7 | -1.843,6 |
| – Erhöhung / +Senkung Vorräte | 679,7 | -366,3 |
| – Erhöhung / +Senkung Forderungen | -8.935,0 | -2.518,0 |
| + Erhöhung / –Senkung Rückstellungen | -422,9 | -18.643,6 |
| + Erhöhung / –Senkung Verbindlichkeiten | -4.515,7 | 7.744,0 |
| Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | 123.552,3 | 132.619,2 |
| – Zahlungen für Ertragsteuern | -25.259,4 | -31.687,5 |
| Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit | 98.292,9 | 100.931,7 |
| + Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen) | 1.864,6 | 97,0 |
| + Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang | 8.510,6 | 2.848,4 |
| – Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen) | -61.310,2 | -28.532,6 |
| – Auszahlungen für Finanzanlagenzugang | -6.480,1 | -1.128,1 |
| + Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen | 0,0 | 0,0 |
| Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit | -57.415,2 | -26.715,3 |
| – Aktienrückkauf | 0,0 | -94.500,0 |
| – Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals | -44.100,0 | -33.600,0 |
| + Einzahlungen von Minderheitsgesellschaftern | 73,5 | 0,0 |
| – Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten | 584,4 | 3.690,2 |
| Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit | -43.442,1 | -124.409,8 |
| Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes | -2.564,4 | -50.193,4 |
| + Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere | -5.306,9 | -4.555,4 |
| + Finanzmittelbestand am Beginn der Periode | 180.241,4 | 234.990,2 |
| Finanzmittelbestand am Ende der Periode | 172.370,1 | 180.241,4 |
| davon Wertpapiere des Umlaufvermögens | 87.388,0 | 152.434,3 |
| davon unrealisierte Gewinne (+) / Verluste (–) | -2.890,1 | 2.416,9 |
| Gezahlte Zinsen für die laufende Geschäftstätigkeit | 59,0 | 43,9 |
| Erhaltene Zinsen aus der laufenden Geschäftstätigkeit | 9.884,4 | 18.151,0 |
| Erhaltene Dividendenzahlungen | 22,3 | 43,5 |

Erläuterungen siehe Punkt (28)

Entwicklung des Konzerneigenkapitals

Flughafen Wien AG

Geschäftsbericht 2001

| in T€ | GEWINNRÜCKLAGEN | | | | | |
|---|-----------------|------------------|-----------------------|--------------------------|----------------|-----------|
| | Grundkapital | Kapitalrücklagen | Neubewertungsrücklage | Sonstige Gewinnrücklagen | Eigene Anteile | Gesamt |
| 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 eigener Anteile | | | | -10.450,0 | 10.450,0 | 0,0 |
| Stiftung | | | | 421,1 | | 421,1 |
| Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung 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 |
| Neubewertung von Wertpapieren | | | -4.604,7 | | | -4.604,7 |
| Kursverluste eigener Anteile | | | | -107,0 | 107,0 | 0,0 |
| Stiftung | | | | 1.200,4 | | 1.200,4 |
| Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigte Gewinne und Verluste | 0,0 | 0,0 | -4.604,7 | 1.093,4 | 107,0 | -3.404,3 |
| Abgabe eigener Anteile | | | | -3.923,0 | 3.923,0 | 0,0 |
| Periodenergebnis 2001 | | | | 66.267,3 | | 66.267,3 |
| Dividendenauszahlung für 2000 | | | | -44.100,0 | | -44.100,0 |
| Stand zum 31.12.2001 | 152.670,0 | 117.657,3 | -3.009,6 | 265.100,8 | 0,0 | 532.418,6 |

Erläuterungen siehe Punkte (19) bis (21)

Anhang zum Konzernabschluss 2001 der Flughafen Wien AG

Allgemeines

Berichterstattung nach International Accounting Standards (IAS)

___Der Konzernabschluss der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2001 wurde wie im Vorjahr nach den Richtlinien der International Accounting Standards (IAS) erstellt. Der vorliegende Konzernabschluss der Flughafen Wien AG entspricht den für das Geschäftsjahr 2001 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

___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

___Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage zum Anhang angeführt. Sechs verbundene und ein assoziiertes Unternehmen wurden wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und aus wirtschaftlicher Betrachtungsweise nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der Umsatz dieser Gesellschaften belief sich 2001 auf 0,1 Prozent des Konzernumsatzes.

___Die im Jahr 2001 gegründete Vienna Airport Baumanagement GmbH, an der die Flughafen Wien AG 51 Prozent der Anteile hält, sowie die zu 100 Prozent im Eigentum der Flughafen Wien AG stehende Vienna International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H. und deren 100%ige Tochtergesellschaft Vienna International Airport España, S.L., die 18,7 Prozent der Anteile (einbezahlter Anteil: 4,0 Prozent) der spanischen Flughafenerrichtergesellschaft CR Aeropuerto, S.L. hält, wurden erstmalig als voll zu konsolidierende Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen. Durch die Einbeziehung dieser Unternehmen erhöhte sich der Konzernumsatz um T€ 779,3 und das Konzernergebnis um T€ 203,9.

Die Anteile an der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. (33,3 Prozent) und an der Airport Consulting Vienna GmbH (50%) wurden im Geschäftsjahr 2001 abgegeben. Das Ausscheiden dieser Unternehmen aus dem Konsolidierungskreis, die 2000 nach der Equity-Methode konsolidiert wurden, bewirkte 2001 eine Minderung des Finanzanlagevermögens um T€ 92,9 und eine Verbesserung des Finanzergebnisses um T€ 379,4. 2001 wurden von der 100%igen Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. die GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (Anteil: 100 Prozent) und die GetService-Flughafen-Sicherheits-Servicedienst GmbH (Anteil: 51 Prozent) gegründet. Diese Gesellschaften wurden aufgrund ihrer für den Konzernabschluss untergeordneten Bedeutung hinsichtlich Umsatz, Ergebnis und Vermögen nicht in den Konsolidierungskreis aufgenommen.

Auswirkungen aus der Veränderung des Konsolidierungskreises auf die Konzernbilanz

| | |
|------------------------------|---------|
| in T€ | 2001 |
| Langfristiges Vermögen | 1.324,7 |
| Kurzfristiges Vermögen | -972,4 |
| Langfristige Schulden | 0,0 |
| Kurzfristige Schulden | 82,8 |
| Minderheitenanteile | 158,5 |
| Eigenkapital | 111,0 |

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 und 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.

Währungsumrechnung

Sämtliche ausländische Gesellschaften befinden sich in der Euro-Zone. Abschlüsse, aufgestellt in der lokalen Währung, werden auf Euro auf Basis der Fixkurse umgerechnet.

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 | 5 – 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.

Die Nutzungsdauer der Betriebsgebäude wurde 2001 von 25 auf 33 Jahre und 4 Monate verlängert. Die Abschreibungen verminderten sich dadurch im Jahr 2001 um rund T€ 4.900.

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 und assoziierten Unternehmen, die aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung nicht konsolidiert werden, sowie übrige nicht konsolidierte Beteiligungen und

Ausleihungen werden bei Vorliegen eines Zeitwertes zum beizulegenden Zeitwert bewertet, ansonsten erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

___Die Wertpapiere des Anlagevermögens werden im Konzernabschluss 2001 nach IAS 39 bewertet (2000: nach IAS 25). Die Wertpapiere wurden gemäß IAS 39 § 10 in die Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ eingestuft und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne und Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwertes werden nach IAS 39 § 103 (b) (ii) direkt im Eigenkapital erfasst und in der Aufstellung über die Veränderungen des Eigenkapitals dargestellt. Bei Verkauf der Wertpapiere werden die im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste erfolgswirksam aufgelöst.

Vorräte

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

Forderungen

___Forderungen sind zu Nenn- bzw. höheren Werten angesetzt, soweit nicht im Falle erkennbarer Einzelrisiken ein niedrigerer Wert anzusetzen ist. Die Fremdwährungsforderungen werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs bewertet.

Wertpapiere

___Wertpapiere, die nicht dauernd dem Geschäftsbetrieb dienen sollen, werden in Übereinstimmung mit IAS 39 zu Börsenkursen zum Bilanzstichtag bilanziert. Die Wertpapiere wurden gemäß IAS 39 § 10 in die Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ eingestuft und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne und Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwertes werden nach IAS 39 § 103 (b) (ii) direkt im Eigenkapital erfasst und in der Aufstellung über die Veränderungen des Eigenkapitals dargestellt. Bei Verkauf der Wertpapiere werden die im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste 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 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 Jubiläumsgeldern („Defined Benefit Obligation“; DBO) des Geschäftsjahres 2001 wurde gemäß Sozialrechtsänderungsgesetz das frühestmögliche Pensionsantrittsalter bei Männern mit 61,5 Jahren, bei Frauen mit 56,5 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 zugrunde gelegt.

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.

Tochtergesellschaften

Die Rückstellungen für Abfertigungen und Jubiläumsgelder werden vereinfachend nach finanzmathematischen Grundsätzen mit einem Rechnungszinsfuß von 3,5 Prozent ermittelt. Mit Ausnahme der Vienna Airport Handling Gesellschaft m.b.H. gibt es bei den österreichischen und ausländischen Tochtergesellschaften keine Pensionszusagen.

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 Sachverhaltes 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

Zins- und Fremdwährungssicherungsgeschäfte werden bei der Bewertung der originären Finanzinstrumente berücksichtigt. Es bestehen zum Bilanzstichtag keine derivativen Finanzinstrumente.

Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie der Flughafen-Wien-Gruppe wird durch Division des Periodenergebnisses nach Abzug der Minderheitenanteile durch die gewichtete Anzahl der ausgegebenen Aktien errechnet.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Sonstige betriebliche Erträge

| in T€ | 2001 | 2000 |
|---|----------------|----------------|
| Bestandsveränderungen von noch nicht abrechenbaren Leistungen | -310,3 | 310,3 |
| Aktivierete Eigenleistungen | 2.879,1 | 742,4 |
| Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen | 86,7 | 64,7 |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 2.300,5 | 2.329,1 |
| Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln | 1.654,7 | 1.843,6 |
| Erträge aus der Gewährung von Rechten | 1.306,4 | 470,5 |
| Erträge aus Versicherungsleistungen | 123,3 | 300,2 |
| Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen | 273,6 | 99,4 |
| Übrige | 260,8 | 763,1 |
| | 8.574,7 | 6.923,3 |

(2) Personalaufwand

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|------------------|------------------|
| Löhne*) | 61.330,3 | 55.349,0 |
| Gehälter*) | 48.636,6 | 39.615,3 |
| Aufwendungen für Abfertigungen | 4.594,5 | 4.621,9 |
| Aufwendungen für Altersversorgung | -4.088,9 | 5.837,0 |
| Aufwendungen für gesetzl. vorgeschr. Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben u. Pflichtbeitr. | 28.004,6 | 26.604,3 |
| Sonstige Sozialaufwendungen | 1.255,9 | 1.195,8 |
| | 139.732,9 | 133.223,3 |

*) In diesen Posten sind auch die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen und Altersteilzeit enthalten. Bereinigt um diese Posten, sind die Löhne um 5,6 Prozent auf T€ 58.451,9 und die Gehälter um 0,6 Prozent auf T€ 39.836,1 gestiegen.

(3) Sonstige betriebliche Aufwendungen

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|-----------------|-----------------|
| Sonstige Steuern | 276,5 | 231,2 |
| Instandhaltungen | 12.524,7 | 12.974,6 |
| Fremdleistungen | 5.800,3 | 5.184,9 |
| Rechts-, Prüfungs- u. Beratungsaufwand | 7.268,7 | 5.522,3 |
| Marktkommunikation | 5.011,3 | 7.003,4 |
| Post- und Telekommunikation | 1.811,5 | 1.702,7 |
| Miet- und Pacht aufwendungen | 1.792,2 | 1.567,8 |
| Versicherungen | 1.676,3 | 1.458,6 |
| Reisen und Ausbildung | 2.040,3 | 1.557,3 |
| Schadensfälle | 1.295,5 | 221,2 |
| Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle | 1.181,7 | 1.148,3 |
| Verluste aus Anlagenabgängen | 1.011,8 | 71,5 |
| Übrige betriebliche Aufwendungen | 3.304,5 | 5.942,8 |
| | 44.995,3 | 44.586,5 |

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

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|--------------|----------------|
| Erträge aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen | 394,3 | 2.469,4 |
| Aufwendungen aus Beteiligungen an assoziierten Untern. | 0,0 | -1.552,0 |
| Beteiligungsergebnis at equity | 394,3 | 917,4 |
| Erträge aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen | 15,3 | 1.750,6 |
| Aufwendungen aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen | 0,0 | 0,0 |
| Sonstiges Beteiligungsergebnis | 15,3 | 1.750,6 |
| | 409,5 | 2.668,0 |

(5) Zinsergebnis

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|-----------------|-----------------|
| Zinserträge und ähnliche Erträge | 10.392,3 | 18.102,8 |
| Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen | -136,6 | -149,5 |
| | 10.255,7 | 17.953,3 |

(6) Sonstiges Finanzergebnis

| in T€ | 2001 | 2000 |
|---|----------------|------------------|
| Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen | 238,2 | 0,0 |
| Erträge aus dem Abgang und der Zuschreibung von Wertpapieren des Umlaufvermögens | 2.134,0 | 67,0 |
| Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren des Umlaufvermögens | -1.339,5 | -2.567,2 |
| Aufwendungen aus Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens | 0,0 | -8.627,2 |
| | 1.032,7 | -11.127,4 |

(7) Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“

Der im Jahr 2000 ausgewiesene 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. 2001 fallen aus diesem Titel keine Aufwendungen an, da bereits im Vorjahr hierfür eine Rückstellung gebildet wurde.

(8) Ertragsteuern

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|-----------------|-----------------|
| Laufender Steueraufwand | 24.731,2 | 24.950,2 |
| Latente Steuern | 8.693,9 | 5.064,2 |
| | <u>33.425,2</u> | <u>30.014,3</u> |
| Steuerersparnis aus Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“ | -2.854,1 | -3.859,7 |
| | <u>30.571,1</u> | <u>26.154,6</u> |

Die Position „Steuerersparnis aus Steueraufwandsvergütung Stiftung ‚KMOG‘“ ergibt sich aus der Steuerersparnis, resultierend aus der steuerlichen Behandlung der Flughafen Wien Mitarbeiter Beteiligung Privatstiftung gemäß Kapitalmarktoffensive-Gesetz. 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€ | 2001 | 2000 |
|--|--------------|--------------|
| Gewinn vor Ertragsteuern nach Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG“ | 96.923,4 | 99.254,2 |
| Rechnerische Ertragsteuer (Steuersatz: 34%) | 32.954,0 | 33.746,4 |
| Permanente Differenzen und aperiodische Steuern | -2.382,9 | -7.591,8 |
| Ausgewiesener Ertragsteueraufwand | 30.571,1 | 26.154,6 |
| Effektivsteuersatz | <u>31,6%</u> | <u>26,4%</u> |

Weitere Informationen zur Veränderung der latenten Steuern siehe Erläuterung (15) Latente Steuerabgrenzung.

(9) In Umlauf befindliche Aktien

Zu Beginn des Berichtsjahres waren 20.900.000 Aktien in Umlauf, 100.000 im Eigentum der Flughafen Wien AG. Am 2. Feber 2001 wurden die im Vermögen der Flughafen Wien AG geführten 100.000 Stück in die Flughafen Wien Mitarbeiter Beteiligung Privatstiftung eingebracht, somit waren ab diesem Zeitpunkt 21.000.000 Aktien in Umlauf.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen

(10) Immaterielle Vermögensgegenstände

| in T€ | Konzessionen und Rechte |
|-------------------------------------|-------------------------|
| Entwicklung von 1.1. bis 31.12.2001 | |
| Nettobuchwert zum 1.1.2001 | 2.612,1 |
| Zugänge | 979,1 |
| Abgänge/Restbuchwerte | -4,1 |
| Abschreibungen | -795,2 |
| Nettobuchwert zum 31.12.2001 | <u>2.791,9</u> |
| Stand zum 31.12.2001 | |
| Anschaffungskosten | 11.152,1 |
| Kumulierte Abschreibungen | -8.360,2 |
| Nettobuchwert | <u>2.791,9</u> |

Die Zugänge betreffen vor allem den Erwerb von Software in Höhe von T€ 979,1.

(11) Sachanlagen

| in T€ | Grundstücke und Bauten | Technische Anlagen u. Maschinen | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau | Gesamt |
|-------------------------------------|------------------------|---------------------------------|--|---|-------------|
| Entwicklung von 1.1. bis 31.12.2001 | | | | | |
| Nettobuchwert zum 1.1.2001 | 302.307,9 | 131.470,8 | 20.154,1 | 4.614,9 | 458.547,7 |
| Zugänge | 9.063,1 | 10.911,5 | 20.518,0 | 19.838,6 | 60.331,1 |
| Umbuchungen | 168,7 | 1.332,6 | 4,7 | -1.506,1 | 0,0 |
| Abgänge/Restbuchwerte | -2.584,8 | -5,4 | -195,5 | 0,0 | -2.785,7 |
| Abschreibungen | -12.685,8 | -18.584,1 | -9.104,7 | 0,0 | -40.374,6 |
| Nettobuchwert zum 31.12.2001 | 296.269,1 | 125.125,4 | 31.376,7 | 22.947,4 | 475.718,6 |
| Stand zum 31.12.2001 | | | | | |
| Anschaffungskosten | 479.178,4 | 386.890,4 | 111.133,3 | 22.947,4 | 1.000.149,5 |
| Kumulierte Abschreibungen | -182.909,3 | -261.765,0 | -79.756,6 | 0,0 | -524.430,9 |
| Nettobuchwert | 296.269,1 | 125.125,4 | 31.376,7 | 22.947,4 | 475.718,6 |

___ In den angeführten Zugängen sind enthalten:

- Grundstücke für Erweiterungsmöglichkeiten des Flughafens (T€ 3.582,5)
- Errichtung von Frachtabfertigungsgebäuden (T€ 4.663,6)
- Teilerichtungskosten für ein Bürogebäude (T€ 5.287,7)
- Errichtung von Rollwegen und Entwässerung der Piste 11/29 (T€ 8.223,1)
- Planungskosten für das neue Terminal „Skylink“ (T€ 4.912,7)
- Großgeräte für die Vorfeldabfertigung (T€ 8.386,5) und für den Winterdienstesinsatz (T€ 4.651,3)
- EDV-Anlagen (T€ 4.219,1)

(12) Finanzanlagen assoziierte Unternehmen – at equity

| in T€ | Unternehmen at equity |
|-------------------------------------|-----------------------|
| Entwicklung von 1.1. bis 31.12.2001 | |
| Nettobuchwert zum 1.1.2001 | 122,3 |
| Zugänge | 7,8 |
| Abgänge/Restbuchwerte | -92,9 |
| Nettobuchwert zum 31.12.2001 | 37,1 |
| Stand zum 31.12.2001 | |
| Anschaffungskosten | 77,2 |
| Kumulierte Zu-/Abschreibungen | -40,1 |
| Nettobuchwert | 37,1 |

___ Die Zu- bzw. Abgänge enthalten auch die Veränderung des Wertansatzes der at equity einbezogenen Unternehmen. Die Abgänge betrafen den Verkauf der Beteiligungen an der Airport Consulting Vienna GmbH und an der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.

(13) Sonstige Finanzanlagen Sonstige Beteiligungen

| in T€ | Anteile an assoziierten Unternehmen (nicht konsolidiert) | Anteile an verbun- denen Unternehmen (nicht konsolidiert) | Übrige Beteiligungen | Gesamt |
|-------------------------------------|--|---|-------------------------|---------|
| Entwicklung von 1.1. bis 31.12.2001 | | | | |
| Nettobuchwert zum 1.1.2001 | 49,0 | 897,6 | 0,0 | 946,6 |
| Zugänge | 0,0 | 528,9 | 1.400,0 | 1.928,9 |
| Nettobuchwert zum 31.12.2001 | 49,0 | 1.426,4 | 1.400,0 | 2.875,4 |
| Stand zum 31.12.2001 | | | | |
| Anschaffungskosten | 49,0 | 1.426,4 | 1.400,0 | 2.875,4 |
| Kumulierte Abschreibungen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Nettobuchwert | 49,0 | 1.426,4 | 1.400,0 | 2.875,4 |

Die Anteile an nicht konsolidierten assoziierten Unternehmen betreffen die Beteiligung an der AviaSec Aviation Security GmbH. Bei den Anteilen an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen handelt es sich um die Beteiligungen an der Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H., der GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H., der GetService-Flughafen-Sicherheits-Servicedienst GmbH, der Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H., der VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company und der VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges. m.b.H. Bei den übrigen Beteiligungen handelt es sich um die Beteiligung an der CR Aeropuerto, S.L. (Spanien).

Wertpapiere und sonstige Ausleihungen

| in T€ | Wertpapiere/-rechte des Anlagevermögens | Sonstige Ausleihungen | Gesamt |
|-------------------------------------|--|--------------------------|-----------|
| Entwicklung von 1.1. bis 31.12.2001 | | | |
| Nettobuchwert zum 1.1.2001 | 39.301,1 | 77,6 | 39.378,7 |
| Zugänge | 4.504,7 | 38,9 | 4.543,5 |
| Zuschreibungen | 0,3 | 0,0 | 0,3 |
| Abgänge/Restbuchwerte | -7.770,8 | -29,3 | -7.800,1 |
| Abschreibungen | -1.670,2 | 0,0 | -1.670,2 |
| Nettobuchwert zum 31.12.2001 | 34.365,1 | 87,2 | 34.452,2 |
| Stand zum 31.12.2001 | | | |
| Anschaffungskosten | 37.234,4 | 7.354,5 | 44.588,9 |
| Kumulierte Abschreibungen | -2.869,4 | -7.267,3 | -10.136,6 |
| Nettobuchwert | 34.365,1 | 87,2 | 34.452,2 |

Die Wertpapiere des Anlagevermögens dienen vor allem der nach österreichischem Steuerrecht vorgeschriebenen Deckung der Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen. Die sonstigen Ausleihungen betreffen ein von der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. gewährtes Genussrecht und die Gewährung eines Darlehens an die SITA (T€ 87,2).

(14) Langfristige Forderungen

Die langfristigen Forderungen in Höhe von T€ 63,6 betreffen verzinste Bezugsvorschüsse, die an die Mitarbeiter gewährt werden.

(15) Latente Steuerabgrenzung

Entwicklung der aktiven latenten Steuerabgrenzung

| in T€ | 2001 | 2000 |
|-----------------------------|----------|----------|
| Stand zum 1.1. | 31.934,5 | 10.963,7 |
| Erfolgswirksame Veränderung | -8.693,9 | -5.064,2 |
| Erfolgsneutrale Veränderung | 3.572,6 | 26.035,0 |
| Stand zum 31.12. | 26.813,1 | 31.934,5 |

Aktive und passive latente Steuerabgrenzungen wurden für folgende Posten vorgenommen:

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|-----------------|-----------------|
| Aktive latente Steuerabgrenzung | | |
| Anlagevermögen | 411,3 | 730,6 |
| Rückstellungen für Abfertigungen | 1.539,5 | 2.151,2 |
| Rückstellungen für Pensionen | 9.620,2 | 12.219,9 |
| Rückstellungen für Jubiläumsgelder | 683,7 | 557,7 |
| Aktienübertragung in Stiftung | 22.965,9 | 24.486,1 |
| Sonstige Rückstellungen | 2.122,5 | 1.892,7 |
| Steuerliche Verlustvorträge | 554,2 | 536,8 |
| | 37.897,3 | 42.574,9 |
| Passive latente Steuerabgrenzung | | |
| Anlagevermögen | 7.628,2 | 6.041,3 |
| Wertpapiere des Umlaufvermögens | 0,0 | 829,9 |
| Sonstiges Umlaufvermögen | 230,6 | 230,6 |
| Steuerabgrenzung aus Konsolidierung | 3.225,4 | 3.538,7 |
| | 11.084,2 | 10.640,5 |
| Saldierte aktive und passive Steuerabgrenzung | 26.813,1 | 31.934,5 |

(16) Vorräte

| in T€ | 2001 | 2000 |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| Hilfs- und Betriebsstoffe | 2.323,1 | 2.694,6 |
| Noch nicht abrechenbare Leistungen | 0,0 | 310,3 |
| Geleistete Anzahlungen | 2,1 | 0,0 |
| | 2.325,2 | 3.004,9 |

(17) Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|-----------------|-----------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto | 27.252,8 | 29.603,4 |
| Wertberichtigungen | -2.533,7 | -2.224,9 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto | 24.719,0 | 27.378,4 |
| Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen (nicht konsolidiert) | 238,6 | 97,3 |
| Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 5,1 | 3.954,9 |
| Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände | 16.749,8 | 1.920,5 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 750,1 | 161,8 |
| | 42.462,7 | 33.512,9 |

(18) Zahlungsmittel und -äquivalente

| in T€ | 2001 | 2000 |
|-------------------------------|------------------|------------------|
| Kassenbestand | 117,4 | 115,7 |
| Guthaben bei Kreditinstituten | 84.864,7 | 27.691,4 |
| Wertpapiere | 87.388,0 | 152.434,3 |
| | 172.370,1 | 180.241,4 |

Die Effektivverzinsung der Guthaben bei Kreditinstituten betrug im Jahr 2001 zwischen 3,2 und 4,9 Prozent (2000: zwischen 4,1 und 4,3 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 31.12.2001 € 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. Februar 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, die Verringerung der Gewinnrücklagen aus der Erstkonsolidierung nach IAS, unbesteuerter Rücklagen nach Abzug latenter Steuern, die verrechneten eigenen Anteile sowie die um die Steuerlatenz gekürzte Neubewertungsrücklage für die Wertpapiere des Anlage- und Umlaufvermögens.

___Die Kursverluste von eigenen Anteilen im Jahr 2001 in Höhe von T€ 107,0 resultieren aus dem Abwertungserfordernis der zum 2.2.2001 an die Flughafen Wien Mitarbeiter Beteiligung Privatstiftung übertragenen 100.000 Aktien. Unter der Position „Stiftung“ werden die aktiven latenten Steuern, resultierend aus dem Kapitalmarkt-offensive-Gesetz, mit den Rückstellungen für die Vergütungsverpflichtung der Ertragsteuern der Flughafen Wien Mitarbeiter Beteiligung Privatstiftung aufgerechnet.

(22) Langfristige Rückstellungen

| in T€ | 2001 | 2000 |
|---|------------------|------------------|
| Rückstellungen für Abfertigungen | 32.598,3 | 35.570,7 |
| Rückstellungen für Pensionen | 56.606,0 | 73.099,9 |
| Rückstellungen für Jubiläumsgelder | 6.346,9 | 5.971,4 |
| Rückstellungen für Altersteilzeit | 2.864,6 | 0,0 |
| Rückstellungen für Stiftungsvergütungen | 21.391,0 | 21.391,0 |
| | 119.806,8 | 136.032,9 |

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

| Faktoren | 2001 | 2000 |
|-----------------------------------|------|------|
| Zinssatz | 5,0% | 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€ | 2001 | 2000 |
|--|----------|----------|
| Barwert der Abfertigungsverpflichtungen (DBO) zum 31.12. | 38.147,3 | 35.211,7 |
| Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) | -5.549,1 | 359,0 |
| Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. | 32.598,3 | 35.570,7 |

Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|---------|---------|
| Dienstzeitaufwand | 2.519,6 | 2.341,9 |
| Zinsaufwand | 2.074,8 | 2.280,1 |
| Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn | 0,0 | 0,0 |
| Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen | 4.594,5 | 4.621,9 |

Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungsverpflichtungen

| in T€ | 2001 | 2000 |
|---|----------|----------|
| Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. | 35.570,7 | 40.376,7 |
| Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen | 4.594,5 | 4.621,9 |
| Abfertigungszahlungen | -7.566,8 | -9.428,0 |
| Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. | 32.598,3 | 35.570,7 |

Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste

| in T€ | 2001 | 2000 |
|---|----------|----------|
| Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1. | 359,0 | 1.517,8 |
| Korridor zum 1.1. | 3.521,2 | 3.885,9 |
| Übersteigender Betrag | 0,0 | 0,0 |
| Verteilzeit in Jahren | 5 | 5 |
| Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1. | 359,0 | 1.517,8 |
| Versicherungsmathematischer Gewinn des Jahres | -5.908,0 | -1.158,8 |
| Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn | 0,0 | 0,0 |
| Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 31.12. | -5.549,1 | 359,0 |

Rückstellungen für Pensionen

Die Flughafen Wien AG gewährt Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen, Mitarbeitern, die vor dem 1.9.1986 eingetreten sind, aufgrund von Betriebsvereinbarungen Pensions- bzw. Altersversorgungszuschüsse. Diese sind von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig.

Im Herbst 2001 wurde den Pensionsempfängern angeboten, sich in Höhe von 80 Prozent der handelsrechtlichen Rückstellung 2000 abfinden zu lassen. 344 Pensionisten nahmen Ende 2001 dieses Angebot an. Versicherungsmathematische Gewinne bzw. Verluste werden 2001 als Minderung der Pensionsaufwendungen dargestellt.

Überleitung Barwert zu Rückstellung

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|-----------------|-----------------|
| Barwert der Pensionsverpflichtungen (DBO) zum 31.12. | 50.065,2 | 52.772,4 |
| Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) | 6.540,8 | 20.327,5 |
| Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. | 56.606,0 | 73.099,9 |

Aufwand aus Pensionsverpflichtungen

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|-----------------|----------------|
| Dienstzeitaufwand | 1.703,1 | 2.988,3 |
| Zinsaufwand | 3.197,8 | 4.009,8 |
| Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn | -9.888,9 | -1.250,1 |
| Aufwand aus Pensionsverpflichtungen | -4.988,0 | 5.748,0 |

Entwicklung der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|-----------------|-----------------|
| Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. | 73.099,9 | 79.762,9 |
| Aufwand aus Pensionsverpflichtungen | -4.988,0 | 5.748,0 |
| Ausgliederung in Pensionskasse | 0,0 | -6.972,2 |
| Pensionsabfindungen | -9.153,9 | -3.546,4 |
| Pensionsauszahlungen | -2.352,0 | -1.892,4 |
| Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. | 56.606,0 | 73.099,9 |

Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste

| in T€ | 2001 | 2000 |
|---|----------|----------|
| Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1. | 20.327,5 | 12.933,3 |
| Korridor zum 1.1. | 5.277,2 | 6.683,0 |
| Übersteigender Betrag | 15.050,3 | 6.250,3 |
| Verteilzeit in Jahren | 5 | 5 |
| Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1. | 20.327,5 | 12.933,3 |
| Versicherungsmathematischer Gewinn des Jahres | -3.897,8 | 8.644,3 |
| Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn | -9.888,9 | -1.250,1 |
| Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 31.12. | 6.540,8 | 20.327,5 |

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.

Rückstellungen für Altersteilzeit

___ Die Aufwendungen aus der Verpflichtung zur Leistung von Lohnausgleichszahlungen an Dienstnehmer mit Altersteilzeitregelung sowie die Kosten für die von ihnen über die vereinbarte Teilzeit hinaus erbrachten Mehrleistungen wurden rückgestellt.

Rückstellungen für Stiftungsvergütungen

___ Die Rückstellungen für Stiftungsvergütungen betreffen den langfristigen Teil einer Rückstellung für die Verpflichtung zur Abdeckung der Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiter Beteiligung Privatstiftung.

(23) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|---------|----------|
| Soziale Sicherheit | 4,6 | 0,0 |
| Wasserwirtschaftsfonds | 2.163,9 | 2.381,2 |
| Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln | 7.685,2 | 8.726,3 |
| | 9.853,7 | 11.107,6 |

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.

(24) Kurzfristige Rückstellungen

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|----------|----------|
| Nicht konsumierte Urlaube | 6.333,4 | 6.250,9 |
| Andere Personalansprüche | 11.357,5 | 2.958,2 |
| Steuern | 405,5 | 8.873,0 |
| Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen | 21.852,5 | 16.664,1 |
| Stiftungsvergütungen | 8.326,2 | 8.130,0 |
| Übrige kurzfristige Rückstellungen | 10.445,9 | 3.423,6 |
| | 58.720,9 | 46.299,8 |

Entwicklung von 1.1. bis 31.12.2001

| in T€ | Buchwert zum 1.1.01 | Verbrauch | Auflösung | Neubildung | Buchwert zum 31.12.01 |
|---|------------------------|-----------|-----------|------------|--------------------------|
| Nicht konsumierte Urlaube | 6.250,9 | 0,0 | -1,7 | 84,2 | 6.333,4 |
| Andere Personalansprüche | 2.958,2 | -2.124,8 | -235,2 | 10.759,4 | 11.357,5 |
| Steuern | 8.873,0 | -8.815,8 | 0,0 | 348,2 | 405,5 |
| Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen | 16.664,1 | -5.367,8 | -1.403,6 | 11.959,8 | 21.852,5 |
| Stiftungsvergütungen | 8.130,0 | 0,0 | 0,0 | 196,2 | 8.326,2 |
| Übrige kurzfristige Rückstellungen | 3.423,6 | -941,5 | -675,5 | 8.639,3 | 10.445,9 |
| Summe | 46.299,8 | -17.249,9 | -2.316,0 | 31.987,0 | 58.720,9 |

(25) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--------------------|---------|---------|
| Kontokorrentkonten | 4.274,6 | 3.690,2 |
| | 4.274,6 | 3.690,2 |

(26) Lieferantenverbindlichkeiten

| in T€ | 2001 | 2000 |
|--|----------|----------|
| Gegenüber Dritten | 19.314,6 | 12.867,7 |
| Gegenüber verbundenen Unternehmen | 156,4 | 0,0 |
| Gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0,0 | 104,6 |
| | 19.471,0 | 12.972,3 |

(27) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

| in T€ | 2001 | 2000 |
|---|-----------------|-----------------|
| Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern | 6.767,0 | 4.245,9 |
| Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit | 4.522,7 | 9.929,4 |
| Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln | 1.206,0 | 1.819,5 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Wasserwirtschaftsfonds | 233,4 | 232,6 |
| Andere sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen | 2.476,8 | 10.393,6 |
| | <u>15.205,9</u> | <u>26.621,0</u> |

___In der Position „Andere sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ sind kreditorische Debitoren in Höhe von T€ 310,2 (2000: T€ 6.571,0) enthalten.

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 behandelte im Vorjahr ausschließlich die Primärsegmente, da sämtliche Aktivitäten der Flughafen-Wien-Gruppe in Österreich stattfanden.

___Vienna International Airport España, S.L. wurde 2001 gegründet und nahm im Herbst 2001 den Betrieb auf. Die Gesellschaft berät die spanische Flughafenerrichtergesellschaft CR Aeroport, S.L. in der Errichtung und der Betriebsführung des neuen Flughafens Ciudad Real. Die Aktivitäten wurden dem Segment Non-Aviation zugeordnet. Die Berichterstattung nach geografischen Gesichtspunkten wurde aufgrund der untergeordneten Bedeutung dieser Gesellschaft für die Beurteilung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht vorgenommen.

Verrechnungspreise

___Die Verrechnung der internen Umsätze erfolgt zu marktorientierten Standardverrechnungssätzen bzw. Preisen, welche sich zum Teil an den Selbstkosten orientieren.

Segmentgliederung

Der Konzern wird in die Segmente Airport, Handling und Non-Aviation gegliedert.

Airport

Das Segment Airport erbringt vorwiegend die klassischen Flughafenleistungen wie Zurverfügungstellung 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. Ende 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 Immobilien und die Beistellung der Nebenleistungen wie Strom, Heizung und dergleichen.

Segmentergebnisse 2001

| in T€ (ausgenommen Mitarbeiter) | Airport | Handling | Non-Aviation | Konzern |
|-----------------------------------|-----------|-----------|--------------|-----------|
| Externe Segmentumsätze | 136.186,9 | 110.989,9 | 72.672,9 | 319.849,8 |
| Interne Segmentumsätze | 28.047,1 | 5.297,2 | 44.311,1 | |
| Segmentumsätze | 164.234,1 | 116.287,2 | 116.984,0 | |
| Sonstige externe Umsätze | | | | 252,5 |
| Konzernumsatz | | | | 320.102,3 |
| Segmentergebnis | 66.141,2 | 21.756,5 | 31.177,1 | 119.074,8 |
| Sonstiges (nicht zuordenbar) | | | | -33.849,3 |
| Konzern-EBIT/Betriebsergebnis | | | | 85.225,5 |
| Segmentabschreibungen | 24.855,0 | 4.478,8 | 11.526,8 | 40.860,7 |
| Sonstige (nicht zuordenbar) | | | | 309,1 |
| Konzernabschreibungen | | | | 41.169,8 |
| Segmentinvestitionen | 32.599,7 | 10.236,0 | 18.268,2 | 61.104,0 |
| Sonstige (nicht zuordenbar) | | | | 206,2 |
| Konzerninvestitionen | | | | 61.310,2 |
| Segmentvermögen | 356.681,1 | 27.651,1 | 120.112,0 | 504.444,2 |
| Sonstiges (nicht zuordenbar)*) | | | | 255.465,7 |
| Konzernvermögen | | | | 759.909,9 |
| Segmentsschulden | 49.938,3 | 57.864,3 | 48.903,3 | 156.705,9 |
| Sonstige (nicht zuordenbar)*) | | | | 70.626,9 |
| Konzernschulden | | | | 227.332,9 |
| Segmentmitarbeiter (zum Stichtag) | 342 | 1.340 | 805 | 2.487 |
| Sonstige (nicht zuordenbar) | | | | 139 |
| Konzernmitarbeiter (zum Stichtag) | | | | 2.626 |

*) Das nicht zuordenbare Konzernvermögen und die nicht zuordenbaren Konzernschulden betreffen im Wesentlichen Finanzanlagen, liquide Mittel, die aktive latente Steuerabgrenzung, Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen und Steuerrückstellungen. Die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen sind im nicht zuordenbaren Bereich enthalten. Der Anteil am Ergebnis der nach der Equity-Method einbezogenen assoziierten Unternehmen sowie deren Buchwerte wurden aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht dargestellt.

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 |

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

___Hierzu zählen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Finanzforderungen und Finanzschulden. Der Bestand der originären Finanzinstrumente ergibt sich aus der Bilanz und den zugehörigen Anhangangaben.

Kreditrisiko

___Sämtliche bei den Aktiva ausgewiesene Beträge stellen gleichzeitig das maximale Bonitäts- und Ausfallsrisiko dar, da keine generellen Aufrechnungsvereinbarungen bestehen. Das Risiko bei Forderungen kann als gering eingeschätzt werden, da es sich um sehr kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen basieren. Das Ausfallsrisiko bei anderen auf der Aktivseite dargestellten originären Finanzinstrumenten ist ebenfalls als gering anzusehen. Die Finanzmittel werden vorwiegend in gemischten Investmentfonds, festverzinslichen Anleihen und kurzfristigen Geldveranlagungen angelegt. Die Anlagen erfolgen ausschließlich bei österreichischen Gesellschaften mit einwandfreier Bonität.

Marktwerte

___Der Marktwert der flüssigen Mittel und kurzfristigen Veranlagungen, kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entspricht aufgrund der täglichen bzw. kurzfristigen Fälligkeiten dem Buch- bzw. Börsenwert.

Zinsänderungsrisiko

___Ein Zinsänderungsrisiko liegt im Wesentlichen nur bei der Veranlagung der liquiden Mittel und bei den Wertpapieren des Anlage- und Umlaufvermögens vor. Auf der Aktivseite besteht ein Zinsänderungsrisiko nur bei den in den Finanzanlagen enthaltenen Wertpapieren, bei den Guthaben bei Kreditinstituten und bei den Wertpapieren des Umlaufvermögens. Die Wertpapiere werden überwiegend über Investmentfonds gehalten und sind jederzeit liquidierbar, das Zinsänderungsrisiko kann als nicht wesentlich bezeichnet werden.

___Die Schuldenseite beinhaltet nur das vom Wasserwirtschaftsfonds gewährte Darlehen, welches einer Fixverzinsung von zwei Prozent unterliegt.

Währungsänderungsrisiko

___Währungsrisiken bestehen insbesondere dort, wo Forderungen oder Verbindlichkeiten in einer anderen als der lokalen Währung der Gesellschaft bestehen. Die Fakturierung erfolgt generell in lokaler Währung, 99,9 Prozent der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen basieren auf lokaler Währung, somit ergibt sich für Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nur ein geringes Währungsänderungsrisiko.

___Die Veranlagungen der Guthaben bei Kreditinstituten erfolgen nahezu ausschließlich im eigenen Währungsraum der anlegenden Konzerngesellschaft, sodass kein Währungsrisiko besteht. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lauten auf Euro.

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

Wertpapiere des Anlagevermögens

| in T€ | 2001 | 2000 |
|------------|-----------------|-----------------|
| R-63 Fonds | 31.629,2 | 38.560,6 |
| Aktien | 494,9 | 494,9 |
| Sonstige | 2.241,0 | 245,7 |
| | 34.365,1 | 39.301,1 |

___ Der Marktwert der Wertpapiere des Anlagevermögens beträgt zum 31.12.2001 T€ 34.365,1 (2000: T€ 39.301,1). Der R 63 Fonds, ein Dachfonds der Raiffeisen KAG, dient der Deckung der Abfertigungs- und Pensionsrückstellung gemäß § 14 EStG. Die Asset-Allocation betrug per 31.12.2001 26,5 Prozent internationale Aktien, 73,5 Prozent Anleihen. Die Risikostruktur dieses Fonds entspricht der von Pensionskassenfonds.

___ Bei den Aktien handelt es sich um Anteile an der Wiener Börse AG. In den sonstigen Wertpapieren des Anlagevermögens sind Wertrechte aus Rückdeckungsversicherungen in Höhe von T€ 1.929,7 enthalten.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

| in T€ | 2001 | 2000 |
|---------------|-----------------|------------------|
| GF 7 Fonds | 55.731,6 | 91.335,4 |
| A 19 Fonds | 29.476,2 | 42.627,2 |
| BAWAG SF 17 | 0,0 | 12.202,6 |
| Rentenpapiere | 2.180,2 | 6.269,1 |
| | <u>87.388,0</u> | <u>152.434,3</u> |

___ Der GF 7 Fonds von der Capital Invest war am 31.12.2001 zu 94,4 Prozent in österreichischen Anleihen investiert. Die Asset-Allocation des A 19 Fonds betrug per 31.12.2001 63,9 Prozent internationale Aktien und 36,1 Prozent Barmittel und Ansprüche.

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

Derivative Finanzinstrumente

___ Derivative Finanzinstrumente werden nur in Ausnahmefällen zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken zum Einsatz gebracht, da aufgrund der Forderungs- und Verbindlichkeitsstruktur sowie 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

___ Es bestehen derzeit keine berichtenswerten Geschäftsbeziehungen.

(32) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

___ Es besteht mit der ÖPAG Pensionskassen AG sowie der Vereinigten Pensionskassen AG für 1.511 Dienstnehmer der Flughafen Wien ein beitragsorientierter Pensionskassenvertrag. Die Flughafen Wien AG hat sich verpflichtet, jährlich einen Pensionskassenbeitrag in Höhe von 2,5 Prozent der Lohn- und Gehaltssumme der betroffenen Dienstnehmer zu leisten.

___ Die Flughafen Wien AG hat die Kosten der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung, im Wesentlichen die Abdeckung der Körperschaftsteuer und Schenkungssteuer, in Form von Nachstiftungen zu tragen.

(33) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

___ Mit Datum 9.1.2002 wurde eine Betriebsvereinbarung zur Abfindung bzw. Überleitung in eine Pensionskasse der Pensionsansprüche von Dienstnehmern, deren Dienstverhältnis vor dem 1.9.1986 begonnen hat, abgeschlossen.

(34) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

___ Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt zum 31.12.:

| Stammbeschäftigte (ohne Vorstände, Geschäftsführer) | 2001 | 2000 |
|---|--------------|--------------|
| Arbeiter | 1.843 | 1.895 |
| Angestellte | 783 | 749 |
| | <u>2.626</u> | <u>2.644</u> |

___Die Mitglieder des Vorstandes der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2001 Bezüge von insgesamt T€ 898,7 (2000: T€ 917,3).

___Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstandes der Konzernleitung beliefen sich auf T€ 368,8 (2000: T€ 1.116,0).

___Die Aufwendungen für Sitzungsgelder und Vergütungen an den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG betragen im Jahr 2001 T€ 57,7 (2000: T€ 64,6).

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 dementsprechend 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.

___Nach den österreichischen Bilanzierungsvorschriften ist das Finanzanlagevermögen zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Marktwerten anzusetzen. Nach IAS ist zu Marktwerten zu bilanzieren. Die Wertpapiere des Anlagevermögens werden im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG wie die des Umlaufvermögens behandelt.

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 39 zu Marktwerten. Zuschreibungen müssen zwingend vorgenommen werden. Marktwertveränderungen gegenüber den Vorjahreswerten werden im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG erfolgsneutral im Eigenkapital (Neubewertungsrücklage) dargestellt.

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) zugrunde, 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“). Teilweise enthalten diese Angaben Erläuterungen, die nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften im Lagebericht zu geben sind.

Schwechat, am 26. Februar 2002

Der Vorstand

Mag. Herbert Kaufmann

Ing. Gerhard Schmid

Dr. Kurt Waniek

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 | |
| Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. | BPIB | VIEL | Österreich | 100% | VK | |
| Vienna Airport Business Park Immobilienentwicklungsgesellschaft m.b.H. | BPIE | VIEL | Österreich | 100% | VK | |
| Vienna International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H. | VINT | VIE | Österreich | 100% | VKE | |
| Vienna International Airport España, S.L. | VIE-E | VINT | Spanien | 100% | VKE | |
| Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H. | VAB | VIE | Österreich | 51% | VKE | |
| VIE-Reiseservice GmbH | VIE-Reise | VIE | Österreich | 32% | EQ | |
| Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. | VIE-BBI | VIE | Deutschland | 100% | NK | a) |
| VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft mbH. | VIE-Shops | VIE | Österreich | 51% | NK | a) |
| Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H. | SFS | VIAS | Österreich | 100% | NK | a) |
| GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. | GETS | VIAS | Österreich | 100% | NK | a) |
| „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH | GET2 | VIAS | Österreich | 51% | NK | a) |
| VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company | VIAS-H | VIAS | Griechenland | 100% | NK | a) |
| AviaSec Aviation Security GmbH | VIAS-D | VIAS | Deutschland | 49% | NK | a) |

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung, EQ = Equity-Bewertung, NK = keine Konsolidierung

Erläuterung Bemerkung: a) Nichteinbeziehung - materiality

Geschäftsbericht 2001

Bericht des Abschlussprüfers und Bestätigungsvermerk

„Wir haben den von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2001 nach den Vorschriften der International Accounting Standards (IAS) des International Accounting Standards Board (IASB) 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 2001 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 26. Februar 2002

CONFIDA
Wirtschaftstreuhandgesellschaft m.b.H.
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dipl.-Kfm. Walter Groier



Dr. Karl-Heinz Moser

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

(Vorjahreswerte in Klammern, in T€)

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

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

| | |
|------------------------------|-------------------------------|
| Kapitalanteil: | 100% |
| Eigenkapital: | € 77.209.728,27 (T€ 76.406,7) |
| Umsatzerlöse: | € 11.844.362,01 (T€ 38.631,8) |
| Jahresüberschuss 2001: | € 7.504.719,39 (T€ 19.506,9) |

Gegenstand des Unternehmens: Die Aufgabe der IVW umfasst die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien, sowie den Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden auf dem Gelände des Flughafen Wien.

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

| | |
|------------------------------|-----------------------------|
| Kapitalanteil: | 100% |
| Eigenkapital: | € 50.025,44 (T€ 48,2) |
| Umsatzerlöse: | € 4.640.979,28 (T€ 4.171,4) |
| Jahresüberschuss 2001: | € 661.562,85 (T€ 368,5) |

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: | € 2.387.276,84 (T€ 3.661,4) |
| Umsatzerlöse: | € 13.131.796,82 (T€ 15.158,6) |
| Jahresüberschuss 2001: | € 823.672,22 (T€ 2.075,1) |

Gegenstand des Unternehmens: Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckkontrollen) im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres zuständig. Darüber hinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckkontrollen etc). Die Gesellschaft nimmt über ihre in- und ausländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen, wie zum Beispiel für griechische und deutsche, teil.

Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H. (VAB)

| | |
|------------------------------|----------------|
| Kapitalanteil: | 51% |
| Eigenkapital: | € 323.443,66 |
| Umsatzerlöse: | € 1.712.131,12 |
| Jahresüberschuss 2001: | € 173.443,66 |

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Baudienstleistungen aller Art, Wahrnehmung von Planungsaufgaben, Projektabwicklung und Bauüberwachung.

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

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| Kapitalanteil: | 100% |
| Eigenkapital: | € 36.688,41 (T€ 37,3) |
| Umsatzerlöse: | € 0,00 (T€ 0,0) |
| Jahresfehlbetrag 2001: | € -754,19 (T€ -0,4) |

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmensgegenstand ist der Betrieb des City Air Terminals. Im Jahr 2001 übte die Gesellschaft keine operative Tätigkeit aus. Gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ist der Ausbau des Airport Express als Verbindung zwischen Wien-Mitte und dem Flughafen geplant. 49 Prozent der Anteile werden daher für die Durchführung dieses Projektes im Jahr 2002 an die ÖBB abgetreten.

VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Kapitalanteil: 100%
 Eigenkapital: € 2.765.419,42 (T€ 6.095,7)
 Umsatzerlöse: € 0,00 (T€ 0,0)
 Jahresfehlbetrag 2001: € -46.192,69 (T€ -2,5)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Die Aufgabe der VIEL und ihrer beiden Tochtergesellschaften BPIB und BPIE liegt in Ankauf, Entwicklung und Vermarktung der im Eigentum der BPIB stehenden Liegenschaften. Derzeit liegt der Schwerpunkt der drei Gesellschaften im Aufbau des Business Park Fischamend nahe des Flughafens. 2001 war dieses Immobilienprojekt noch im Planungs- bzw. Projektstadium.

Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. (BPIB)

Kapitalanteil: 100% (VIEL: 99%, BPIE: 1%)
 Eigenkapital: € 2.380.740,19 (T€ 4.293,4)
 Umsatzerlöse: € 0,00 (T€ 0,0)
 Jahresfehlbetrag 2001: € -62.230,22 (T€ -12,8)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Erwerb und die Vermarktung von Liegenschaften.

Vienna Airport Business Park Immobilienentwicklungsgesellschaft m.b.H. (BPIE)

Kapitalanteil: 100% (VIEL)
 Eigenkapital: € 346.580,63 (T€ 361,7)
 Umsatzerlöse: € 0,00 (T€ 0,0)
 Jahresfehlbetrag 2001: € -15.182,40 (T€ -16,0)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Die Tätigkeit der Vienna Airport Business Park Immobilienentwicklungsgesellschaft m.b.H. umfasst Planung, Errichtung und Betreuung von Betriebs- und Industrieansiedlungsprojekten.

Vienna International Teilnehmungsmanagement Gesellschaft m.b.H. (VINT)

Kapitalanteil: 100%
 Eigenkapital: € 1.432.313,47
 Umsatzerlöse: € 0,00
 Jahresfehlbetrag 2001: € -2.686,53

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Akquisition internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen der Flughafen-Wien-Gruppe; Mitwirken bei internationalen Flughafenprivatisierungen und -entwicklungen; Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.

Vienna International Airport España, S.L.

Kapitalanteil: 100% (VINT)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Verwaltung, Beratung und Betrieb von Flughäfen sowie Beteiligung an Flughäfen in Spanien. Sitz: Ciudad Real, Spanien

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

VIE-Reiseservice GmbH

Kapitalanteil: 32%
 Eigenkapital: € 115.971,75 (T€ 87,7)
 Umsatzerlöse: € 1.532.209,57 (T€ 1.881,6)
 Jahresüberschuss 2001: € 24.294,99 (T€ 43,0)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Die VIE-Reiseservice GmbH betrieb 2001 ein Reisebüro am Standort Flughafen Wien.

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

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

Kapitalanteil: 100% (von Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. gehalten)

Eigenkapital: € 48.746,65 (T€ 58,8)

Umsatzerlöse: € 2.725,28 (T€ 84,9)

Jahresüberschuss 2001: € 10.016,02 (T€ 13,1)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen auf dem Salzburger Flughafen an und wurde 1998 erstmals operativ tätig. Die übrigen 51 Prozent wurden Ende Februar 2001 von der Salzburger Flughafenbetriebsgesellschaft erworben.

Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEBBI)

Kapitalanteil: 100%

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Die VIE BBI ist an einer Entwicklungsgesellschaft (PEG) beteiligt, die für das Projekt Berlin-Brandenburg Flughafen GmbH (BBF) die Geschäftsanteile an der BBF mit Zuschlag erwerben und halten sowie den Flughafen Berlin-Schönefeld zum Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) 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 Prozent an der Austrian Airlines Retail Company HandelsgesmbH. (ARC).

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

Kapitalanteil: 99,9% (VIAS)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen, Gesellschaften in Verbindung mit Flughäfen und für Gesellschaften, beauftragt durch Flughäfen oder Fluglinien. Diese Gesellschaft wurde zur Teilnahme von VIAS an den Ausschreibungen für Sicherheitsleistungen auf griechischen Flughäfen gegründet. Sitz: Athen

GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.

Kapitalanteil: 100% (VIAS)

Eigenkapital: € 41.535,89

Umsatzerlöse: € 299.667,84

Jahresüberschuss 2001: € 6.535,89

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind.

GetService-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH

Kapitalanteil: 51% (VIAS)

Eigenkapital: € 99.000,02

Umsatzerlöse: € 0,00

Jahresfehlbetrag 2001: € -999,98

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung etc.

AviaSec Aviation Security GmbH

Kapitalanteil: 49% (VIAS)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen für den zivilen Luftverkehr. Diese Gesellschaft 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 Aufsichtsrats

Sitzungen

___Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2001 zu sechs Sitzungen zusammen. Es fand im Berichtsjahr überdies eine Sitzung des Arbeitsausschusses des Aufsichtsrats 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., Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 1191 Wien, wurde in der elften 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 2001 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 2001 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

Feststellung des Jahresabschlusses

___Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss 2001 und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2001 der Flughafen Wien AG insbesondere durch die vorgenommene intensive Beratung im Arbeitsausschuss in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers geprüft und gebilligt. Somit ist der Jahresabschluss 2001 der Flughafen Wien AG festgestellt.

Gewinnverteilungsvorschlag

___Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstandes an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2001 von € 39.908.096,49 eine Dividende von € 1,90 je Aktie, das sind insgesamt € 39.900.000, ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 8.096,49 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Dank und Anerkennung

___Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen und den Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2001 geleistete Arbeit und spricht seine Anerkennung aus.

GD Stv. Johannes Coreth

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Schwechat, am 3. April 2002

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender

Generaldirektor-Stellvertreter Johannes Coreth, Niederösterreichische Versicherung

Stellvertreter

Dr. Andreas Staribacher, Steuerberater

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

Dr. Franz Lauer, Generaldirektor-Stellvertreter Wiener Städtische Versicherung

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

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

Generaldirektor Dkfm. Alfred Reiter, Vorstandsvorsitzender Investkredit Bank AG i.R. (ab 11. Mai 2001)

Dkfm. Dr. Georg Wailand, Stellvertretender Chefredakteur „Neue Kronen Zeitung“, Hrsg. „Gewinn“

Vom Betriebsrat wurden delegiert

Ing. Manfred Biegler, Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats

Gerhard Gager, Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats

Eduard Oettl, Arbeiterbetriebsrat

Dieter Rozboril, Stellvertretender Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats (ab 16. Mai 2001)

Alfred Schuller, Stellvertretender Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats (bis 16. Mai 2001)

Alfred Zimmer, Stellvertretender Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats

Vertreter der Aufsichtsbehörde

Min.-Rat Dr. Rolf A. Neidhart

Mitglieder des Vorstands

Mag. Herbert Kaufmann, Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid, Vorstandsmitglied

Dr. Kurt Waniek, Vorstandsmitglied

Gesamtprokuristen

Direktor Mag. Peter Bolech, Leiter Geschäftsbereich Airline- und Terminaldienste (bis 23. Oktober 2001)

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