



Jahresfinanzbericht  
**2019**  
Flughafen Wien AG

[www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)





# Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

## › Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

in € Mio.	2019	Veränderung	2018	2017	2016
Gesamtumsatz	857,6	7,2%	799,7	753,2	741,6
davon Airport <sup>1</sup>	411,7	7,9%	381,7	368,2	370,8
davon Handling & Sicherheitsdienstleistungen <sup>1</sup>	166,3	1,8%	163,3	160,7	158,4
davon Retail & Properties <sup>1</sup>	162,6	11,1%	146,4	126,1	123,9
davon Malta	100,3	8,8%	92,2	82,4	73,1
davon Sonstige Segmente	16,7	3,1%	16,2	15,7	15,4
EBITDA	384,8	9,8%	350,4	326,5	329,8
EBITDA-Marge (in %) <sup>2</sup>	44,9	n.a.	43,8	43,3	44,5
EBIT	252,3	14,3%	220,8	191,8	172,0
EBIT-Marge (in %) <sup>3</sup>	29,4	n.a.	27,6	25,5	23,2
ROCE vor Steuern (in %) <sup>4</sup>	13,9	n.a.	12,5	11,0	9,8
ROCE nach Steuern (in %) <sup>5</sup>	10,4	n.a.	9,4	8,2	7,4
Konzernergebnis	175,7	15,7%	151,9	126,9	112,6
Konzernergebnis Muttergesellschaft	158,9	15,7%	137,3	114,7	102,6
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	373,0	28,1%	291,2	277,9	255,1
Investitionen <sup>6</sup>	171,8	3,7%	165,7	103,6	92,0
Ertragsteuern	62,2	10,2%	56,4	46,5	40,8
Beschäftigte Köpfe (Flughafen-Wien-Gruppe) <sup>7</sup>	7.231	14,2%	6.330	5.772	5.731
Mitarbeiter Jahresdurchschnitt (FTE) (Flughafen-Wien-Gruppe) <sup>8</sup>	5.385	11,5%	4.830	4.624	4.657

in € Mio.	31.12.2019	Veränderung	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
Eigenkapital	1.380,9	6,5%	1.297,0	1.211,0	1.144,0
Eigenkapitalquote (in %)	60,0	n.a.	60,1	58,7	56,7
Nettoverschuldung <sup>1</sup>	81,4	-58,9%	198,2	227,0	355,5
Bilanzsumme	2.300,6	6,6%	2.158,1	2.063,0	2.018,3
Gearing (in %) <sup>1</sup>	5,9	n.a.	15,3	18,7	31,1

## › Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2019	Veränderung	2018	2017	2016
<b>Passagierentwicklung Gruppe</b>					
Flughafen Wien (in Mio.)	31,7	17,1%	27,0	24,4	23,4
Malta Airport (in Mio.)	7,3	7,4%	6,8	6,0	5,1
Košice Airport (in Mio.)	0,6	2,9%	0,5	0,5	0,4
Flughafen Wien und Beteiligungen (VIE, MLA, KSC)	39,5	15,0%	34,4	30,9	28,9
<b>Verkehrsentwicklung Wien</b>					
Gesamtpassagiere (in Mio.)	31,7	17,1%	27,0	24,4	23,4
davon Transferpassagiere (in Mio.)	7,2	7,6%	6,7	6,4	6,2
Flugbewegungen	266.802	10,7%	241.004	224.568	226.395
MTOW (in Mio. Tonnen) <sup>9</sup>	10,9	13,6%	9,6	8,8	8,7
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	283.806	-3,9%	295.427	287.962	282.726
Sitzladefaktor (in %) <sup>10</sup>	77,3	n.a.	76,0	74,8	73,4

## › Börsentechnische Kennzahlen

	2019	Veränderung	2018	2017	2016
Anzahl der ausgegebenen Aktien (in Mio.) <sup>11</sup>	84,0	0,0%	84,0	84,0	84,0
KGV (per 31.12.)	20,0	-5,6%	21,1	24,6	19,2
Gewinn je Aktie (in €) <sup>11</sup>	1,89	15,7%	1,63	1,37	1,22
Dividende je Aktie (in €) <sup>11,12</sup>	0,0	-100%	0,890	0,680	0,625
Dividendenrendite (per 31.12.; in %)	0,0	n.a.	2,58	2,02	2,67
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	0,0	n.a.	54,5	49,8	51,2
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	3.171,0	9,4%	2.898,0	2.826,6	1.965,6
Börsenkurs: Höchstwert (in €) <sup>11</sup>	40,50	11,6%	36,30	35,32	27,45
Börsenkurs: Tiefstwert (in €) <sup>11</sup>	34,05	8,1%	31,50	23,59	18,80
Börsenkurs: Wert per 31.12.2019 (in €) <sup>11</sup>	37,75	9,4%	34,50	33,65	23,40
Marktgewichtung ATX Prime (per 31.12.; in %)	1,16	n.a.	1,27	0,92	0,88

### Erläuterungen:

- 1) Vorjahreswert angepasst
- 2) EBITDA-Marge (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse
- 3) EBIT-Marge (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse
- 4) ROCE vor Steuern (Return on Capital Employed before Tax) = EBIT / durchschnittliches Capital Employed
- 5) ROCE nach Steuern (Return on Capital Employed after Tax) = EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern / durchschnittliches Capital Employed
- 6) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien inklusive Rechnungskorrekturen Vorjahre, exkl. Finanzanlagen
- 7) Anzahl der Köpfe (Vertragsverhältnisse) ohne Gewichtung nach Beschäftigungsgrad für die Flughafen-Wien-Gruppe im laufenden Jahr
- 8) Nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlingen, exklusive Mitarbeitern ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.), exklusive Vorständen und Geschäftsführern gewichtetes „Full-time Equivalent“ im Jahresdurchschnitt (FTE)
- 9) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge
- 10) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere / angebotene Sitzplatzkapazität
- 11) Aktiensplit 1:4 mit Wirkung 27.6.2016 durchgeführt – Historie entsprechend angepasst; alte ISIN AT0000911805 durch neue AT00000VIE62 ersetzt
- 12) Dividende 2019: Vorschlag an die Hauptversammlung

>



---

# Inhalt

## Flughafen-Wien-Gruppe

- 8 — **Konzernlagebericht 2019**
  
- 74 — **Konzernabschluss 2019**
- 76 — Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 77 — Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 78 — Konzern-Bilanz
- 79 — Konzern-Geldflussrechnung
- 80 — Entwicklung des Konzerneigenkapitals
  
- 82 — **Konzern-Anhang**
  
- 212 — **Erklärung des Vorstands nach § 124 Börsegesetz**
  
- 213 — **Bestätigungsvermerk**

## Einzelabschluss der Flughafen Wien AG

- 220 — **Lagebericht 2019**
  
- 276 — **Jahresabschluss 2019**
- 278 — Bilanz
- 280 — Gewinn- und Verlustrechnung
  
- 282 — **Anhang**
- 304 — Anlagen zum Anhang
  
- 312 — **Erklärung des Vorstands nach § 124 Börsegesetz**
  
- 313 — **Bestätigungsvermerk**
  
- 320 — **Glossar**
- 322 — **Impressum**



**Konzernlagebericht  
für das Geschäftsjahr  
2019**



# Die Flughafen-Wien-Gruppe

## Beschreibung des Geschäftsmodells

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) besteht aus drei internationalen Flughäfen in Österreich (Wien), Malta und der Slowakei (Košice<sup>1)</sup>) sowie dem Flugplatz Bad Vöslau.

Der Flughafen Wien fungiert als bedeutende Drehscheibe für Destinationen in Osteuropa. Als einer der größten Arbeitgeber in Ostösterreich ist er ein wichtiger Wachstums- und Wirtschaftsfaktor für Österreich.

Der Flughafen Malta verzeichnete zuletzt ein sehr hohes Passagierwachstum. Der Flughafen Košice ist der zweitgrößte slowakische Airport und konnte in den letzten Jahren trotz schwieriger Rahmenbedingungen stetig Passagierzuwächse verbuchen. Der Flugplatz Bad Vöslau hat lokale Bedeutung und wird vorwiegend von Privatfliegern frequentiert.

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt mit ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen im Jahresdurchschnitt 5.385 Mitarbeiter (FTE, Vollzeitäquivalent) bzw. 7.231 Personen (Kopfzahl). An den drei internationalen Airports der Gruppe wurden im abgelaufenen Jahr 39,5 Mio. Passagiere (2018: 34,4 Mio. Passagiere) gezählt.

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

1) Flughafen Košice wird nach der at-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, da wesentliche Unternehmensentscheidungen mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

&gt;

## Geschäftsfelder

Die Geschäftstätigkeit der Flughafen-Wien-Gruppe gliedert sich in fünf Segmente: Airport, Handling & Sicherheitsdienstleistungen, Retail & Properties, Malta und Sonstige Segmente.

### Segment Airport

Das Segment Airport ist für den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck am Flughafen Wien verantwortlich. Ein weiteres Aufgabengebiet ist die Akquisition neuer Airlines im Point-to-Point-Verkehr sowie im Transferverkehr und damit verbunden die Erweiterung des Destinationsangebots sowie die Erhöhung der Flugfrequenzen. Eine attraktive Entgelte- und Incentive-Gestaltung für die Fluglinien unterstützt diese Bemühungen.

### Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen erbringt am Flughafen Wien als Ground- und Frachthandling-Agent Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien-, Charter und General-Aviation-Verkehrs. Zu diesem Segment zählen neben dem Ramp-, Cargo- und Passagier-Handling auch die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen, wie etwa Kontrollen von Personen und Handgepäck sowie die General Aviation, die Flüge der zivilen Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs umfasst. Das Segment Handling trägt den Trends in der Luftfahrtbranche und dem anhaltenden Preisdruck Rechnung und reagiert auf die Anforderungen von Airlines, etwa dem Wunsch nach kürzeren Bodenzeiten oder nach reduzierten Leistungspaketen. Durch die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten, hoher Pünktlichkeit und maßgeschneiderter Angebote kann sich der Geschäftsbereich Ground-Handling im Wettbewerb gut behaupten.

### Segment Retail & Properties

Passagiere, Parkkunden, Hotelgäste, Konferenzteilnehmer, Mitarbeiter und Abholende als „Meeters & Greeters“ sind im Segment Retail & Properties wichtige Zielgruppen. Wesentliche Ergebnisbeiträge liefern neben dem Center Management & Hospitality mit Shopping, Gastronomie, Passagierservices (Lounges, VIP) und Werbeerlösen, auch das Parken sowie die Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen.

### Segment Malta

Das Segment Malta umfasst neben dem Flughafen Malta (Malta International Airport plc, MIA) auch die direkt von diesem gehaltenen Beteiligungen (MIA-Gruppe). Der Flughafen Malta und seine Beteiligungen sind für den Betrieb des Flughafen Malta verantwortlich. Neben den klassischen Aviation-Dienstleistungen generieren die Unternehmen der MIA-Gruppe auch Erlöse im Bereich des Parkens sowie der Vermietung von Retail- und Office-Flächen. Das Handling wird von zwei externen Unternehmen durchgeführt.

## Segment Sonstige Segmente

Das Segment Sonstige Segmente umfasst verschiedene Dienstleistungen, die sowohl für andere Segmente der Flughafen-Wien-Gruppe als auch für externe Kunden erbracht werden. Diesem Segment werden jene Tochtergesellschaften zugeordnet, die Anteile an assoziierten Unternehmen und an Gemeinschaftsunternehmen im Ausland (z. B. am Flughafen Košice) halten und ansonsten keine operative Tätigkeit ausüben.

## Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Das makroökonomische Umfeld, insbesondere das Wirtschaftswachstum, die Währungskurse sowie die Entwicklung der verfügbaren Einkommen und des internationalen Handels, haben großen Einfluss auf die Entwicklung des Luftverkehrs. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone betroffen und – aufgrund der geografischen Lage – insbesondere auch von jener der CEE-Region (Zentral- und Osteuropa). Das gilt auch für die Flughäfen Malta und Košice, welche zusätzlich auch durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in ihrer Region wesentlich beeinflusst werden. Wichtige Faktoren für die FWAG sind zudem die ökonomische und politische Lage im Fernen, Mittleren und Nahen Osten sowie in Russland.

Der konjunkturelle Aufwärtstrend der vergangenen Jahre konnte sich 2019 eingeschränkt fortsetzen. Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass sich die Verlangsamung des Wirtschaftswachstums verfestigt. Laut aktueller Schätzungen wuchs die Weltwirtschaft gemessen am globalen BIP um 2,9% (2018: 3,5%), der niedrigste Wert seit der Finanzkrise. Die Weltwirtschaft wird auch 2020 mit prognostizierten 2,4% wachsen, wobei diese Prognose durch die Auswirkungen der Corona-Virus-Epidemie ausgehend von China mit besonderen Unsicherheiten verbunden ist. Erst 2021 wird wieder mit einem Aufwärtstrend gerechnet. (Quelle u.a.: OECD – Interim Economic Outlook, März 2020).

Dieses Jahr war in fast allen Volkswirtschaften ein geringeres Wirtschaftswachstum als im Vorjahr zu beobachten. Besonders negativ wirken sich die andauernden handelspolitischen Spannungen auf das Vertrauen und die Investitionstätigkeit aus. In vielen Ländern wurde die Fiskalpolitik bislang nur begrenzt gelockert, und auch der Welthandel wird in den Jahren 2019-2021 nur sehr verhalten wachsen.

Getragen wird das Wirtschaftswachstum in den Industrieländern weiterhin vor allem von den USA. Jedoch befindet sich auch das Wachstum in den USA mit 2,3% unter dem Schnitt der letzten 7 Jahre und wird immer noch erheblich von dem Handelskonflikt mit China belastet.

Auch viele aufstrebende Länder entwickelten sich nur sehr schwach, die Verlangsamung des globalen Wachstums schlägt sich auf die Finanzmärkte und die Rohstoffpreise nieder.

Die Wachstumsdynamik im Euroraum fällt nach dem hohen Niveau der letzten Jahre verhalten aus. Es wird mit einem Wirtschaftswachstum von 1,2% im Jahr 2019 gerechnet (2018: 1,9%). Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass sich dieser Trend auch über die nächsten Jahre verfestigt (0,8% bzw. 1,2% Wachstum in den Jahren 2020 und 2021). Hauptgrund dafür sind die hohe globale Unsicherheit, die schwache Auslandsnachfrage und die Auswirkungen der Corona-Virus Verbreitung, die Investitionen und Exporte belasten. (Quelle: OECD – Interim Economic Outlook, März 2020).

&gt;

Die österreichische Wirtschaft befindet sich, nach einer längeren Phase außergewöhnlich starker Expansion, immer noch auf einem stabilen Wachstumspfad. Der Höhepunkt der aktuellen Hochkonjunktur ist jedoch überschritten. Für das Jahr 2019 wird mit einem realen Wirtschaftswachstum von 1,7% gerechnet, ein Wert der deutlich unter dem der beiden Vorjahre (2,5% bzw. 2,4%) liegt.

Für 2020 wurde ursprünglich ein stabiles bis leicht beschleunigtes Wachstum prognostiziert. Angesichts des Auftretens des Corona Virus ist dieser Ausblick nunmehr mit großer Unsicherheit behaftet. Ob und in welchem Ausmaß eine Schwächung der Konjunktur eintreten wird, hängt von der weiteren Dauer und Intensität der Epidemie ab.

Die Phase schwächeren Wachstums prägt auch die Lage am Arbeitsmarkt. Die prognostizierte Arbeitslosenquote sank zwar von 4,8% im Vorjahr auf 4,6% im Jahr 2019, für die Jahre 2020 und 2021 wird jedoch wieder ein stetiger, leichter Anstieg auf 4,8% prognostiziert, wobei auch diese Prognose aufgrund der vorhin erwähnten Faktoren Unsicherheiten verbunden ist. Ein positiver Faktor ist die hohe Preisstabilität. So sank die Inflationsrate auf 1,5%. (Quellen: OeNB - Gesamtwirtschaftliche Prognose, Dezember 2019; WIFO - Konjunkturprognose Dezember 2019).

## Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft

2019 verzeichnete der Tourismus in Wien mit einem Zuwachs von 9,0% auf rund 17,5 Mio Nächtigungen (2018: rund 16,1 Mio.) ein weiteres Rekordjahr. 82,6% der Nächtigungen entfielen dabei auf ausländische Gäste. Die bedeutendsten Zuwächse nach Regionen verzeichneten dabei Reisende aus Italien (+21,0%), Spanien (+36,8%) und der Ukraine (+73,9%). Aber auch die Nächtigungen von inländischen Gästen konnten um 2,9% gesteigert werden (Quelle: Statistik Austria).

## Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit

Die Reisetätigkeit der österreichischen Bevölkerung lag im ersten Halbjahr 2019 wieder über den Vergleichswerten aus dem Vorjahr. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum rund 9,6 Mio. Urlaubsreisen verzeichnet (2018: 8,9 Mio.). Die Geschäftsreisen nahmen im gleichen Zeitraum von rund 2 Mio. auf 1,9 Mio. ab, insgesamt verzeichnete die Reisetätigkeit jedoch somit ein Plus von über 5%. (Quelle: Statistik Austria).

## Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe

### › Kumulierte Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe

Verkehrskennzahlen VIE, MLA, KSC	2019	Veränderung	2018
Gesamtpassagiere	39.527.803	+15,0%	34.385.021
davon Lokalpassagiere	32.135.634	+16,6%	27.549.988
davon Transferpassagiere	7.237.646	+7,6%	6.725.628
Flugbewegungen	324.740	+9,7%	296.087
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	300.266	-3,6%	311.322

Die Flughafen-Wien-Gruppe erreichte 2019 inklusive ihrer Auslandsbeteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice einen starken Zuwachs von +15,0% auf mehr als 39,5 Mio. Passagiere.

## Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien 2019

### › Neuer Passagierrekord (+17,1%) durch ein deutliches Wachstum von Austrian, Lauda und Wizz Air

Verkehrskennzahlen	2019	Veränderung	2018	2017
Gesamtpassagiere (in Mio.)	31,7	+17,1%	27,0	24,4
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	24,3	+20,0%	20,3	17,8
davon Transferpassagiere (in Mio.)	7,2	+7,6%	6,7	6,4
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,2	+63,0%	0,1	0,1
Flugbewegungen	266.802	+10,7%	241.004	224.568
MTOW (in Mio. Tonnen)	10,9	+13,6%	9,6	8,8
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	283.806	-3,9%	295.427	287.962
Sitzladefaktor (in%)	77,3	n.a.	76,0	74,8
Anzahl der Destinationen	217	+5,9%	205	195
Anzahl der Airlines	77	+4,1%	74	74

Der Flughafen Wien knackte erstmals in seiner Geschichte die 31 Millionen-Marke und zählte mit 31.662.189 Passagieren im Jahr 2019 um +17,1% mehr Reisende als im Vorjahr. Von Jänner bis Dezember wurden an 81 Tagen über 100.000 Fluggäste gezählt (2018: 3 Tage). Darüber hinaus konnten erstmalig in den Monaten Juli und August jeweils über 3 Mio. Fluggäste am Flughafen Wien abgefertigt werden. Der stärkste Tag am Flughafen war der 14. Juli, ein Sonntag, mit 113.069 Reisenden. Diverse Aufnahmen von neuen Strecken und Frequenzaufstockungen auf bestehenden Routen der am Standort stationier- >

ten Airlines sowie die neuen Langstreckenverbindungen waren für dieses hervorragende Ergebnis ausschlaggebend.

Die Anzahl der Lokalpassagiere ist im Vergleich zum Vorjahr auf 24.318.315 Fluggäste gestiegen und entspricht somit einer deutlichen Steigerung von +20,0%. Im Transferverkehr konnte der Flughafen Wien seine Hubfunktion mit einem Zuwachs von +7,6% auf 7.189.864 Passagiere weiter ausbauen.

Die Anzahl der Flugbewegungen stieg um +10,7% auf insgesamt 266.802 Starts und Landungen, wodurch der bisherige Höchstwert von 2008 (266.402 Bewegungen) erstmals überschritten wurde. Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) erhöhte sich um +1,3 Prozentpunkte auf 77,3%. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um +13,6% auf 10.878.054 Tonnen.

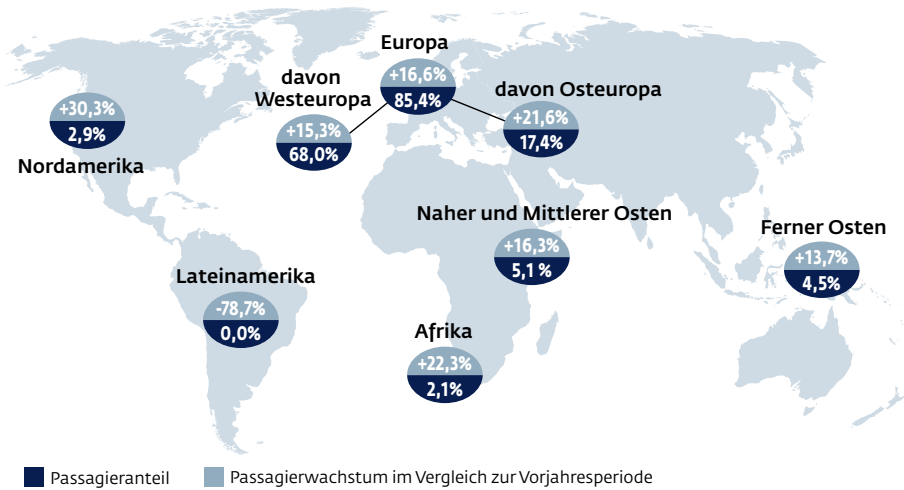
2019 wurde der Flughafen Wien von 77 Fluglinien regelmäßig angefliegen, die 217 Destinationen in 68 Ländern bedienten. Hinzugekommen sind die Langstreckendestinationen Guangzhou via Ürümqi, Montreal und Tokio Haneda.

Einzig das Frachtaufkommen verzeichnete im Jahr 2019 ein Minus von -3,9%. Grund dafür waren unter anderem rückläufige Komponentenlieferungen an den Auto-Cluster in der Slowakei.

## › Passagierentwicklung am Flughafen Wien

### › Aufkommen abfliegender Passagiere 2019 (Linie und Charter) nach Regionen

Regionen	2019	2018	Veränderung	Anteil 2019	Anteil 2018	Veränd. Anteil in %-Punkten
Westeuropa	10.717.728	9.293.609	+15,3%	68,0%	68,9%	-0,9
Osteuropa	2.750.315	2.261.764	+21,6%	17,4%	16,8%	+0,7
Ferner Osten	703.544	618.561	+13,7%	4,5%	4,6%	-0,1
Naher und Mittlerer Osten	797.495	685.705	+16,3%	5,1%	5,1%	0,0
Nordamerika	459.377	352.427	+30,3%	2,9%	2,6%	+0,3
Afrika	333.305	272.454	+22,3%	2,1%	2,0%	+0,1
Lateinamerika	593	2.790	-78,7%	0,0%	0,0%	0,0
	<b>15.762.357</b>	<b>13.487.310</b>	<b>+16,9%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	



Abgeflogene Passagiere, Entwicklung 2019 im Vergleich zu 2018 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2019

Die Region Westeuropa profitierte primär durch die Neuaufnahmen und Kapazitätsaufstockungen von Lauda und Wizz Air nach Spanien, Italien und Griechenland. Das Verkehrsaufkommen stieg um +15,3% auf 10.717.728 abfliegende Passagiere. Der Anteil dieser Region am Passagieraufkommen ging jedoch leicht um -0,9 Prozentpunkte auf 68,0% zurück.

Osteuropäische Destinationen, vor allem in der Ukraine und in Rumänien, verzeichneten ein Wachstum von +21,6% auf 2.750.315 abfliegende Fluggäste, überwiegend getrieben durch Neuaufnahmen und Kapazitätsaufstockungen von Wizz Air, Austrian und Lauda. Der Anteil der Reisenden in diese Region stieg um +0,7 Prozentpunkte auf 17,4%.

Die Anzahl der abfliegenden Passagiere in den Fernen Osten konnte vor allem durch die Neuaufnahmen von All Nippon Airways nach Japan, aber auch durch China Southern Airlines und Hainan Airlines nach China um +13,7% auf 703.544 Fluggäste gesteigert werden. Der Anteil am Passagieraufkommen verringerte sich jedoch leicht um -0,1 Prozentpunkte auf 4,5%.

Destinationen im Nahen & Mittleren Osten zogen vor allem durch Kapazitätsaufstockungen nach Israel 797.495 Reisende an – ein Plus von 16,3%. Der Anteil der Region am Gesamtpassagieraufkommen blieb wie im Vorjahr bei 5,1%.

Die Verkehrsregion Nordamerika verzeichnete einen Zuwachs von +30,3% auf 459.377 abfliegende Passagiere. Dieses beträchtliche Plus ist vor allem auf kanadische Reiseziele bedient von Air Canada sowie Austrian zurückzuführen. Der Marktanteil der Region erhöhte sich spürbar um +0,3 Prozentpunkte auf 2,9%.

Der Verkehr nach Afrika legte um +22,3% auf 333.305 abfliegende Passagiere zu, vor allem zurückzuführen auf die Neuaufnahmen von Lauda nach Marokko sowie Austrian nach Südafrika. Der Anteil der Region am Gesamtpassagieraufkommen lag bei 2,1%.

Durch Einstellungen nach Kuba und in die Dominikanische Republik musste das Verkehrssegment Lateinamerika als einzige Region einen Passagierrückgang hinnehmen.

› Die 5 passagierstärksten Destinationen 2019 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2019	Veränderung	2018	2017
1. London	707.237	+3,6%	682.545	602.134
2. Frankfurt	562.166	-6,5%	601.045	597.923
3. Berlin	514.974	-3,0%	530.712	432.824
4. Paris	484.832	+9,4%	443.001	403.675
5. Amsterdam	475.165	+15,3%	412.218	385.514

› Entwicklung des Passagieraufkommens im zentral- und osteuropäischen Raum 2019 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2019	Veränderung	2018	2017
1. Bukarest	312.843	+36,8%	228.746	204.539
2. Moskau	301.126	+3,6%	290.602	280.974
3. Kiew	250.744	+88,6%	132.968	108.907
4. Warschau	192.884	+49,1%	129.366	108.781
5. Sofia	173.492	+11,5%	155.655	158.436
6. Belgrad	101.230	+2,9%	98.344	96.366
7. Tirana	90.402	+10,8%	81.565	82.622
8. Prag	87.049	+5,8%	82.304	77.783
9. Zagreb	83.241	+2,0%	81.581	79.787
10. Sarajevo	79.135	+13,7%	69.580	63.850
Sonstige	1.078.169	+18,3%	911.053	825.546
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>2.750.315</b>	<b>+21,6%</b>	<b>2.261.764</b>	<b>2.087.591</b>

› Entwicklung des Passagieraufkommens Langstrecke 2019 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2019	Veränderung	2018	2017
1. Bangkok	178.010	+0,5%	177.205	123.689
2. Taipei	139.772	+6,0%	131.829	78.763
3. Tokio	108.814	+239,6%	32.044	0
4. Chicago	80.342	+22,8%	65.448	53.039
5. Toronto	76.248	+48,3%	51.428	46.610
6. Peking	75.716	+11,7%	67.760	72.611
7. Newark	67.295	+16,5%	57.785	50.810
8. Shanghai	67.287	+0,5%	66.968	58.165
9. New York	62.470	+30,3%	47.942	44.972
10. Los Angeles	56.732	+21,6%	46.655	39.011
Sonstige	328.880	+13,5%	289.757	266.689
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>1.241.566</b>	<b>+20,0%</b>	<b>1.034.821</b>	<b>834.359</b>



### › Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen und Mittleren Osten 2019 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2019	Veränderung	2018	2017
1. Tel Aviv	299.119	+44,8%	206.581	172.738
2. Dubai	211.893	-6,7%	227.034	230.229
3. Doha	116.397	+14,9%	101.262	89.062
4. Teheran	54.871	-8,4%	59.879	59.669
5. Amman	50.129	+11,1%	45.105	40.100
Sonstige	65.086	+41,8%	45.844	41.537
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>797.495</b>	<b>+16,3%</b>	<b>685.705</b>	<b>633.335</b>

### › Passagieraufkommen nach Airlines 2019

Fluglinie	2019	Veränderung	2018	Anteil 2019 in %	Anteil 2018 in %
Austrian	13.673.856	+6,4%	12.850.423	43,2	47,5
Lauda	2.656.768	+347,9%	593.211	8,4	2,2
Eurowings	2.277.788	-8,3%	2.484.008	7,2	9,2
Wizz Air	2.080.809	+368,0%	444.578	6,6	1,6
easyJet	1.235.356	-7,3%	1.332.009	3,9	4,9
Lufthansa	730.061	-20,6%	919.347	2,3	3,4
Level	610.887	+73,6%	351.982	1,9	1,3
Turkish Airlines	550.309	+0,8%	545.790	1,7	2,0
British Airways	447.966	-7,1%	482.381	1,4	1,8
SWISS	445.260	-5,1%	469.377	1,4	1,7
Sonstige	6.953.129	+5,9%	6.564.186	22,0	24,3
davon Lufthansa-Gruppe <sup>1</sup>	17.318.078	+2,3%	16.931.593	54,7	62,6
davon Low Cost Carrier	10.009.363	+56,3%	6.404.765	31,6	23,7
<b>Passagiere Gesamt</b>	<b>31.662.189</b>	<b>+17,1%</b>	<b>27.037.292</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

1) Lufthansa-Gruppe (100% Töchter): Austrian, Brussels, Eurowings, Lufthansa und SWISS

### › **Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien**

Die stärkste Airline am Flughafen Wien – Austrian Airlines – entwickelte sich im Hinblick auf das Passagieraufkommen durch ein vergrößertes Angebot und einer gestiegenen Auslastung hervorragend und konnte eine Steigerung um +6,4% auf insgesamt 13.673.856 Fluggäste erreichen. Ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen ging jedoch um 4,3 Prozentpunkte auf 43,2% zurück.

Lauda konnte durch die Stationierung zusätzlicher Flugzeuge die Basis in Wien ausbauen und mit diversen Neuaufnahmen und Frequenzerhöhungen auf bestehenden Destinationen einen Anteil am Gesamtpassagieraufkommen von 8,4% erreichen. Mit insgesamt 2.656.768 Reisenden war Lauda 2019 der zweitgrößte Carrier am Flughafen.

Eurowings, die drittgrößte Airline am Standort hat aufgrund von diversen Streckeneinstellungen und Frequenzreduktionen auf bestehenden Routen um 206.220 Fluggäste weniger befördert, wodurch der Marktanteil auf 7,2% (2018: 9,2%) zurückging. Insgesamt reisten 2.277.788 Passagiere mit Eurowings.

Ebenfalls erwähnenswert ist die positive Entwicklung von Wizz Air am Standort, die durch Neuaufnahmen und Frequenzerhöhungen ihr Angebot erweitern konnte und mit 2.080.809 Passagieren und einem Marktanteil von 6,6% zum viertgrößten Carrier in Wien avanciert ist.

### › **Rückgang beim Frachtaufkommen (-3,9%)**

Der Frachtbereich konnte sich auch im Jahr 2019 mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 95,5% gegenüber dem zweiten Cargo-Handling-Anbieter (Swissport) in einem schwierigen wirtschaftlichen Gesamtumfeld behaupten. Das von der Flughafen Wien AG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 271.077 Tonnen, was einem Minus von -3,9% gegenüber 2018 entspricht. Die rückläufige Entwicklung überwiegend im ersten Halbjahr entspricht dem globalen Trend und ist vor allem auf eine gebremste Handelsentwicklung zurückzuführen.

Die gesamte umgeschlagene Frachtmenge am Flughafen 2019 (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 283.806 Tonnen, was ebenso einem Rückgang von 3,9% entspricht. Während es bei der abgefertigten Luftfracht im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von 5,2% auf 204.740 Tonnen gab, blieb das Trucking-Volumen mit einem Wert von 79.066 Tonnen relativ konstant (-0,6%).

## Verkehrsentwicklung der Flughäfen Malta und Košice

### › Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen)

Verkehrskennzahlen	2019	Veränderung	2018
Gesamtpassagiere (in Mio.)	7,3	+ 7,4%	6,8
Flugbewegungen	51.910	+6,5%	48.737
MTOW (in Mio. Tonnen)	2,0	+ 6,0%	2,0
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	16.422	+3,7%	15.830

Der Flughafen Malta konnte 2019 erneut einen Rekord bei Passagieren und Bewegungen verzeichnen. Mit einem Wachstum von 7,4 % wurden mehr als 7,3 Millionen Fluggäste abgefertigt. Auch die Zahl der Flugbewegungen legte mit 51.910 gegenüber dem Vorjahr (2018: 48.737) deutlich zu. Der Sitzladefaktor blieb im Berichtsjahr mit 81,8% auf Vorjahresniveau. Durch die Einführung neuer Routen und neuer Airlines in der Haupt- und Nebensaison konnte der Flughafen Malta sein Streckennetz weiter ausbauen. Insgesamt wurden in 2019 mit 33 Fluglinien mehr als 125 Destinationen in 43 Ländern bedient.

Der größte Kunde des Flughafen Malta im Jahr 2019 war Ryanair mit einem Passagierzuwachs von 15,7%. Der Home Carrier Air Malta konnte im Berichtsjahr ebenfalls Wachstum verzeichnen und beförderte um 3,0% mehr Fluggäste als im Vorjahr. Weitere Zuwächse verzeichneten die dritt- und viertgrößten Airlinekunden easyJet (+4,4%) und Wizzair (+10,2%).

Die wichtigsten Destinationen des Flughafen Malta liegen in Großbritannien (1.710.613 Passagiere), Italien (1.446.069 Passagiere) und Deutschland (895.922 Passagiere). Zudem entwickelten sich Destinationen in den viert- und fünftgrößten Märkten Frankreich (+10,8%) und Spanien (+17,3%) in 2019 sehr dynamisch.

### › Košice (at-Equity-Beteiligung)

Verkehrskennzahlen	2019	Veränderung	2018
Gesamtpassagiere (in Mio.)	0,6	+2,9%	0,5
Flugbewegungen	6.028	-5,0%	6.346
MTOW (in Mio. Tonnen)	0,2	-0,1%	0,2
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	38	-40,9%	65

Der Flughafen Košice verzeichnete ein Passagierwachstum von 2,9% auf 555.325 Passagiere (2018: 539.552), was vor allem auf das starke Wachstum des Charterverkehrs zurückzuführen ist (+15.000 Passagiere). Die Flugbewegungen gingen um 5,0% auf 6.028 Bewegungen (2018: 6.346) zurück.

Im Linienverkehr verzeichneten Austrian Airlines mit +22,5% und LOT mit +16,6% das stärkste Wachstum am Standort Kosice, während Wizz Air mit -16,8% aufgrund der Basiserschließung in Kosice und der Reduktion von drei Destinationen im Mai/Juni 2019 zurückfiel. Weiters stellte Turkish Airlines den Betrieb in Kosice wegen des globalen Flugverbots für die Boeing 737-MAX 8 ein. Anfang Jänner 2019 wurde auch der Inlandverkehr nach Bratislava eingestellt.

&gt;

Erfreulich ist dagegen die Aufnahme einer Sommerverbindung nach London-Southend durch Ryanair.

Die wichtigsten Märkte im Linienverkehr waren wieder London mit mehr als 174.000 Passagieren vor Wien mit mehr als 70.000 Passagieren, gefolgt von Prag mit über 52.000 und Warschau mit über 45.000 Reisenden. Die Destinationen Wien, Prag und Warschau enthalten einen wesentlichen Transferanteil vor allem Richtung Deutschland, Italien, Frankreich, Schweiz und Niederlande.

Das Gesamt-MTOW im Linien- und Charterverkehr 2019 blieb stabil auf Vorjahresniveau.

## Entgelte- und Incentive-Politik des Flughafens Wien

Die Entgelтанpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie das Prozedere der Anpassungen für 2019 wurden durch das Flughafenentgeltgesetz (FEG) geregelt, welches seit 1. Juli 2012 in Kraft ist.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltsystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1. Jänner 2019 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit) vereinbarten und im FEG verankerten Price-Cap-Formel-Modells. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgelts gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt, das landseitige Infrastrukturentgelt und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgelts Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die zwölf Monate jeweils vom 1. August bis 31. Juli gerechnet werden. Im Falle eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die Flughafen Wien AG folgende Änderungen der Entgelte ab 1. Jänner 2019, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden:

- › Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: + 1,065%
- › Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: + 0,715%
- › Infrastrukturentgelt Betankung: + 0,896%

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) betrug unverändert € 0,46 pro abfliegendem Passagier.

Das Sicherheitsentgelt betrug unter Berücksichtigung der Anhebung gemäß Price-Cap-Formel im Jahr 2019 € 8,46 pro abfliegendem Passagier.

Der Transfer-Incentive, welcher die Rolle des Flughafens Wien als Umsteigeflughafen stärken soll, betrug im Jahr 2019 € 12,50 pro abfliegendem Transferpassagier.

Ergänzend wurde mit dem Volumen-Incentive das nachhaltige Passagier volumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert.

Zudem wurde mit dem Success Based-Incentive eine Start-Up Hilfe zur Entwicklung von zusätzlichem Passagier-Wachstum unter gewissen Bedingungen fortgeführt.

Die Flughafen Wien AG hat des Weiteren auch im Jahr 2019 das Incentive-Programm – bestehend aus dem Destinations- und Frequenz-Incentive sowie dem Frequenzdichte-Incentive –, welches die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert, fortgesetzt.

## Entgelte des Flughafen Malta

Die Entgelte des Flughafen Malta werden nach einer Tarifordnung abgerechnet. Die Gebühren wurden im Berichtsjahr nicht angehoben. Das aktuelle Incentive-Schema, welches Rabatte bei Lande-, Park- und sonstigen Gebühren v.a. im Winterflugplan beinhaltet, steht allen Airlines gleichermaßen zur Verfügung.

## Umsatzentwicklung 2019

### › Externe Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2019	Veränderung	2018
Airport	411,7	7,9%	381,7
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	166,3	1,8%	163,3
Retail & Properties	162,6	11,1%	146,4
Malta	100,3	8,8%	92,2
Sonstige Segmente	16,7	3,1%	16,2
<b>Externer Konzernumsatz</b>	<b>857,6</b>	<b>7,2%</b>	<b>799,7</b>

Die Umsatzerlöse des Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) stiegen im Vergleich zu 2018 um 7,2% von € 799,7 Mio. auf € 857,6 Mio. Die Details zur Umsatzentwicklung finden sich in den nachfolgenden Kapiteln.

Die Segmentberichterstattung wurde an die neue Berichtsstruktur angepasst. Die Passagier Services (Lounges, VIP-Services) werden nun gebündelt dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die Vergleichsangaben wurden entsprechend angepasst (IFRS 8.29).

# Entwicklung der Segmente

## › Ergebnis der Segmente 2019

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail& Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze	445,7	248,5	177,0	100,3	139,0	-252,9	857,6
Betriebsleistung	452,2	249,0	182,1	100,3	140,5	-252,9	871,3
Betriebsaufwand <sup>1</sup>	348,3	241,7	96,5	47,9	137,5	-252,9	619,0
EBITDA	187,6	15,8	103,3	63,5	14,7		384,8
EBITDA-Marge in %	42,1	6,3	58,4	63,3	10,5		44,9
EBIT	104,0	7,3	85,6	52,4	3,0		252,3
EBIT-Marge in %	23,3	2,9	48,4	52,3	2,2		29,4

1) Inkl. Abschreibungen, Wertminderungen sowie at Equity Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente

## › Ergebnis der Segmente 2018

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail& Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze	412,5	235,2	160,1	92,2	119,8	-220,1	799,7
Betriebsleistung	416,0	236,1	165,9	92,2	121,9	-220,1	812,0
Betriebsaufwand <sup>1</sup>	316,2	233,9	92,8	48,1	120,2	-220,1	591,2
EBITDA	183,3	10,7	90,4	53,2	12,7		350,4
EBITDA-Marge in %	44,4	4,6	56,5	57,8	10,6		43,8
EBIT	99,8	2,2	73,1	44,0	1,6		220,8
EBIT-Marge in %	24,2	1,0	45,7	47,8	1,4		27,6

1) Inkl. Abschreibungen, Wertminderungen sowie at Equity Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente

## › Segment Airport

Beträge in € Mio.	2019	Veränderung	2018
Aircraftbezogene Entgelte	78,1	11,2%	70,2
Passagierbezogene Entgelte	277,8	5,8%	262,7
Infrastrukturerelöse & Dienstleistungen	55,8	14,6%	48,7
<b>Umsatz Segment Airport</b>	<b>411,7</b>	<b>7,9%</b>	<b>381,7</b>

Im Geschäftsjahr 2019 verzeichnete das Segment Airport einen Umsatzanstieg um € 30,1 Mio., respektive 7,9% auf € 411,7 Mio. (2018: € 381,7 Mio.). Dem positiven Effekt des Passagierwachstums im Segment Airport stehen Anpassungen bei Incentives gegenüber, wodurch die Erlöse dieses Segments nicht im Ausmaß der Passagierzahlen stiegen. Die Erlöse aus aircraftbezogenen Entgelten stiegen im Vorjahresvergleich um 11,2% auf € 78,1 Mio. (2018: € 70,2 Mio.), gestützt durch den Anstieg des MTOW (plus 13,6%) und der gemäß Indexformel angehobenen Entgelte. Die passagierbezogenen Entgelte legten im

Berichtsjahr 2019 um 5,8% auf € 277,8 Mio. zu (2018: € 262,7 Mio.). Die Erlöse aus der Bereitstellung und Vermietung von Infrastruktur und aus sonstigen Dienstleistungen konnten ebenfalls deutlich um 14,6% auf € 55,8 Mio. gesteigert werden. Mit einem Anteil von 48,0% (2018: 47,7%) leistete das Segment Airport wie schon in den Vorjahren den größten Beitrag zum Konzernumsatz.

Die internen Umsatzerlöse steigen u.a. durch höhere interne Vermietungserlöse um 9,9% auf € 33,9 Mio. Die anderen Erträge konnten durch höhere Anlagenverkaufserlöse um € 3,1 Mio. auf € 6,6 Mio. gesteigert werden.

Der Materialaufwand im Segment Airport stieg um 4,0% auf € 4,3 Mio. (2018: € 4,1 Mio.) bedingt durch einen höheren Materialverbrauch aufgrund des Passagierwachstums. Auch der Personalaufwand stieg im Vorjahresvergleich in Folge eines höheren durchschnittlichen Personalstands von 562 Mitarbeitern (2018: 536) sowie kollektivvertraglicher Erhöhungen und höherer Rückstellungsdotierungen um 12,4% auf € 50,2 Mio. (2018: € 44,7 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen legten wegen höheren Instandhaltungsverpflichtungen um 7,5% auf € 46,6 Mio. (2018: € 43,4 Mio.) zu. Der interne Betriebsaufwand stieg aufgrund höheren internen Verrechnungen im Bereich von Sicherheitsdienstleistungen und passagierabhängig höheren Leistungen sowie projektbezogenen Aufwendungen um 16,3% auf € 163,5 Mio. (2018: € 140,5 Mio.).

Durch den Umsatzanstieg stieg das EBITDA um 2,4% auf € 187,6 Mio. (2018: € 183,3 Mio.), die EBITDA-Marge reduzierte sich jedoch um 2,3 Prozentpunkte auf 42,1% (2018: 44,4%).

Die Segmentabschreibungen liegen trotz eines Einmaleffekts aus der Wertminderung von Anlagen der Flugplatz Vöslau GmbH in Höhe von € 1,8 Mio. mit € 83,7 Mio. auf Vorjahresniveau (2018: 83,5 Mio.). Das EBIT des Segments Airport stieg daher im Berichtsjahr um 4,2% auf € 104,0 Mio. (2018: € 99,8 Mio.), die EBIT-Marge betrug 23,3% (2018: 24,2%).

### › Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Beträge in € Mio.	2019	Veränderung	2018
Vorfeldabfertigung	99,2	-0,3%	99,6
Frachtabfertigung	34,2	0,2%	34,1
Sicherheitsdienstleistungen	5,8	11,2%	5,2
Verkehrsabfertigung	18,4	17,4%	15,7
General Aviation, Sonstiges	8,7	-0,5%	8,8
<b>Umsatz Segment Handling &amp; Sicherheitsdienstleistungen</b>	<b>166,3</b>	<b>1,8%</b>	<b>163,3</b>

Das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen konnte im Berichtsjahr 2019 die externen Umsatzerlöse um 1,8% von € 163,3 Mio. auf € 166,3 Mio. steigern. Die Umsatzerlöse aus der Vorfeldabfertigung blieben mit € 99,2 Mio. gegenüber dem Vorjahreswert von € 99,6 Mio. nahezu konstant. Den höheren Erträgen von zusätzlichen Kunden standen Vertragsanpassungen und geringere Enteisungserlöse gegenüber. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung blieben trotz rückläufiger umgeschlagener Cargo-Volumina wegen Zusatzerträgen aus dem Dokumenten-Handling mit € 34,2 Mio. auf Vorjahresniveau (2018: € 34,1 Mio.). Die Erlöse aus der Verkehrsabfertigung konnten aufgrund steigender Flugbewegungen und neuer Kunden um 17,4% auf € 18,4 Mio. zulegen (2018: € 15,7 Mio.). Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) stieg bedingt durch erfolgreiche Neukunden-Akquisition auf 85,0% (2018: 84,0%). >

Die internen Erlöse steigen aufgrund höherer passagierbezogener interner Leistungsverrechnung um € 10,3 Mio. auf € 82,2 Mio.

Die Erlöse im Bereich General Aviation sowie die sonstigen Segmenterlöse konnten trotz des Sondereffekts durch die EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2018 nahezu auf Vorjahresniveau gehalten werden € 8,7 Mio. (2018: € 8,8 Mio.). Der Anteil des Segments Handling & Sicherheitsdienstleistungen am Konzernumsatz betrug 19,4% (2018: 20,4%).

Der Materialaufwand blieb mit € 8,5 Mio. um 3,6% geringfügig unter dem Vorjahresniveau von € 8,8 Mio. Der geringere Enteisungsmittelverbrauch wurde durch höhere Kosten für Weiterverrechnungen an Airlines für Dienstleistungen des Passagierhandlings und einen gestiegenen Materialverbrauch aufgrund höherer Flugbewegungen nahezu vollständig kompensiert. Der Personalaufwand für durchschnittlich 3.281 Mitarbeiter im Segment (2018: 3.091) stieg um 0,8% von € 179,4 Mio. auf € 180,9 Mio. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen aufgrund höherer Fremdleistungen, die vor allem im letzten Quartal für Abfertigungsdienste bezogen wurden, um 22,1% auf € 10,1 Mio.

Das Segment-EBITDA betrug € 15,8 Mio., einem Plus gegenüber dem Vorjahr von 47,1% (2018: € 10,7 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf höhere Umsatzerlöse und die erzielten Einsparungen im Personalbereich sowie bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zurückzuführen. Nach Abzug der Abschreibungen in Höhe von € 8,5 Mio. (2018: € 8,5 Mio.) ergibt sich ein EBIT-Anstieg um € 5,0 Mio. auf € 7,3 Mio. (2018: € 2,2 Mio.). Die EBITDA-Marge sowie EBIT-Marge erhöhten sich dadurch auf 6,3% bzw. 2,9% (2018: 4,6% bzw. 1,0%).

› Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	2019	Veränderung	2018
Parkerlöse	50,1	11,9%	44,8
Vermietung	27,8	4,3%	26,7
Center Management & Hospitality	84,6	13,0%	74,9
<b>Umsatz Segment Retail &amp; Properties</b>	<b>162,6</b>	<b>11,1%</b>	<b>146,4</b>

Die externen Umsatzerlöse des Segments Retail & Properties stiegen 2019 um 11,1% auf € 162,6 Mio. (2018: € 146,4 Mio.). Dazu trugen einerseits höhere Erlöse aus Center Management & Hospitality bei, welche um 13,0% auf € 84,6 Mio. zulegen konnten (2018: € 74,9 Mio.), andererseits die um 11,9% gestiegenen Parkerlöse von € 50,1 Mio. (2018: € 44,8 Mio.). Im Vermietungsbereich (exkl. Werbung) erhöhten sich die Erlöse um 4,3% auf € 27,8 Mio. (2018: € 26,7 Mio.). Der Anteil des Segments Retail & Properties am Konzernumsatz betrug 19,0% (2018: 18,3%).

Die anderen Erträge gingen im Vorjahresvergleich um 11,7% auf € 5,1 Mio. (2018: € 5,8 Mio.) zurück, was auf geringere Erlöse aus Grundstücksverkäufen gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen ist.

Der Materialaufwand inkl. bezogener Energie blieb leicht unter dem Vorjahresniveau u.a. aufgrund höherer bezogener Leistungen für Kundenaufträge, die von geringeren Energiekosten überkompensiert wurden. Der Personalaufwand stieg aufgrund eines höheren Personalstandes sowie den kollektivvertraglichen Erhöhungen von € 11,7 Mio. auf € 14,1 Mio. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich deutlich um 9,6% auf € 17,6 Mio. (2018: € 19,5 Mio.). Gründe dafür waren geringere Aufwendungen für die



Anmietung von Gebäuden, für Wartungs- und Instandhaltungskosten sowie für Marketing und Marktkommunikation. Die internen Betriebsaufwendungen lagen aufgrund höherer intern verrechneter Instandhaltungsleistungen um 6,9% bzw. 2,9 Mio. über dem Vorjahreswert von € 42,3 Mio.

Das EBITDA stieg im Vorjahresvergleich durch höhere Erträge um 14,2% auf € 103,3 Mio. (2018: € 90,4 Mio.). Die Abschreibungen legten leicht von € 17,3 Mio. auf € 17,7 Mio. zu. Das EBIT stieg daher im Vergleich zum Vorjahr um 17,1% auf € 85,6 Mio. (2018: € 73,1 Mio.). Die EBITDA-Marge verbesserte sich auf 58,4% (2018: 56,5%), die EBIT-Marge auf 48,4% (2018: 45,7%).

### › Segment Malta

Beträge in € Mio.	2019	Veränderung	2018
Airport	70,8	8,1%	65,5
Retail & Properties	29,2	10,8%	26,3
Sonstiges	0,4	9,6%	0,3
<b>Umsatz Segment Malta</b>	<b>100,3</b>	<b>8,8%</b>	<b>92,2</b>

Die externen Umsätze des Segments Malta betragen im Jahr 2019 € 100,3 Mio. (2018: € 92,2 Mio.). Die Umsätze aus dem Airport-Bereich, welche Erträge aus Tarifen, Aviation-Konzessionen und PRM-Services enthalten, stiegen im Vorjahresvergleich durch das Verkehrswachstum um 8,1% von € 65,5 Mio. auf € 70,8 Mio. Auch die Erlöse aus Retail-Outlets, Werbeflächen und Vermietungen inklusive VIP-Lounges und Parkerlösen konnten im Vorjahresvergleich um 10,8% auf € 29,2 Mio. zulegen (2018: € 26,3 Mio.). In Summe beträgt der Anteil des Segments Malta am Konzernumsatz 11,7% (2018: 11,5%).

Der Materialaufwand lag mit € 3,1 Mio. leicht unter dem Vorjahresniveau (2018: € 3,2 Mio.) Die Personalaufwendungen stiegen aufgrund des um 11,4% höheren Personalstands von 379 (2018: 340) sowie kollektivvertraglicher Erhöhungen um 8,8% auf € 10,7 Mio. (2018: € 9,9 Mio.). Sie beinhalten neben den laufenden Gehaltsaufwendungen auch Pensionsaufwendungen und gesetzliche Sozialabgaben. Der sonstige betriebliche Aufwand in Höhe von € 23,0 Mio. liegt um 11,1% unter dem Vorjahreswert. (2018: € 25,9 Mio.) und setzt sich u.a. aus Aufwendungen für Sicherheitspersonal, Reinigung, PRM-Leistungen, sonstigen Fremdpersonalleistungen, EDV, Airline-Marketing und Instandhaltungen zusammen. Die Reduktion ist im Wesentlichen auf die Anwendung von IFRS 16 zurückzuführen, welche zu einer Reduktion des Miet- und Pachtaufwandes und zu einer Erhöhung der Abschreibungen und des Finanzaufwandes führt.

Das EBITDA betrug € 63,5 Mio. (2018: € 53,2 Mio.), die EBITDA-Marge 63,3% (2018: 57,8%). Bei Abschreibungen von € 11,1 Mio. (2018: € 9,2 Mio.) erzielte das Segment Malta ein EBIT von € 52,4 Mio. (2018: € 44,0 Mio.) Die EBIT-Marge erhöhte sich im Vorjahresvergleich von 47,8% auf 52,3%, was neben der positiven wirtschaftlichen Entwicklung auch auf die Anwendung von IFRS 16 zurückzuführen ist.

### › Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2019	Veränderung	2018
Ver- und Entsorgung	8,9	6,0%	8,4
Telekommunikation und EDV	3,0	1,1%	3,0
Materialwirtschaft	1,5	-5,0%	1,6
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten (VAT)	1,0	-17,6%	1,2
Facility-Management, bauliche Instandhaltung	0,5	-34,8%	0,8
Besucherszentrum	0,6	-3,8%	0,6
GET2	0,8	n.a.	0,0
Sonstiges	0,4	-32,9%	0,7
<b>Umsatz Sonstige Segmente</b>	<b>16,7</b>	<b>3,1%</b>	<b>16,2</b>

Die externen Umsätze des Segments Sonstige Segmente lagen 2019 mit € 16,7 Mio. um 3,1% über dem Vorjahreswert in Höhe von € 16,2 Mio. Während es bei der Ver- und Entsorgung durch Preisanpassungen zu einem Umsatzanstieg um 6% auf € 8,9 Mio. kam (2018: € 8,4 Mio.), reduzierten sich die Umsätze des Facility-Management auf € 0,5 Mio. (2018: € 0,8 Mio.). Die externen Umsatzerlöse der Tochtergesellschaft GET2 betrugen € 0,8 Mio. aus Reinigungsdienstleistungen (ab 1.5.2019 vollkonsolidiert). Der Anteil des Segments Sonstige Segmente am externen Konzernumsatz betrug 1,9% (2018: 2,0%).

Die internen Erlöse erhöhten sich im Vergleichszeitraum u.a. im Bereich der Reinigungsleistungen sowie bei Instandhaltungs- und Wartungsleistungen für andere Berichtssegmente um 18,1% auf € 122,3 Mio. (2018: € 103,6 Mio.). Die anderen Erträge reduzierten sich von € 2,1 Mio. auf € 1,5 Mio.

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen lag mit € 23,6 Mio. vor allem durch geringere Aufwendungen für Energie um 2,1% unter Vorjahresniveau (2018: € 24,1 Mio.). Der Personalaufwand nahm durch einen höheren Personalstand von durchschnittlich 1.019 Mitarbeitern (2018: 729), sowie kollektivvertragliche Erhöhungen und Rückstellungsdotierungen um 20,4% auf € 67,2 Mio. (2018: € 55,8 Mio.) zu. Dies ist im Wesentlichen auf die Änderung des Konsolidierungskreises durch den Einbezug der GET2 ab 1. Mai 2019 zurückzuführen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um 13,6 % auf € 27,9 Mio. (2018: € 24,5 Mio.), v.a. aufgrund von Kosten für externe Fremdleistungen, die im Segment Sonstige Segmente bezogen und u.a. an andere Segmente weiterverrechnet werden. Der interne Betriebsaufwand stieg auf € 10,3 Mio. (2018: € 8,2 Mio.).

Die at-Equity-Ergebnisse beinhalten die laufenden Periodenergebnisse der at-Equity-Beteiligungen Flughafen Košice und City Airport Train (CAT) und liegen mit € 3,2 Mio. (2018: € 3,6 Mio.) etwas unter dem Vorjahr.

In Summe wurde im Jahr 2019 ein Segment-EBITDA in Höhe von € 14,7 Mio. (2018: € 12,7 Mio.) erzielt. Die Abschreibungen stiegen im Vorjahresvergleich u.a. im Bereich der EDV-Anlagen um 5,0% auf € 11,6 Mio. (2018: € 11,1 Mio.). Das EBIT erhöhte sich um 85,6% auf € 3,0 Mio. (2018: € 1,6 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 10,5% (2018: 10,6%), die EBIT-Marge 2,2% (2018: 1,4%).

# Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) für das Geschäftsjahr 2019 im Überblick:

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

Konzernergebnis	2019	Veränderung	2018
Umsatzerlöse	857,6	7,2%	799,7
Sonstige betriebliche Erträge	13,7	11,5%	12,3
<b>Betriebsleistung</b>	<b>871,3</b>	<b>7,3%</b>	<b>812,0</b>
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-489,7	5,3%	-465,1
At-Equity-Ergebnisse	3,2	-10,9%	3,6
<b>EBITDA</b>	<b>384,8</b>	<b>9,8%</b>	<b>350,4</b>
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-132,5	2,3%	-129,6
<b>EBIT</b>	<b>252,3</b>	<b>14,3%</b>	<b>220,8</b>
Finanzergebnis	-14,4	-15,3%	-12,5
<b>EBT</b>	<b>237,9</b>	<b>14,2%</b>	<b>208,3</b>
Steuern	-62,2	10,2%	-56,4
<b>Periodenergebnis</b>	<b>175,7</b>	<b>15,7%</b>	<b>151,9</b>
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	16,8	15,3%	14,6
davon Ergebnis Muttergesellschaft	158,9	15,7%	137,3
<b>Gewinn je Aktie in €</b>	<b>1,89</b>	<b>15,7%</b>	<b>1,63</b>

Die Umsatzerlöse stiegen um 7,2% auf € 857,6 Mio. (2018: € 799,7 Mio.), vor allem aufgrund des Passagierwachstums, höherer Shopping- und Gastronomieerlöse sowie gesteigerter Park- und Immobilienerlöse. Wegen der durch Urlaubsreisen bedingten Saisonalität des Flughafengeschäfts generiert die FWAG im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsätze.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit € 13,7 Mio. über dem Vorjahreswert in Höhe von € 12,3 Mio. Die aktivierten Eigenleistungen für Investitionsprojekte im Konzern erhöhten sich um 39,5% von € 5,5 Mio. auf € 7,7 Mio. Die Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen von € 3,4 Mio. (2018: € 3,7 Mio.) resultieren im Wesentlichen – wie auch im Vorjahr – aus Grundstücksverkäufen.

## › Betriebsaufwand 2019 um 4,6% gestiegen

Beträge in € Mio.	2019	Veränderung	2018
Materialaufwand und bezogene Leistungen	41,3	-2,0%	42,1
Personalaufwand	323,2	7,2%	301,5
Sonstiger betrieblicher Aufwand	125,2	3,0%	121,5
Abschreibungen, Wertminderungen	132,5	2,3%	129,6
<b>Summe Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen &amp; Wertminderungen)</b>	<b>622,2</b>	<b>4,6%</b>	<b>594,7</b>

&gt;

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen in Höhe von € 41,3 Mio. lagen im Jahr 2019 um 2,0% unter dem Vorjahresniveau (2018: € 42,1 Mio.) Geringere Aufwendungen für Energie und Enteisungsmaterial wurden von höheren Materialaufwendungen und bezogenen Fremdleistungen aufgrund des Passagier- und Flugbewegungsanstiegs nahezu zur Gänze kompensiert.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 7,2% von € 301,5 Mio. auf € 323,2 Mio. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf kollektivvertragliche Erhöhungen, einen höheren durchschnittlichen Personalstand (u.a. auch durch die erstmalige Konsolidierung der GET2), sowie auf Rückstellungsbewegungen (u.a. durch Aktualisierung versicherungsmathematischer Parameter) zurückzuführen. Der durchschnittliche Personalstand im Konzern (FTE, gewichtet nach Beschäftigungsgrad) stieg um 11,5% auf 5.385 Mitarbeiter (2018: 4.830). Die Zahl der Arbeitsverhältnisse (Kopfzahl) stieg um 14,2% auf 7.231.

Der Aufwand für Löhne stieg aufgrund kollektivvertraglicher Erhöhungen sowie aufgrund höherer Rückstellungsdotierungen im Bereich von Urlaub und Jubiläumsgelder (u.a. aufgrund der Aktualisierung versicherungsmathematischer Parameter) und der Änderung des Konsolidierungskreises (Vollkonsolidierung der GET2 ab 1. Mai 2019) um 5,3% auf € 129,6 Mio. (2018: € 123,0 Mio.). Die Gehaltsaufwendungen legten ebenfalls aufgrund der höheren Zahl an Angestellten, kollektivvertraglicher Erhöhungen und Rückstellungserfordernissen (u.a. aufgrund der Aktualisierung versicherungsmathematischer Parameter) sowie den Effekten aus der Änderung des Konsolidierungskreises durch den Einbezug der GET2 ab 1. Mai 2019 um 6,9% auf € 111,5 Mio. (2018: € 104,3 Mio.) zu. Die Aufwendungen für Abfertigungen inklusive Beiträge an Mitarbeitervorsorgekassen stiegen aufgrund von Rückstellungsbewegungen im Berichtsjahr um 46,6% von € 9,2 Mio. auf € 13,5 Mio., während die Aufwendungen für die Altersversorgung auf Vorjahresniveau lagen. Die Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge stiegen im Vorjahresvergleich um 5,3% auf € 62,6 Mio. (2018: € 59,5 Mio.). Die sonstigen Sozialaufwendungen erhöhten sich um 23,2% von € 2,4 Mio. auf € 3,0 Mio.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (inkl. Wertberichtigungen) stiegen im Vorjahresvergleich um 3,0% auf € 125,2 Mio. (2018: € 121,5 Mio.). Die wesentlichsten Veränderungen ergaben sich im Bereich der Miet- und Pacht aufwendungen (minus € 2,1 Mio, u.a. bedingt durch die Erstanwendung von IFRS 16 ab 1. Jänner 2019) und der Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwendungen (minus € 1,2 Mio.). Gegenläufig wirkten gestiegene Aufwendungen für Instandhaltungen und Sanierungsmaßnahmen (plus € 4,9 Mio.), Marketing und Marktkommunikation (plus € 1,5 Mio.), Aufwendungen für die Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren (plus € 1,7 Mio.) und der sonstige Betriebsaufwand, welcher die Fremdleistungen für die Betreuung der Lounges enthält (plus € 1,9 Mio.) Der Aufwand für Fremdpersonal legte im Vorjahresvergleich aufgrund von bezogenen Leistungen für den IT und Handlingbereich um € 7,3 Mio. zu, während die Aufwendungen für Fremdleistungen von Konzerngesellschaften durch die Vollkonsolidierung der GET2 ab 1. Mai 2019 um € 10,1 Mio. sanken.

### › At-Equity-Ergebnis

Die Ergebnisse der at-Equity-Beteiligungen betragen € 3,2 Mio. nach € 3,6 Mio. im Vorjahr und spiegeln das konstant positive operative Geschäft der beiden Beteiligungen Flughafen Košice und den City Airport Train (CAT) wider.

### › Konzern-EBITDA in Höhe von € 384,8 Mio.

EBITDA (Beträge in € Mio.)	2019	Veränderung	2018
Airport	187,6	2,4%	183,3
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	15,8	47,1%	10,7
Retail & Properties	103,3	14,2%	90,4
Malta	63,5	19,3%	53,2
Sonstige Segmente	14,7	15,4%	12,7
<b>Konzern-EBITDA</b>	<b>384,8</b>	<b>9,8%</b>	<b>350,4</b>

EBITDA Konzern Anteile (in %)	2019	2018
Airport	48,8	52,3
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	4,1	3,1
Retail & Properties	26,8	25,8
Malta	16,5	15,2
Sonstige Segmente	3,8	3,6
<b>Konzern-EBITDA</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der FWAG stieg gegenüber 2018 um 9,8% auf € 384,8 Mio. (2018: € 350,4 Mio.). Die EBITDA-Marge erhöhte sich auf 44,9% (2018: 43,8%).

### › Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen von € 132,5 Mio.

Beträge in € Mio.	2019	Veränderung	2018
Investitionen langfristiges Vermögen	171,8	3,7%	165,7
Planmäßige Abschreibungen	130,7	0,9%	129,6
Wertminderungen	1,8	n.a.	0,0
<b>Summe Abschreibungen, Wertminderungen</b>	<b>132,5</b>	<b>2,3%</b>	<b>129,6</b>

Die größten Investitionsprojekte betreffen den Umbau des Terminal (€ 37,7 Mio.), Office Park 4 (€ 24,7 Mio.), Vorfeld West (€ 12,3 Mio.), die Errichtung der beiden Hangar 8 und 9 (€ 11,4 Mio.). Am Flughafen Malta wurden im Berichtsjahr insgesamt € 19,9 Mio. investiert, u.a. in den Bau eines Parkhauses, Verbesserungen der Terminalinfrastruktur und Flugverkehrsflächen sowie in die Erweiterung des Cargo Village und eine neue 1 MWp Photovoltaik Anlage. Weitere Details sind im Konzernanhang (14) angeführt.

Die durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten im Berichtsjahr 2019 zur Erfassung einer Wertminderung von Anlagevermögen in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU) „Flugplatz Vöslau“ im Gesamtausmaß von € 1,8 Mio., die im Segment Airport erfasst wurde.

Nähere Informationen sind im Konzernanhang (7) angeführt. Die Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS 16 sind im Konzernanhang im Kapitel V. „Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ und Angabe (38) dargestellt.

&gt;

### › Konzern-EBIT auf € 252,3 Mio. gesteigert

EBIT (Beträge in € Mio.)	2019	Veränderung	2018
Airport	104,0	4,2%	99,8
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	7,3	224,5%	2,2
Retail & Properties	85,6	17,1%	73,1
Malta	52,4	19,0%	44,0
Sonstige Segmente	3,0	85,6%	1,6
<b>Konzern-EBIT</b>	<b>252,3</b>	<b>14,3%</b>	<b>220,8</b>

EBIT Konzern Anteile (in%)	2019	2018
Airport	41,2	45,2
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	2,9	1,0
Retail & Properties	33,9	33,1
Malta	20,8	19,9
Sonstige Segmente	1,2	0,7
<b>Konzern-EBIT</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Das Konzern-EBIT stieg aufgrund des besseren operativen Ergebnisses (EBITDA) trotz der höheren Abschreibungen um 14,3% auf € 252,3 Mio. (2018: € 220,8 Mio.). Die EBIT-Marge legte auf 29,4% (2018: 27,6%) zu.

### › Finanzergebnis minus € 14,4 Mio.

Beträge in € Mio.	2019	Veränderung	2018
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	0,7	109,5%	0,3
Zinsertrag	2,2	8,9%	2,0
Zinsaufwand	-17,9	13,2%	-15,9
Sonstiges Finanzergebnis	0,6	-38,8%	1,0
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-14,4</b>	<b>-15,3%</b>	<b>-12,5</b>

Das Finanzergebnis lag mit minus € 14,4 Mio. um 15,3% über dem Vorjahr (2018: minus € 12,5 Mio.). Die Beteiligungserträge ohne at-Equity-Unternehmen erhöhten sich auf € 0,7 Mio. aufgrund höherer Gewinnausschüttungen dieser Beteiligungen. Das negative Zinsergebnis betrug € 15,7 Mio. (2018: € 13,8 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf die Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit IFRS 16 (plus € 2,2 Mio.) zurückzuführen. Das sonstige Finanzergebnis betrug € 0,6 Mio. und beinhaltet die Folgebewertung von Wertpapieren (Anwendung von IFRS 9 ab dem Geschäftsjahr 2018 betreffend Schuldtitel (FVPL), siehe Anhangangabe (10)).

### › Konzern-Periodenergebnis von € 175,7 Mio. (plus 15,7%)

In Summe steigerte die FWAG 2019 das Ergebnis vor Ertragsteuern um 14,2% auf € 237,9 Mio. (2018: € 208,3 Mio.).

Die Einkommen der jeweiligen Gesellschaften werden in der Republik Österreich (25%), in Malta (für maltesische Gesellschaften 35%) sowie in der Slowakei (für slowakische Tochtergesellschaften 21%) besteuert. Die Steuerquote betrug 2019 26,1% (2018: 27,1%). Die Ertragsteuern betragen € 62,2 Mio. (2018: € 56,4 Mio.).

Das Periodenergebnis lag bei € 175,7 Mio. (2018: € 151,9 Mio.). Darin enthalten ist u.a. der anteilige Verlust der Tochtergesellschaft BTS Holding a.s.. Das Ergebnis der Minderheitenanteile an den maltesischen Gesellschaften (MIA-Gruppe und MMLC) belief sich im Geschäftsjahr 2019 auf € 16,8 Mio. (2018: € 14,6 Mio.). Somit beläuft sich das auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallende Periodenergebnis für das Geschäftsjahr 2019 auf € 158,9 Mio. (2018: € 137,3 Mio.), was einem Plus von 15,7% entspricht.

Im Geschäftsjahr 2019 waren durchschnittlich gewichtet 83.966.504 Aktien (2018: 84.000.000 Stück) im Umlauf daraus errechnet sich ein Ergebnis je Aktie von € 1,89 (2018: € 1,63). Zum Stichtag 31. Dezember 2019 hielt die Flughafen Wien AG 47.939 Anteile an eigenen Aktien.

## Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

### › Bilanzstruktur

	2019		2018	
	in € Mio.	in % der Bilanzsumme	in € Mio.	in % der Bilanzsumme
<b>AKTIVA</b>				
Langfristiges Vermögen	1.999,6	86,9	1.957,2	90,7
Kurzfristiges Vermögen	301,1	13,1	200,9	9,3
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.300,6</b>	<b>100,0</b>	<b>2.158,1</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>				
Eigenkapital	1.380,9	60,0	1.297,0	60,1
Langfristige Schulden	572,5	24,9	549,3	25,5
Kurzfristige Schulden	347,2	15,1	311,8	14,4
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.300,6</b>	<b>100,0</b>	<b>2.158,1</b>	<b>100,0</b>

### › Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen ist im Vergleich zum 31. Dezember 2018 um 2,2% auf € 1.999,6 Mio. gestiegen (2018: € 1.957,2 Mio.). Die Veränderung ergibt sich durch laufende Zugänge in bei immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von € 171,8 Mio., denen Abschreibungen und Wertminderungen in Höhe von € 132,5 Mio. gegenüberstehen. Weiters kam es durch die Anwendung von IFRS 16 ab 1. Jänner 2019 zu einem Anstieg des langfristigen Vermögens um € 39,2 Mio. wovon € 37,2 Mio. aus dem Ansatz von langfristigen Mietverträgen des >

Flughafen Malta resultieren. Die Veränderung der sonstigen Vermögenswerte ist im Wesentlichen auf Umgliederungen aufgrund des Fälligkeitsprofils von Termingeldern und neuen Veranlagungen (per Saldo minus € 67,5 Mio.) sowie der Umgliederung von Mietvorauszahlungen für Leasingverhältnisse (IFRS 16) zu den Nutzungsrechten (minus € 30,8 Mio.) zurückzuführen. In Summe reduzierte sich damit der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen auf 86,9% (2018: 90,7%).

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.530,3 Mio. (2018: € 1.448,9 Mio.) die größte Position des langfristigen Vermögens dar: Hier stehen Investitionen (Zugänge) inkl. Konsolidierungskreisänderungen (Erstkonsolidierung GET2 ab 1. Mai 2019) in Höhe von € 144,3 Mio. und Umbuchungen in Höhe von € 0,7 Mio., den planmäßigen Abschreibungen in Höhe von € 119,3 Mio., Wertminderungen von € 1,8 Mio. sowie den Buchwertabgängen in Höhe von € 1,3 Mio. gegenüber.

Der Buchwert der Grundstücke und Bauten erhöhte sich um 2,8% von € 1.002,7 Mio. (2018) auf € 1.030,6 Mio. in 2019. Neben Investitionen in Höhe von € 27,6 Mio. wurden Abschreibungen in Höhe von € 61,0 Mio. erfasst und Umbuchungen aus fertiggestellten Projekten in Höhe von € 4,2 Mio. vorgenommen. Die Buchwertabgänge betragen in dieser Position € 1,1 Mio., die Anpassungen betreffend IFRS 16 € 58,3 Mio.

Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ mit einem Buchwert von € 255,7 Mio. zum 31. Dezember 2019 reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,6% (2018: € 262,5 Mio.). Einerseits wurden Investitionen und Umbuchungen von fertiggestellten Projekten in Höhe von € 29,3 Mio. erfasst und andererseits Abschreibungen und Wertminderungen in Höhe von € 36,0 Mio. verzeichnet. Die Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ nahm im Vorjahresvergleich um 12,1% auf € 115,6 Mio. (2018: € 103,0 Mio.) zu.

Die geleisteten Anzahlungen und in Bau befindlichen Projekte verzeichneten einen Anstieg des Buchwerts durch laufende Bauprojekte am Standort Wien und Malta um € 47,8 Mio. auf € 128,5 Mio. (2018: € 80,7 Mio.) Von den Zugängen betreffen den Terminalumbau € 37,7 Mio., den Hubschrauberhangar € 2,7 Mio. und das Parkhaus in Malta € 6,9 Mio.

Der Buchwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien stieg im Vergleich zum Vorjahr um 10,7% und betrug zum Jahresende € 178,7 Mio. (2018: € 161,5 Mio.). Den planmäßigen Abschreibungen in Höhe von € 5,8 Mio. stehen Umbuchungen in das Sachanlagevermögen in Höhe von € 2,7 Mio. sowie Investitionen und geleistete Anzahlungen, im Wesentlichen betreffend den Office Park 4, in Höhe von € 25,4 Mio. sowie IFRS 16 Anpassungen in Höhe von € 0,3 Mio. entgegen.

Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, stieg um 1,9% von € 42,9 Mio. auf € 43,7 Mio. Dies ist einerseits auf Ausschüttungen in Höhe von € 2,1 Mio. zurückzuführen, andererseits wurden einerseits laufende Erträge aufgrund der positiven Entwicklung dieser Beteiligungen in Höhe von € 3,2 Mio. verbucht sowie andererseits einen Abgang aufgrund der Konsolidierungskreisänderung in Höhe von € 0,3 Mio. verzeichnet (Vollkonsolidierung der GET2 ab 1. Mai 2019). Die langfristigen sonstigen Vermögenswerte nahmen von € 148,2 Mio. auf € 80,7 Mio. ab. Die Eigenkapitaltitel des langfristigen Vermögens reduzierten sich im Wesentlichen durch die Bewertung der Finanzinstrumente von € 5,2 Mio. auf € 4,5 Mio. Durch die Erstanwendung von IFRS 16 kam es zur Umgliederung von Mietvorauszahlungen für Leasingverhältnisse zu den Nutzungsrechten (minus € 30,8 Mio.). Aufgrund des Fälligkeitsprofils der Termingelder sowie der Reinvestition in andere Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens reduzierten



sich die sonstigen Forderungen im Zusammenhang mit Veranlagungen von € 111,3 Mio. auf € 75,2 Mio.

Das kurzfristige Vermögen erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 49,9% auf € 301,1 Mio. (2018: € 200,9 Mio.). Dies ist vor allem auf stichtagsbezogene, höhere Liquiditätsbestände und einen höheren Stand an Veranlagungen von € 55,7 Mio. (2018: € 45,0 Mio.) zurückzuführen. Die Vorräte blieben mit € 6,2 Mio. nahezu auf Vorjahresniveau. Der Buchwert der Wertpapiere zum 31. Dezember 2019 stieg einerseits durch die Marktwertbewertung bestehender Veranlagungen sowie andererseits durch den Kauf von zwei neuen Wertpapieren um € 30,6 Mio. auf € 58,7 Mio. (2018: € 28,1 Mio.).

### › Bilanzpassiva

Das Eigenkapital der Flughafen-Wien-Gruppe ist im Berichtsjahr um 6,5% von € 1.297,0 Mio. auf € 1.380,9 Mio. gestiegen. Dem Periodenergebnis (vor nicht beherrschenden Anteilen) von € 175,7 Mio. stehen die Ausschüttung der Dividende der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von € 74,8 Mio. sowie Ausschüttungen an nicht beherrschende Anteilseigner in Höhe von € 8,3 Mio. gegenüber. Die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen, die Marktwertbewertung von Wertpapieren, sowie die planmäßige Entwicklung der Neubewertungsrücklage führten zu einer Veränderung der sonstigen Rücklagen in Höhe von € 9,0 Mio. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich leicht auf 60,0% (2018: 60,1%).

Die nicht beherrschenden Anteile zum 31. Dezember 2019 betreffen die restlichen Anteilseigner des Flughafen Malta (Malta International Airport plc), der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) sowie der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. Sie veränderten sich durch das laufende Jahresergebnis der Tochtergesellschaften sowie der vorgenommenen Ausschüttungen. Der Buchwert der nicht beherrschenden Anteile betrug € 104,6 Mio. (2018: € 96,2 Mio.).

Die Erhöhung der langfristigen Schulden um 4,2% von € 549,3 Mio. auf € 572,5 Mio. resultiert primär aus der Erfassung von Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16. Gegenläufig wirkten Umgliederungen von Finanzverbindlichkeiten aufgrund des Fälligkeitsprofils. Die langfristigen Rückstellungen stiegen v.a. durch die laufende Dotation (inkl. Aktualisierung von versicherungsmathematischen Parametern) von langfristigen Personalrückstellungen von € 162,7 Mio. auf € 175,0 Mio. zum 31. Dezember 2019. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten verringerten sich von € 39,5 Mio. auf € 28,6 Mio. aufgrund von Anpassungen im Zusammenhang mit der Erstanwendung von IFRS 16.

Die kurzfristigen Schulden sind im Vergleich zum 31. Dezember 2018 um 11,4% auf € 347,2 Mio. gestiegen (2018: € 311,8 Mio.). Dies ist einerseits auf höhere kurzfristige Rückstellungen in Höhe von € 224,0 Mio. (2018: € 151,1 Mio.), z.B. aus der Abgrenzung von noch nicht abgerechneten Ermäßigungen und Incentives und höheren Rückstellungen für noch nicht fakturierte Leistungen zurückzuführen. Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten, welche von € 62,4 Mio. auf € 52,4 Mio. zurückgingen, beinhalten im Wesentlichen die noch offene Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren. Die Reduktion der kurzfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten von € 57,0 Mio. auf € 25,4 Mio. ist auf Rückzahlung von Barvorlagen bei Banken im Ausmaß von € 32,0 Mio. zurückzuführen. Die Steuerrückstellung blieb trotz der Ergebnisverbesserung aufgrund von höhe-

ren Steuervorauszahlungen mit € 11,4 Mio. auf Vorjahresniveau. Die Lieferantenverbindlichkeiten erhöhten sich stichtagsbezogen um 9,8% von € 41,4 Mio. auf € 45,4 Mio.

### › Finanzkennzahlen

	2019	Veränderung	2018
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	1.380,9	6,5%	1.297,0
Eigenkapitalquote in %	60,0	n.a.	60,1
Nettoverschuldung in € Mio. <sup>1</sup>	-81,4	-58,9%	-198,2
Gearing in % <sup>1</sup>	5,9	n.a.	15,3
Working Capital in € Mio.	-177,1	-56,2%	-113,4
Anlagenintensität in %	83,6	n.a.	85,8
Anlagendeckungsgrad in %	97,7	n.a.	94,8

1) 2018 angepasst um Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 (Vergleichswert 1.1.2019)

# Geldflussrechnung

## > Geldflussrechnung

in € Mio.	2019	Veränderung	2018
Flüssige Mittel per 1.1.	30,1	-37,2%	47,9
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	373,0	28,1%	291,2
Cashflow aus Investitionsaktivitäten	-176,1	-11,4%	-198,8
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-142,3	29,1%	-110,2
Endbestand der flüssigen Mittel <sup>1)</sup>	84,8	181,7%	30,1
<b>Free Cashflow</b>	<b>196,9</b>	<b>113,2%</b>	<b>92,4</b>

1) Unter Berücksichtigung von Konsolidierungskreisänderungen

Im Geschäftsjahr 2019 erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe einen Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von € 373,0 Mio., ein Plus von 28,1% gegenüber dem Vorjahr (€ 291,2 Mio.). Das operative Ergebnis (EBT zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen abzüglich Bewertung der Finanzinstrumente) stieg im Vorjahresvergleich um 9,8% auf € 369,8 Mio. (2018: € 336,9 Mio.). Neben Einzahlungen aus Dividendenausschüttungen der at-Equity-bilanzierten Unternehmen in Höhe von € 2,1 Mio. (2018: € 1,6 Mio.) wurden auch Zinszahlungen in Höhe von € 15,9 Mio. (2018: € 16,0 Mio.) sowie Einzahlungen aus Zinserträgen in Höhe von € 2,3 Mio. (2018: € 1,7 Mio.) erfasst. Weiters wurden im Berichtsjahr Ertragsteuern in Höhe von € 69,8 Mio. (2018: € 61,5 Mio.) abgeführt. Bei den sonstigen Rückstellungen wurden im Berichtsjahr € 76,2 Mio. (2018: € 35,1 Mio.) aufgebaut, die restlichen Passiva reduzierten sich um € 0,6 Mio. (2018: € 2,3 Mio.).

Der Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeiten betrug minus € 176,1 Mio. gegenüber minus € 198,8 Mio. im Jahr 2018. Im Berichtsjahr erfolgten Auszahlungen für Anlagenzugänge (inkl. Finanzanlagen) in Höhe von € 177,1 Mio. (2018: € 145,1 Mio.). Die Einzahlungen aus dem Anlagenabgang (inkl. Finanzanlagen) erhöhten sich im Vorjahresvergleich von € 1,6 Mio. auf € 5,3 Mio. Weiters wurden im Berichtsjahr € 110,7 Mio. (2018: € 95,3 Mio.) in kurz- und langfristige Veranlagungen investiert. Dem stehen Einzahlungen aus abgelaufenen Veranlagungen in Höhe von € 106,1 Mio. (2018: € 40,0 Mio.) gegenüber.

Der Free Cashflow (Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit plus Cashflow aus der Investitionstätigkeit) erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund der geringeren Auszahlungen im Investitionsbereich in Verbindung mit dem starken Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit von € 92,4 Mio. auf € 196,9 Mio.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von minus € 142,3 Mio. ist auf die Veränderung von Finanz- und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von € 57,4 Mio., auf die Dividendenausschüttung an die Gesellschafter der Muttergesellschaft in Höhe von € 74,8 Mio. und an nicht beherrschende Anteilseigner in Höhe von € 8,3 Mio. sowie für den Erwerb von eigenen Aktien in Höhe von € 1,8 Mio. zurückzuführen.

Per Saldo resultiert daraus eine Erhöhung der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2018 auf € 84,8 Mio. (2018: € 30,1 Mio.).

## Investitionen

Beträge in € Mio.	2019	Veränderung	2018
Immaterielles Anlagevermögen	3,3	24,9%	2,6
Sachanlagevermögen inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien	168,5	3,3%	163,1

Von den erfolgten Investitionen in das langfristige Vermögen entfallen € 168,5 Mio. auf Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie € 3,3 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. Die größten Zugänge des langfristigen Vermögens im Geschäftsjahr 2019 bzw. 2018 sind im Konzernanhang (Anhängerläuterung (14)) beschrieben.

## Beteiligungen an ausländischen Flughäfen

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) war im Jahr 2019 an zwei internationalen Flughäfen beteiligt:

- › Am Flughafen Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen) hielt die FWAG per 31. Dezember 2019 durchgerechnet einen Anteil von 48,44% der Aktien: 40% der Aktien besitzt die Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC), an der die FWAG seit Ende des ersten Quartals 2016 einen Anteil von 95,85% hält, 10,1% besitzt die FWAG direkt (über VIE (Malta) Limited), 20% hält die maltesische Regierung. Die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet.
- › Am Flughafen Košice (at-Equity-Beteiligung) ist die Flughafen Wien AG indirekt mit 66% beteiligt. Obwohl die Flughafen Wien AG über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, wird diese Gesellschaft gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

## Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzernanhang (Anhängerläuterungen (36) und (37)) erörtert.

## Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2019 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

# Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung der FWAG erfolgt mithilfe eines Kennzahlensystems, das auf ausgewählten, eng aufeinander abgestimmten Kenngrößen basiert. Diese Steuerungsgrößen definieren das Spannungsfeld zwischen Wachstum, Rentabilität und finanzieller Sicherheit, in dem sich die FWAG bei der Verfolgung ihres obersten Unternehmensziels „profitables Wachstum“ bewegt.

Hohe Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung. Die Abschreibungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen abzüglich Wertaufholungen entspricht, ist eine wesentliche Erfolgsgröße, ebenso wie die EBITDA-Marge. Für 2019 wird eine EBITDA-Marge von 44,9% (2018: 43,8%) ausgewiesen.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur hohe Priorität. Gemessen wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, die Relation Net-Debt / EBITDA auf höchstens das 2,5 fache zu begrenzen. Zum Stichtag 31.12.2019 betrug das Verhältnis 0,2 (2018: 0,4).

Die Finanz- und Leasingverbindlichkeiten reduzierten sich um € 57,4 Mio., im Wesentlichen durch planmäßige und vorzeitige Tilgungen und den starken Cashflow. Die liquiden Mittel betragen zum 31. Dezember 2019 € 84,8 Mio. (2018: € 30,1 Mio.). Veranlagungen in der Höhe von € 131,0 Mio. (2018: € 156,3 Mio.) sind in den kurz- bzw. langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen. Die Nettoverschuldung unter Berücksichtigung dieser Veranlagungen beträgt € 81,4 Mio. (1.1.2019: € 198,2 Mio.). Bei einem buchmäßigen Eigenkapital in Höhe von € 1.380,9 Mio. (2018: € 1.297,0 Mio.) resultiert daraus ein Gearing von 5,9% (2018: 11,0%).

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBITDA-Marge vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax – ROE), die das Verhältnis von Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Zusätzlich werden die Kennzahl ROCE (Return on Capital Employed) sowie der Cashflow zur Steuerung des Konzerns herangezogen.

## › Rentabilitätskennzahlen in % bzw. € Mio.

	2019	2018
EBITDA-Marge <sup>1</sup>	44,9	43,8
EBIT-Marge <sup>2</sup>	29,4	27,6
ROE <sup>3</sup>	13,1	12,1
ROCE vor Steuern <sup>4</sup>	13,9	12,5
ROCE nach Steuern	10,4	9,4
Free Cashflow in € Mio.	196,9	92,4

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

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

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

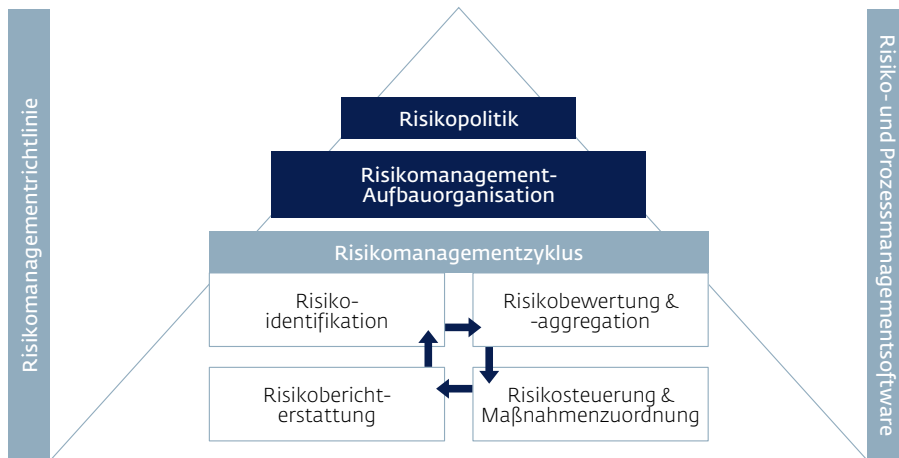
4) ROCE vor Steuern (Return on Capital Employed before Tax) = EBIT / durchschnittliches Capital Employed (Capital Employed = langfristiges Vermögen, Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögenswerte inkl. Termineinlagen abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten)

&gt;

# Risiken der zukünftigen Entwicklung

## › Risikomanagementsystem

Um wesentliche Chancen und Risiken der zukünftigen Geschäftsentwicklung zeitnah und umfassend abbilden zu können, verfügt die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) über ein Risikomanagementsystem, das alle relevanten Aspekte identifiziert, analysiert, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt. Dieses System ist in der folgenden Grafik wiedergegeben:



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

Die Prinzipien und Grundsätze des Risikomanagementsystems beruhen einheitlich für die gesamte Gruppe auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“. Die Operationalisierung und Umsetzung dieser Standards erfolgt durch eine eigene Richtlinie. Aufgrund der spezifischen organisatorischen Rahmenbedingungen hat der Flughafen Malta eine eigene Richtlinie zum Risikomanagement erlassen, die auf den eingangs erwähnten gruppenweit einheitlichen Standards aufbaut. In diesen Richtlinien werden jeweils die risikopolitischen Grundsätze, sowie die formalisierte Aufbau- und Ablauforganisation für die Wahrnehmung der Aufgaben und Agenden des Risikomanagements festgelegt.

Das Risikomanagement für die Flughafen Wien AG ist organisatorisch im Bereich des strategischen Controllings angesiedelt. Während aus dieser Funktion heraus sämtliche Risikomanagementaktivitäten zentral koordiniert werden, sind alle Beschäftigten der FWAG aufgefordert, sich in ihrem Tätigkeitsbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen, um die Funktion in die laufenden Geschäftsprozesse zu integrieren. Zuständig dafür sind insbesondere die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und den verbundenen Unternehmen.

Auf Basis dieser Verantwortlichkeiten wird der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der abschließenden Berichterstattung, effizient durchlaufen. Begleitet wird dieser Prozess von einer umfassenden Dokumentation des gesamten Risi-

komanagementsystems in Gestalt einer Prozess- und Risikomanagement-Software, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht.

Außerdem nimmt das interne Kontrollsystem (IKS) Risikoagenden im Sinne der Sicherstellung der Zuverlässigkeit der betrieblichen Berichterstattung, der Einhaltung der damit verbundenen Gesetze und Vorschriften sowie des Schutzes des Vermögens der Flughafen-Wien-Gruppe wahr. Daneben prüft die Revisionsabteilung die Geschäftsgebarung und die Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Damit stehen dem Vorstand alle notwendigen Instrumente und Strukturen zur Verfügung, um Risiken frühzeitig zu erkennen und die entsprechenden Maßnahmen zu ihrer Abwehr bzw. Minimierung setzen zu können. Die bestehenden Systeme werden laufend evaluiert und weiterentwickelt.

Ergänzt wird das Risikomanagement um ein konzernweites Chancenmanagement, das dazu dient, rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen zu erkennen und zur Marktreife zu entwickeln. Weitere Informationen sind im nachfolgenden Textteil zu finden.

Im Folgenden werden die maßgeblichen Entwicklungen in den vier Hauptrisikoklassen der Flughafen-Wien-Gruppe dargestellt.

### › Gesamtwirtschaftliche, politische und rechtliche Risiken

Der Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe wird wesentlich von der weltweiten, europäischen und regionalen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die ihrerseits maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen bzw. eine nachhaltige Verlangsamung des Wirtschaftswachstums können daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens haben.

Das Wirtschaftswachstum in Europa hat sich im Jahr 2019 nach dem hohen Niveau in den vergangenen Jahren abgeschwächt. Nachdem das BIP 2018 noch um 1,9% gewachsen ist, wird für 2019 nur mit einem Wachstum von 1,2% gerechnet. Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass sich die Verlangsamung des Wachstums verfestigt, die Prognosen für 2020 und 2021 liegen ebenfalls nur bei 0,8% bzw. 1,2%. Hauptgrund dafür sind die hohe globale Unsicherheit, die schwache Auslandsnachfrage und die Auswirkungen der Corona-Virus Verbreitung, die Investitionen und Exporte belasten. (Quelle: OECD - Interim Economic Outlook, März 2020).

In Österreich wird für 2019 mit einem Wachstum in Höhe von 1,7% gerechnet, ein Wert, der über dem Durchschnitt des Euroraumes liegt, jedoch hinter dem Wachstum der vergangenen Jahre. Mittelfristig wird der Trend des schwächeren Wachstums fortbestehen. (Quelle: WIFO Konjunkturprognose, 19. Dezember 2019)

Für 2020 wurde ursprünglich ein stabiles bis leicht beschleunigtes Wachstum prognostiziert. Angesichts des Auftretens des Corona Virus ist dieser Ausblick nunmehr mit großer Unsicherheit behaftet. Ob und in welchem Ausmaß eine Schwächung der Konjunktur eintreten wird, hängt von der weiteren Dauer und Intensität der Epidemie ab.

Unsicherheiten im geopolitischen Bereich bestehen weiterhin im Hinblick auf die politischen Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Russland. Die von der Europäischen Union verhängten Sanktionen gegenüber Russland wurden am 19. Dezember um weitere sechs Monate (bis Ende Juli 2020) verlängert. Die Flughafen Wien AG erwartet dar- >

aus jedoch keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien.

In der Golfregion gibt es seit Monaten politische Spannungen und Konflikte zwischen den USA und dem Iran. Als Konsequenz des Abschusses eines ukrainischen Verkehrsflugzeuges durch das iranische Militär Mitte Jänner 2020 hat Austrian Airlines ihre Verbindung nach Teheran bis auf weiteres ausgesetzt. Die Auswirkungen auf den Flughafen Wien sind aber gering. Der Anteil des Irans am gesamten Passagieraufkommen am Flughafen Wien beträgt weniger als 0,3% (Berechnungsbasis abfliegende Passagiere). Bei einer weiteren Eskalation des Konfliktes und einem möglichen Übergreifen auf die gesamte Region ist allerdings mit negativen Auswirkungen in einem höheren Ausmaß zu rechnen. Der Marktanteil der Region Naher und Mittlerer Osten am gesamten Passagieraufkommen am Flughafen Wien liegt bei rund 5% (Berechnungsbasis abfliegende Passagiere).

Der per Ende Jänner 2020 vollzogene Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union hat nach Einschätzung von Wirtschaftsforschern aufgrund der vergleichsweise geringen Intensität der ökonomischen Verflechtungen zwischen Österreich und Großbritannien nur geringe Auswirkungen auf die österreichische Wirtschaft und somit auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien. Der durch den EU-Austritt hervorgerufene Dämpfungseffekt auf die österreichische Wirtschaftsleistung wird vom IMF – selbst bei einem Austritt ohne nachfolgende Einigung auf ein gemeinsames Handelsabkommen – mit maximal 0,5% angegeben. (Quellen: IHS, Februar 2017; IMF, Juli 2018). Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien sind demzufolge als gering einzustufen.

Punktuell könnten sich durch eine mögliche Abschwächung des britischen Pfunds und der damit verbundenen geringeren Kaufkraft der britischen Passagiere negative Auswirkungen auf die Umsätze im Bereich Shopping und Gastronomie ergeben. Insgesamt ist das Ausmaß dieses Risikos aber begrenzt. Im Jahr 2019 belief sich der Anteil Großbritanniens am Passagieraufkommen am Flughafen Wien, gemessen an den abgeflogenen Passagieren, auf 6,2%.

Eine höhere Relevanz hat der bevorstehende Austritt für den Flughafen Malta. Großbritannien hat dort einen Anteil von rund 23,4% (1-12/2019) am gesamten Passagieraufkommen. Dadurch könnten sich auch kurzfristig negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen ergeben.

Politische Spannungen bzw. terroristische Bedrohungen in einzelnen Ländern und Regionen haben negative Auswirkungen auf die Buchungslage in den entsprechenden Tourismusdestinationen. In der Vergangenheit war jedoch zu beobachten, dass derartige Rückgänge nur kurzfristiger Natur waren bzw. durch andere Destinationen kompensiert wurden. Negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien würden sich allenfalls dann ergeben, wenn diese Substitutionseffekte nur teilweise erfolgen oder alternative Destinationen per Individualverkehr bedient werden. Des Weiteren sind nachteilige Umsatzeffekte im Duty-free Geschäft möglich, falls Passagiere von Non-EU-Destinationen auf Ziele innerhalb des Binnenmarktes ausweichen.

Die EU-Kommission und die EU-Gesetzgebung arbeiten weiterhin die Punkte des im Dezember 2015 vorgestellten Aviation Package ab. Vor allem die Revision der EASA (European Union Aviation Safety Agency)-Grundverordnung konnte bereits abgeschlossen werden. Die EASA erhält mehr und teilweise auch neue Kompetenzen.

Derzeit prüft die Europäische Kommission eine Revision der Richtlinie zur Entgeltregulierung. Hier steht die verpflichtende Anwendung einer einheitlichen single-till Regelung



zur Berechnung der Flughafenentgelte zur Diskussion. Eine Umsetzung dieser Regelung könnte die Ertragslage der Verkehrsflughäfen wesentlich beeinflussen.

Für die Evaluierung der Bodenverkehrsdienste (BVD)-Richtlinie wurde im Februar 2019 eine Roadmap veröffentlicht, die die Evaluierung voraussichtlich bis 2021 vorsieht. Der Ausgang dieser Bewertung ist derzeit noch offen. Eine weitere Zunahme der Anzahl an Handling-Agents in den zugangsbeschränkten Bodenabfertigungsdiensten würde den Wettbewerbs- und Preisdruck am Markt weiter verschärfen.

Seit dem Jahr 2012 ist auch die Luftfahrt in das System des „European Union Emissions Trading System“ (EU ETS) einbezogen. Die ICAO (International Civil Aviation Organization) hat sich nun auf eine Vorgangsweise zur Reduktion bzw. zum Ausgleich klimaschädlicher Emissionen aus dem Luftverkehr geeinigt.

Die Kosten der ETS-Zertifikate dürften in den kommenden Jahren jedoch deutlich steigen, da in Phase 4 des EU-Emissionshandels (ab 2021) mit einer weiteren Reduktion der ETS-Zertifikate gerechnet werden muss. Dies könnte zur Folge haben, dass der Flugverkehr im europäischen Kontext teurer wird.

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene wird derzeit intensiv über neue Maßnahmen zur Reduktion von CO<sub>2</sub> Emissionen diskutiert. Von möglichen neuen Regularierungen bzw. Änderungen bei der Besteuerung von fossilen Energieträgern ist potenziell auch der Luftverkehr betroffen. Die von der österreichischen Bundesregierung im Koalitionsabkommen angekündigte Erhöhung der Ticketsteuer auf der Kurz- und Mittelstrecke führt zu einer Verteuerung der Ticketpreise und würde sich negativ auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien auswirken.

Weiters können Änderungen von behördlichen Auflagen oder relevanten gesetzlichen Grundlagen Einfluss auf das Unternehmensergebnis nehmen. Diese politischen und regulatorischen Risiken werden laufend beobachtet und bewertet. Hinsichtlich der zulässigen Flugbetriebszeiten bzw. der bestehenden Nachtflugregelung erwartet die FWAG keine Veränderung der aktuellen Regelung. In Gestalt des Dialogforums hat die Flughafen Wien AG die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden bzw. ihren Behörden auf eine breite und sehr stabile Basis gestellt. Im Vordergrund stehen eine transparente Informationspolitik und eine umfassende Einbindung der von Lärmemissionen aus dem Luftverkehr betroffenen Städte und Gemeinden.

Die Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) kann Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands nach sich ziehen. Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften wird daher durch unternehmensinterne Richtlinien, die die Umsetzung der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) sowie der Market Abuse Regulation (MAR) sicherstellen, gewährleistet. In der Flughafen Wien AG wurden zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um temporäre Vertraulichkeitsbereiche ergänzt werden. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. Da die Inhalte der ECV nunmehr in der die Vollharmonisierung bezweckenden MAR und den sie ergänzenden Rechtsakten abschließend geregelt sind, kam es mit 3. Jänner 2018 aus Gründen der Europarechtskonformität zur ersatzlosen Aufhebung der ECV.

## › Markt- und Wettbewerbsrisiken

Weltweit gesehen präsentiert der Branchenverband IATA (International Air Transport Association) trotz der Abschwächung des weltweiten Wirtschaftswachstums einen durchaus positiven Ausblick für die Luftfahrtbranche mit einem globalen Passagierwachstum von 3,7% im Jahr 2019 (2018: 6,9%), gemessen an abgefliegenen Passagieren. Der Luftgüterverkehr wurde erwartungsgemäß stark von dem sinkenden Welthandel beeinflusst. Die Luftfracht verzeichnete daher 2019 einen Rückgang in Höhe von -3,3% im Jahr 2019 (2018: +3,4%) gemessen an Fracht- und Post-Tonnenkilometern (Quelle: IATA Economic Performance of the Airline Industry 12/2019).

Das Jahr 2019 war für die Luftfahrtbranche insgesamt ein herausforderndes. Passagiere profitierten weiterhin von niedrigeren Preisen und einem wachsenden Angebot, während das schwache Wirtschaftswachstum und das geringere Wachstum des Welthandels die Gewinne der Branche, trotz des niedrigen Kerosinpreises drückten. Für die europäischen Airlines rechnet die IATA für das Jahr 2019 mit einem Gesamtgewinn in Höhe von US\$ 6,2 Mrd. nach Steuern (2018: US\$ 9,1 Mrd.).

Vor der Ausbreitung der Epidemie hatte die IATA den Fluggesellschaften hohe Wachstumsraten in Höhe von +4,0 % prognostiziert. In einer im März 2020 revidierten Prognose, in welcher die IATA die Auswirkungen der Corona-Epidemie abzuschätzen versucht, geht sie von einem weltweiten Umsatzrückgang zwischen 4,7% und 19% aus, je nach Verlauf und Ausbreitung der Infektionswelle. (Quelle: IATA 03/2020).

Die Flughafen Wien AG geht davon aus, dass die kompetitive Markt- und Wettbewerbssituation in der europäischen Luftfahrt weiterhin auch in den nächsten Jahren bestehen bleibt, nicht zuletzt aufgrund einer anhaltend offensiven Preis- und Wachstumspolitik von sogenannten Low-Cost Carriern (LCC).

Auch am Flughafen Wien wurde das starke Wachstum in den letzten beiden Jahren von der starken Entwicklung der Low-Cost Carrier getrieben. Nach dem Rekordjahr 2019 (+17,1% Passagierwachstum am Standort Wien) wird jedoch innerhalb der nächsten beiden Jahre mit einer Marktkonsolidierung und einem damit verbundenen Rückgang der angebotenen Kapazitäten am Standort Wien-Schwechat gerechnet. Darüber hinaus wird das Wachstum durch die limitierte Pistenkapazität im bestehenden 2-Pisten-System begrenzt. Insgesamt rechnet die Flughafen Wien AG jedoch für 2020 nicht nur mit einer Abflachung des Wachstums sondern aufgrund der Effekte aus der Verbreitung der Corona-Epidemie mit einem Rückgang von Flugbewegungen und Passagierzahlen.

Der hohe Preis- und Wettbewerbsdruck durch Low-Cost Carrier stellt insbesondere für die traditionellen Netzwerk-Carrier eine große Herausforderung dar. Für die Airports bedeutet diese Entwicklung, dass der Druck der Netzwerk-Carrier auf ihre jeweiligen Hub-Airports, Tarife und Vorleistungskosten möglichst niedrig zu halten, weiterhin hoch bleibt. Beide Aspekte belasten tendenziell den von den Airports erzielbaren Ertrag pro Passagier und erfordern weiterhin hohe Anstrengungen zur Steigerung der Kosteneffizienz und Produktivität.

Austrian Airlines ist mit einem Anteil von 43,2% im Jahr 2019 (2018: 47,5%) am gesamten Passagieraufkommen am Standort Wien der größte Kunde der FWAG. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Austrian Airlines konnte im vergangenen Jahr die Zahl der beförderten Passagiere

insgesamt um 5,1% steigern (am Standort Wien um 6,4%), und ihr Angebot gemessen in angebotenen Sitzkilometern um 2,9% (2018: +9,7%) ausbauen.

Austrian Airlines hat im November 2019 unter dem Namen "PE20" ein ambitioniertes Kostensenkungsprogramm angekündigt. Insgesamt sollen jährlich rund € 90 Mio. eingespart werden, 700-800 Planstellen sind von den Einsparungen betroffen. Weiterhin festhalten möchte die Austrian Airlines an ihrem im Jänner 2020 angekündigten Strategieprogramm #DriveTo25. Ziel dieses Programmes ist das Wiedererreichen der Investitionsfähigkeit und die Erneuerung der für den Standort Wien wichtigen Langstrecke. Eine Entscheidung über die anstehende Modernisierung der Langstreckenflotte ist seitens des Mutterkonzerns jedoch weiterhin offen.

Die Flughafen Wien AG sieht das Festhalten an der beschlossenen Strategie und das vorgestellte Programm zur Steigerung der Effizienz und Produktivität als wichtigen Beitrag zur Fortsetzung einer wachstumsorientierten Netzwerkstrategie mit einem Fokus auf den Ost-West-Verkehr. Eine Änderung dieser Ausrichtung würde die Position des Flughafen Wien als bedeutsame europäische Luftverkehrsdrehscheibe negativ beeinflussen und zu Rückgängen im Transferaufkommen führen.

In der unmittelbaren Catchment Area des Flughafen Wien werden insbesondere die Entwicklungen am Flughafen Bratislava als relevant erachtet und genau beobachtet.

Insgesamt versucht die FWAG mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Entgelte- und Incentive-Modellen, die für alle Fluglinien gleichermaßen gelten, dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Insbesondere wird dabei das Ziel verfolgt, das Marktrisiko der Fluglinien mitzutragen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Die ausländischen Flughafenbeteiligungen in Malta (vollkonsolidiert) und Košice (at-Equity-Konsolidierung) unterliegen ebenfalls den oben genannten branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. In Summe betrachtet hat sich das Verkehrsaufkommen an den beiden Flughäfen im vergangenen Jahr sehr positiv entwickelt.

Malta ist derzeit als Feriendestination sehr gefragt und entwickelt sich immer stärker zu einer Ganzjahresdestination im Tourismus. Das Passagierwachstum im Jahr 2019 betrug 7,4% – ein sehr gutes Ergebnis nach den Rekordjahren 2017 und 2018, in denen ein Wachstum im zweistelligen Prozentbereich erzielt werden konnte.

Unsicherheiten bestehen jedoch weiterhin hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Home-Carriers Air Malta. Dieser verfügte 2019 über einen Marktanteil von rund 28,7% (gemessen am gesamten Passagieraufkommen am Flughafen Malta). Ein Ausfall der Airline hätte kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafen Malta. Mittel- und langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazitäten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden.

Der Flughafen Košice konnte 2019 das Passagieraufkommen um rund 3% gegenüber dem Vergleichszeitraum aus dem Jahr 2018 steigern. Dieses Wachstum konnte trotz der Einstellung der Verbindung nach Bratislava durch Czech Airlines (CSA) im Jänner und der Verbindung nach Istanbul durch Turkish Airlines im Juni erreicht werden. Auch die im Jahr 2019 erstmals bediente Route nach London-Southend wurde von Ryanair wieder aufgegeben. Neu ist die Verbindung nach Düsseldorf durch Eurowings hinzugekommen.

Im Rahmen von betriebswirtschaftlichen Optimierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen von Airlines besteht immer das Risiko, dass Verbindungen von und zu Regional- >

flughäfen gestrichen bzw. ausgedünnt werden. Dieses Risiko traf Košice besonders im Jahr 2019, was auch das moderate Wachstum im Vergleich zu den Vorjahren erklärt. Allerdings hat Ryanair bereits angekündigt ab April 2020 wieder eine Verbindung nach London-Stansted aufzunehmen und dreimal wöchentlich zu bedienen.

Im Bereich Abfertigungsdienste konnte die Flughafen Wien AG im Berichtsjahr ihre führende Marktposition sowohl im Ramp-Handling als auch in der Frachtabfertigung erfolgreich verteidigen. Grundlage für die hohe Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern sind maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards. Das Risiko von Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen von langfristigen Dienstleistungsverträgen mit den wichtigsten Key Accounts (Austrian Airlines, Eurowings, easyjet und Lufthansa) abgesichert.

Nachdem bereits im Vorjahr ein Plus bei der Anzahl der vom Ramp-Handling der Flughafen Wien AG durchgeführten Flugzeugabfertigungen in der Höhe von 3,6% erzielt werden konnte, konnte die Dynamik im Jahr 2019 mit einem Zuwachs von 12% weiter gesteigert werden. Die rasch wachsende Wizz Air konnte als neuer Kunde im Ramp-Handling gewonnen werden und hat dazu beigetragen, dass der Marktanteil der Flughafen Wien AG in der Flugzeugabfertigung bis Ende des Jahres 2019 auf mehr als 87% angewachsen ist.

Die hohe Wettbewerbsintensität zwischen den Airlines steigert weiterhin den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister und besonders die Abfertigungsdienste. Aufgrund dieser Herausforderungen wurden im Jahr 2018 eine Vielzahl an Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz der Arbeitsabläufe entlang der gesamten Wertschöpfungskette erarbeitet, die im Jahr 2019 Schritt für Schritt erfolgreich umgesetzt wurden.

Der in den vergangenen Jahren zu beobachtende Trend in Richtung des Einsatzes größerer Fluggeräte wird sich weiter fortsetzen. So hat beispielsweise die Austrian Airlines bereits begonnen, die bestehende Flotte aus Dash 8-400 bis 2021 abzugeben und durch größere Airbus A320 zu ersetzen. Die FWAG geht daher davon aus, dass das Flugbewegungswachstum auch in den kommenden Jahren unter dem Passagierwachstum liegen wird. Daraus ergibt sich eine Dämpfung für das zukünftige Wachstumspotenzial im Ramp-Handling. Allerdings steigen durch den Einsatz der größeren Flugzeuge auch die Durchschnittserlöse pro Flugzeugabfertigung und damit kann die reduzierte Dynamik beim Mengenwachstum über die Preise teilweise kompensiert werden.

Im Cargo-Bereich stellt die Marktmacht einiger weniger Airlines (z.B. Lufthansa Cargo) und Speditionen ein gewisses Risiko dar. Durch eine ständige Beobachtung der Airlines sowie die Akquisition von neuen Kunden soll eine breitere Streuung des Portfolios und damit eine Reduktion dieses Risikos erreicht werden. Zudem reagiert die Frachtentwicklung äußerst sensibel auf konjunkturelle Schwankungen.

Im Retail-&-Properties-Bereich vermietet die FWAG Gebäude und Flächen, die primär von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäftsentwicklung von jener des Luftverkehrs abhängig ist (Retailer, Fluggesellschaften, etc.). Damit unterliegt dieser Bereich nicht nur den allgemeinen Risiken des Immobilienmarktes, sondern auch den Risiken der Veränderung des Passagieraufkommens bzw. der Veränderung der Kaufkraft der Passagiere, etwa im Zusammenhang mit der Abwertung der jeweiligen Heimatwährung gegenüber dem Euro (Währungsrisiken). Dies hat aufgrund von umsatzabhängigen Vertragskomponenten Auswirkungen auf die Ertragsituation der FWAG im Retail- und Immobilienbereich.

## › Finanz- und Investitionsrisiken

Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement zuständig und überprüft die entsprechenden Risikopositionen regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings. Zinsrisiken resultieren insbesondere aus den variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Der sukzessive Abbau der variablen Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG bereits deutlich reduziert.

Der bestehende EIB-Kreditvertrag (European Investment Bank) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags haften nunmehr drei Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen für den Kreditrestbetrag, aktuell € 300 Mio. Der Zinssatz ist auf die Restlaufzeit fixiert.

Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie die verwendeten Finanzinstrumente, um diesen Risiken zu begegnen, finden sich im Konzernanhang unter Anhangeläuterung (37).

Die bereits oben angesprochenen allgemeinen bzw. spezifischen Marktrisiken sowie länderspezifische, politische und regulatorische Risiken in Malta und der Slowakei können die mittelfristige Planung der Beteiligungen am Flughafen Malta bzw. Košice negativ beeinflussen und zu Wertminderungen von Vermögen, Firmenwerten bzw. Beteiligungsansätzen führen.

Investitionsprojekte der FWAG unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfällen, Baukostensteigerungen oder Veränderungen in der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt daher eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts. Die anschließende Risikoüberwachung wird durch ein standardisiertes Analyse- und Bewertungsverfahren im Rahmen des Projektcontrollings vorgenommen. Sofern von den Projektbeteiligten spezielle Risiken erkannt werden (z.B. kontaminiertes Erdreich), werden diese im Rahmen der entsprechenden Vor- und Nachkalkulation berücksichtigt. Die einzuhaltenden Vorschriften bezüglich Projektorganisation, Prüf- und Freigabeschritten im Rahmen der Abwicklung von Bauprojekten werden von der FWAG in einem eigenen Bauhandbuch (BHB) als verbindliche Konzernanweisung festgelegt.

Sämtliche Investitionsprojekte erfolgen unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die von Experten erwartete mittel- und langfristige Steigerung der Passagierzahlen bildet die Basis für eine zeit- und bedarfsgerechte Bereitstellung von neuen Kapazitäten und die Berechnung von projektspezifischen Renditen. Dadurch wird das Investitionsrisiko von neuen Projekten (z.B. geringe Auslastung) deutlich reduziert.

Der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) stellt ein Schlüsselprojekt für die langfristigen Entwicklungs- und Wachstumspotenziale der FWAG dar und wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt, da auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze im bestehenden 2-Pisten System nach dem Jahr 2025 erreicht.

Nachdem das BVwG am 28. März 2018 den Bau der 3. Piste unter zusätzlichen Auflagen genehmigt hat, gab der VwGH am 18. März 2019 bekannt, dass er sämtliche eingebrachten Beschwerden gegen diese Genehmigung abgelehnt hat und die Umweltverträglichkeitsprüfung damit letztinstanzlich abgeschlossen ist.

Sämtliche Bewertungen von Vermögenswerten erfolgten unter der Prämisse des Fortbestehens der Drehscheibenfunktion des Flughafen Wien als Ost-West-Hub. >

## › Operative Risiken

Über die bereits erwähnten Faktoren hinausgehend wird die Verkehrsentwicklung von überregionalen und externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen latenten Risiken (Pandemien, Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen, Streiks, etc.) beeinflusst. Lokale Schadensrisiken, wie etwa Feuer, Naturgewalten, Unfälle oder Terror am Standort, sowie der Diebstahl bzw. die Beschädigung von Vermögenswerten stellen ebenfalls Risiken aus dem operativen Betrieb dar. Mit entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen bzw. Notfallplänen sowie mit hohen Sicherheitsstandards leistet der Flughafen Wien eine wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Dies erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Darüber hinaus sind diese Risiken durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung, etc.).

Negativen Einfluss auf den internationalen Luftverkehr hat seit Jahresanfang 2020 die von der Volksrepublik China ausgehende Erkrankung COVID-19 (coronavirus disease). Als Reaktion darauf haben zahlreiche Airlines ihre Verbindungen zu asiatischen und italienischen Destinationen ausgesetzt. Ebenso wurden Flüge nach Israel, in den Iran sowie zu Destinationen in den Fernen Osten von einigen Airlines stark reduziert oder überhaupt gestrichen. Dies gilt auch für unseren Home Carrier Austrian Airlines. Alles in allem sind die unmittelbaren Auswirkungen auf den Flughafen Wien allerdings als bedeutend einzuschätzen. Dies insbesondere weil wesentliche Kunden der Flughafen-Wien-Gruppe von massiven Kapazitätskürzungen und Einnahmeausfällen betroffen sind. Der Umfang der Auswirkungen hängt unmittelbar mit der zeitlichen Dauer der Infektionswelle zusammen.

Da der Flughafen Wien eine kritische Funktion als zentraler Infrastrukturversorger und Rückgrat der internationalen Vernetzung im gesamten osteuropäischen Raum wahrnimmt, werden besonders hohe Ansprüche an die Verfügbarkeit, die Zuverlässigkeit, die Qualität sowie die Datensicherheit der eingesetzten IKT-Systeme (Informations- und Kommunikationstechnologie) gestellt. Durch die Einbindung des Risikomanagements in die Planungsprozesse können Risiken bei IKT-Projekten frühzeitig identifiziert, analysiert wie auch bewertet und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos eingeleitet werden. Zu den wesentlichsten operativen IKT-Risiken zählen mögliche Ausfälle zentraler IKT-Infrastruktureinrichtungen und -services, die Beeinträchtigung der Grundversorgung bzw. die Zerstörung von zentraler IKT-Infrastruktur sowie ein möglicher Verlust von sensiblen Daten.

Für sämtliche betriebskritische IKT-Systeme, wie beispielsweise das Kernsystem des Flughafen Wiens „mach2“ oder das ERP-System (Enterprise Resource Planning) SAP, stehen Überwachungssysteme sowie Notfallprozeduren nach aktuellem Stand der Technik zur Verfügung, wodurch eine frühzeitige Erkennung, Analyse und Bewältigung von Vorfällen möglich ist und somit ein hoher Grad an Zuverlässigkeit erreicht werden kann. Aufgrund des geschäftlichen Erfordernisses werden IKT-Systeme in der Regel redundant und, wo nötig, hochverfügbar implementiert, sodass ein Ausfall von einzelnen Komponenten die Verfügbarkeit der Gesamtsysteme nicht gefährdet. Um die Ausfallkonzepte zu überprüfen und damit gewährleisten zu können, werden regelmäßige Notfalltests durchgeführt. Darüber hinaus werden zusätzlich zu bereits realisierten Maßnahmen und Kontrollen die Systeme laufend weiterentwickelt, um allen fachlichen und gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen.

Bei der Basisinfrastruktur (Strom-, Wärme- und Kälteversorgung, Wasser und Abwasser) bestehen Risiken hinsichtlich der Verfügbarkeit zentraler Systeme. In diesem Bereich wurden und werden kontinuierlich Maßnahmen entwickelt, um größtmögliche Ausfallsicherheit zu erreichen (z.B. Ringleitungen).

In diesem Berichtsjahr wurde der Fokus auf die weitere Erhöhung der Ausfallsicherheit gelegt. Maßnahmen wurden vor allem hinsichtlich Redundanzkonzepte betriebskritischer (IKT-)Systeme und Anlagen gesetzt, die durch regelmäßige Überprüfungen mit Hilfe von Ausfall- und Umschalttests unterstützt werden. Generell ist jedoch festzuhalten, dass trotz aller gesetzten Maßnahmen ein gewisses Restrisiko hinsichtlich der Verfügbarkeit der Infrastruktur bestehen bleibt, das dem möglichen Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt geschuldet ist.

Auch am Malta International Airport sind Pläne für Notfallmaßnahmen, Krisen- sowie betriebliches Kontinuitätsmanagement in Kraft gesetzt. Diese werden regelmäßig überprüft und aktualisiert, um sicherzustellen, dass schnell und effektiv auf Störungen des operativen Betriebs reagiert werden kann.

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

### › Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der FWAG lässt keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen, weshalb der Fortbestand des Unternehmens auch zukünftig gesichert ist. Die FWAG erwirtschaftet ausreichend Mittel, um den Ausbau des Flughafens planmäßig voranzutreiben.

## Innovations- und Chancenmanagement

Das Innovations- und Chancenmanagement der FWAG befasst sich sowohl mit neuen kundenorientierten Produkten und Dienstleistungen als auch mit internen Prozessen und Verbesserungspotentialen. Diese unternehmensweite Plattform koordiniert und unterstützt diverse Innovationsprozesse, identifiziert und bewertet neue Geschäftsfelder und begleitet gegebenenfalls die Umsetzung neuer Potentiale.

Das Innovations- und Chancenmanagement beruht auf dem Open-Innovation-Ansatz, wodurch Innovationsprozesse strukturiert nach außen hin geöffnet werden. Zusätzlich zu unternehmensinternen Kanälen, werden im Rahmen von Benchmarks zu anderen Unternehmen sowie Flughäfen zukunftsweisende Ideen identifiziert. Im Zuge von Kooperationen mit Start-Ups, Universitäten und weiteren Partnern werden darüber hinaus neue Konzepte erarbeitet.

2019 konnte durch die Partnerschaft mit der weltweit renommierten Innovationsplattform „Plug and Play“ ein wegweisender Schritt gesetzt werden. Das aus dem Sili- >

con Valley stammende Unternehmen wählte die Airport City am Flughafen Wien als Standort für ihre „Travel & Hospitality“ und „Smart City“ Programme und kooperiert von hier aus weltweit mit seinen Partnern. Zusätzlich profitiert die FWAG durch die direkte Zusammenarbeit mit Plug and Play als Corporate Partner und steigert dadurch ihr eigenes Innovationspotential.

Im Berichtsjahr wurden zusätzlich zahlreiche weitere Projekte behandelt. Unter anderem die Errichtung eines Co-Working Spaces und Innovations- bzw. Technologiezentrums in der Airport City, Ausbau des Conferencing-Angebots (beides als Teil des in Bau befindlichen Office Park 4), Entwicklung einer Smart City Steuerungssoftware, weiterer Ausbau von Photovoltaikanlagen, der Einsatz von diversen Technologien rund um Location Based Services (z.B. Bluetooth Beacons und geofencing) zur Ermöglichung von ortsbezogenen Dienstleistungen und Asset Tracking, Eröffnung zweier neuer Hangars für den General Aviation Bereich, oder etwa den Ausbau an Angeboten für Passagiere im Terminalbereich.

## **Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess**

Der Vorstand ist gemäß §82AktG für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verantwortlich. Nachfolgend wird dargestellt, wie der Vorstand der FWAG dieser gesetzlichen Anforderung nachkommt.

In Beteiligungsgesellschaften ist die jeweilige Geschäftsführung für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des jeweiligen Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie für die Einhaltung der in diesem Zusammenhang bestehenden konzernweiten Richtlinien und Vorschriften in letzter Instanz verantwortlich.

Die Ausgestaltung des internen Kontrollsystems (IKS) der FWAG wurde in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des internen Kontrollsystems der FWAG sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften. Das IKS im weiteren Sinne umfasst außerdem die Sicherung des Vermögens sowie auch die Sicherstellung der Vollständigkeit der Leistungserfassung und -abrechnung.

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) herangezogen. Demnach umfasst ein internes Kontrollsystem die nachfolgend beschriebenen Komponenten: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in



einer Standardsoftware, die die Möglichkeit bietet, Risiken und Kontrollen prozessbezogen darzustellen.

### › **Kontrollumfeld**

Die Unternehmenskultur des Managements und der Mitarbeiter prägt das Kontrollumfeld der FWAG grundlegend. Das Unternehmen arbeitet aktiv an der Verbesserung der Kommunikation und der Vermittlung von Grundwerten, um Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen und im Umgang mit anderen sicherzustellen. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet der selbst auferlegte Verhaltenskodex der FWAG, in dem die Regeln für die Gewährung und Annahme von Geschenken und Einladungen festgelegt werden.

Die Implementierung des internen Kontrollsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess ist in internen Richtlinien und Vorschriften festgelegt. Die Verantwortlichkeiten wurden an die Anforderungen des Unternehmens angepasst, um ein zufriedenstellendes Kontrollumfeld zu gewährleisten.

### › **Risikobeurteilung**

Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind. Die Wesentlichkeit ergibt sich aus einer Kombination aus Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Auswirkung (Schadenshöhe). Für die letztgenannte Größe wird der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Für die Bestimmung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird seit 2019 ein erweitertes Bewertungsmodell mit einer Reihe von qualitativen Aspekten auf Basis eines gewichteten Scoring-Modells verwendet. Berücksichtigt werden unter anderem Aspekte wie die Komplexität und der Automatisierungsgrad von Prozessen oder das Vorhandensein von spezifischen organisatorischen Sicherungsmaßnahmen. Die Ergebnisse dieser erweiterten Risikobeurteilung dienen als Basis für die Planung der Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision.

Bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses müssen punktuell Einschätzungen über zukünftige Entwicklungen vorgenommen werden. Dadurch entsteht das immanente Risiko, dass die zukünftige geschäftliche Entwicklung von diesen Planungsprämissen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte bzw. Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Einbringlichkeit von Forderungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen (siehe dazu Konzernanhang IV. „Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen“). Um das Risiko einer Fehleinschätzung zu minimieren, werden – soweit erforderlich – externe Experten zugezogen bzw. erfolgt eine Validierung anhand von externen Quellen, Peer-Group-Vergleichen und anderen geeigneten Instrumenten.

### › **Kontrollmaßnahmen**

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften und beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. Dadurch wird potenziellen Fehlern oder Abweichungen in der Finanzberichterstattung vorgebeugt bzw. werden sie entdeckt und korrigiert. Die Kontrollmaßnahmen reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch das Management und das Controlling bis hin zur >

spezifischen Überleitung von Konten und zur Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen.

Kontrollmaßnahmen in Bezug auf die IT-Sicherheit stellen einen Eckpfeiler des internen Kontrollsystems dar. So unterliegen sensible Tätigkeiten einer restriktiven Vergabe von IT-Berechtigungen. Für Rechnungslegung und Finanzberichterstattung werden die ERP-Software SAP (inkl. SAP-BPC) und PC Konsol verwendet. Die Funktionsfähigkeit des Rechnungslegungssystems wird u.a. durch automatisierte IT-Kontrollen gewährleistet.

### › Information und Kommunikation

Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich der Finanzberichterstattung werden vom Management regelmäßig aktualisiert und über das Intranet oder interne Aushänge an alle betroffenen Mitarbeiter kommuniziert. Die Arbeit der Managementebenen hat u.a. zum Ziel, die Einhaltung der Richtlinien und Vorschriften, die das Rechnungswesen betreffen, sowie die Identifizierung und die Kommunikation von Schwachstellen und Verbesserungspotenzialen im Rechnungslegungsprozess sicherzustellen. Darüber hinaus nehmen die Mitarbeiter des Rechnungswesens laufend an Schulungen betreffend Neuerungen in der internationalen Rechnungslegung teil, um so Risiken einer Fehlberichterstattung minimieren zu können.

### › Überwachung

Die laufende unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling, der Revision sowie dem Aufsichtsrat. Überdies sind die jeweiligen Bereichs- und Abteilungsleiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. Für die definierten Kontrollen sind verantwortliche Personen festgelegt.

Die Kontrollen werden jährlich von der internen Revision auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Dabei wird sowohl die operative Effektivität (Durchführung der Kontrolle wie definiert) als auch die Designeffektivität (ist Treffsicherheit bzw. Angemessenheit der Kontrolle insbesondere in Hinblick auf das Risiko gegeben) überprüft und bewertet. Die Ergebnisse aus dieser Wirksamkeitsbeurteilung dienen im Rahmen der jährlich stattfindenden IKS-Reviews mit den Organisationseinheiten und Beteiligungsgesellschaften der Flughafen-Wien-Gruppe als Grundlage für permanente Systemoptimierungen im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses. Die Ergebnisse der Überwachungstätigkeiten sowie die Entwicklungen des IKS werden dem Prüfungsausschuss bzw. dem Aufsichtsrat berichtet.

## Forschung und Entwicklung

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

Im Jahr 2019 wurden vor allem folgende Themen umgesetzt:

### › Beladungsplanung Technologie-Upgrade

Das für die Beladungsplanung von Flugzeugen verwendete System ist eine Eigenentwicklung und wird einer Überarbeitung unterzogen, um den Benutzern neue Funktionen und state-of-the-art Benutzer-Oberflächen zur Verfügung zu stellen. Im Jahr 2019 wurde das Modul für Loadsheeting Agents modernisiert.

### › CDM (Collaborative Decision Making)

In Zusammenarbeit mit Austro Control wird laufend an der Verbesserung des CDM-Prozesses und weiter an der Erreichung der Stufe „fully implemented“ gearbeitet.

### › Zonenbasierte Mitarbeiter Disposition

Im Zuge der Restrukturierung des Handlings am Flughafen Wien wurde ein innovatives Abfertigungskonzept entwickelt. In diesem Rahmen wurde in kürzester Zeit eine maßgeschneiderte Lösung entwickelt und in den operativen 24/7 Betrieb überführt.

Insgesamt wurden im Servicebereich Informationssysteme im Geschäftsjahr 2019 Kosten in Höhe von € 1,7 Mio. (2018: € 1,4 Mio.) für die Entwicklung und Einführung von neuen Systemen erfasst.

Ein wesentliches Forschungsprojekt in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Wien hat die Steigerung der Passagierqualität zum Ziel, soll die Kapazitäten steigern sowie den Personaleinsatz optimieren.

Weiters wurde zur Verkehrsoptimierung der Vorfahrtsrampe bzw. um die Zu- und Abfahrt zu den Terminals zu beschleunigen, eine Lösung zur automatischen Freigabe der Ausfahrt mittels optischer Kennzeichenerkennung umgesetzt. Durch den Entfall des Haltens vor den Schranken wurde der Gesamtdurchsatz signifikant erhöht.

# Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB

Nachhaltigkeit ist für das Management und für die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG von herausragender Bedeutung. Der schonende Umgang mit Ressourcen, Verantwortung für das Umland und dessen Bürger, seinen Stakeholdern, wie zum Beispiel Passagiere, Mitarbeiter, Partner, und Kunden, ist tief in der Unternehmenskultur der Flughafen Wien AG verwurzelt.

Die Flughafen-Wien-Gruppe bekennt sich vorbehaltlos zu ihrer ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung. Ein wichtiges Anliegen ist es dabei, die vielfältigen Ziele balanciert zu verfolgen und an der nachhaltigen Entwicklung sowohl des Unternehmens als auch der Region aktiv mitzuwirken.

Nähere Informationen zum Geschäftsmodell der Flughafen-Wien-Gruppe sind im Kapitel "Die Flughafen-Wien-Gruppe" zu Beginn des Lageberichts angeführt.

Der Flughafen Wien veröffentlicht jedes dritte Jahr einen Nachhaltigkeitsbericht, der die Stakeholder wie Mitarbeiter, Eigentümer, Kunden, Geschäftspartner, Anrainer und NGOs (Non-Governmental Organisationen) über die Aktivitäten, Entwicklungen und Kennzahlen in den Bereichen Wirtschaft, Soziales und Umwelt umfassend informiert.

Die Kennzahlen und Daten, die auch im Nachhaltigkeitsbericht abgebildet werden, werden unter [www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht](http://www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht) einmal jährlich auf den neuesten Stand gebracht. Der derzeit gültige Nachhaltigkeitsbericht 2017 berichtet über die Jahre 2015 bis 2017 sowie über die künftigen Nachhaltigkeitsziele. Er entspricht den Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards) und erreichte die Anwendungsebene „In Accordance Core“ und bezieht zudem die branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber mit ein. Der Bericht wurde extern vom TÜV Süd geprüft. Der nächste umfassende Nachhaltigkeitsbericht wird 2021 erstellt und wird über die Jahre 2018 bis 2020 berichten.

Die Berichte über Nachhaltigkeitskonzepte der internationalen Beteiligungen an den Flughäfen Malta und Košice sind in deren entsprechenden Berichten zu finden. Der Nachhaltigkeitsbericht des Flughafens Malta wird auf der Website des Flughafens ([www.maltairport.com](http://www.maltairport.com)) veröffentlicht.

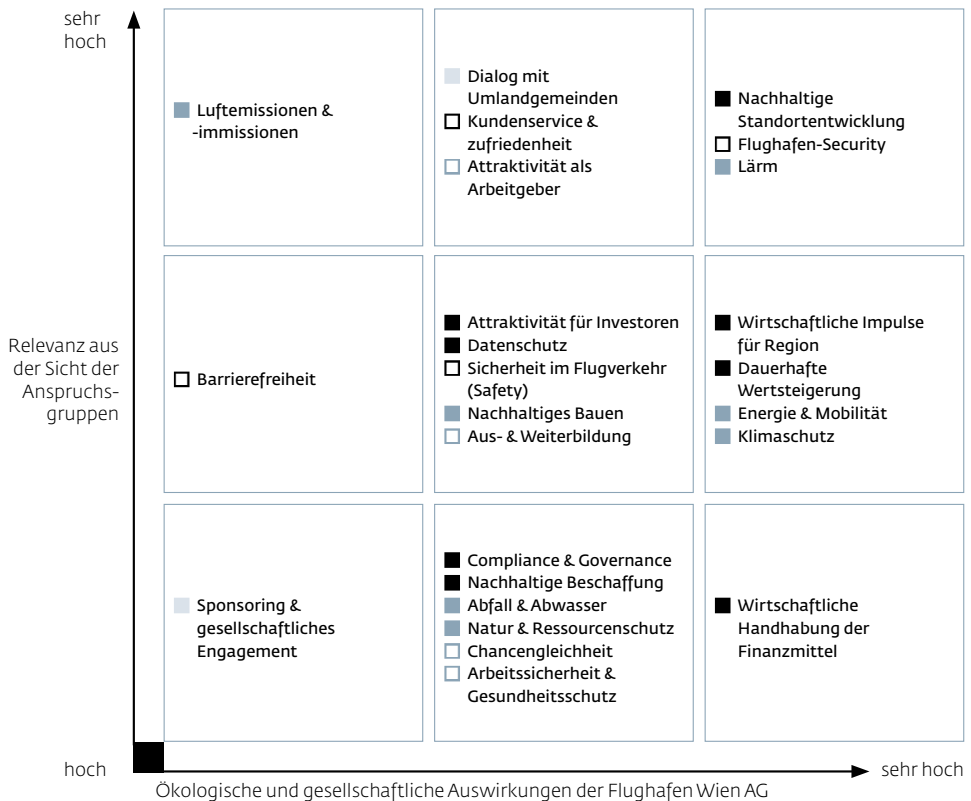
## › Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Um die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte des Unternehmens zu definieren, wurde ein Prozess gestartet, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante, externe Stakeholder eingebunden hat. Dies geschah unter anderem im Rahmen der regelmäßigen Stakeholder Kommunikation wie z. B. dem zu diesem Zweck etablierten Dialogforum oder in regelmäßigen Kundenbefragungen. Zusätzlich wurde eine Umfrage, die die relevanten Stakeholder miteinbezog, durchgeführt. Daraus ergab sich eine Wesentlichkeitsmatrix, die das Grundgerüst für die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren der Flughafen Wien AG bildet. Diese Wesentlichkeitsmatrix ist Grundlage für den Nachhaltigkeitsbericht des Flughafen Wien.

Die Wesentlichkeitsmatrix umfasst 24 Themen, die in folgenden Überkategorien zusammengefasst werden (können):

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

**> Die Wesentlichkeitsmatrix der Flughafen Wien AG**



- Unternehmen & Management
- Kunden (Passagiere & Airlines)
- Umwelt, Energie & Klimaschutz
- Mitarbeiter
- Dialog & gesellschaftliches Engagement

## › Nachhaltigkeitsmanagement

Um das Ziel „Nachhaltigkeit“ kontinuierlich zu verfolgen und als wichtigen Bestandteil der Unternehmenstätigkeit zu verankern, hat der Flughafen Wien ein Nachhaltigkeitsprogramm definiert, aus dem sich Ziele und Maßnahmen ableiten, die laufend überprüft und weiterentwickelt werden. Das verantwortliche Team ist für die Koordinierung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsagenden zuständig. Ausdruck findet die Nachhaltigkeitsstrategie in den vier Unternehmenswerten:

› **Kundenorientierung:** „Die Bedürfnisse unserer Kunden zu erfüllen, ist unsere oberste Priorität. Wir begreifen uns als Dienstleister und begegnen unseren Kunden freundlich, respektvoll und mit Verständnis für ihre individuellen Wünsche. Fairer Umgang und ehrliche Kommunikation mit unseren Kunden und Geschäftspartnern ist uns ein Anliegen. Dabei überlassen wir aber nichts dem Zufall und setzen mit unserem Compliance System hohe Standards.“

› **Professionalität:** „Höchste Professionalität und Engagement kennzeichnen unsere Arbeit. Wir sind stolz darauf, unsere Aufgaben genau, zuverlässig sowie auf Sicherheit bedacht zu erfüllen und integrieren neue Technologien und Verfahren in unsere Prozesse, um uns weiter zu verbessern. Als „Profis“ managen wir die unterschiedlichen Aspekte der Nachhaltigkeit und gehen mit aktuellen Herausforderungen professionell um. Wir setzen Nachhaltigkeitsziele und berichten regelmäßig über unsere Fortschritte. Etwa beim Klimaschutz, wo wir mit der Airport Carbon Accreditation neue Wege gehen, oder beim Thema Sicherheit, wo unser Security-Konzept für einen gefahrlosen Flughafenbetrieb sorgt.“

› **Wirtschaftlichkeit:** „Wir gehen mit unseren wirtschaftlichen und natürlichen Ressourcen sowie mit der Energie sparsam, effizient und verantwortungsbewusst um. Wir verstehen uns als Wirtschaftsmotor der Region und wollen durch eine überlegte Standortentwicklung hin zur „Airport City“ fördernde Akzente setzen. Dabei steht ein intensiver Dialog mit unseren Stakeholdern im Vordergrund, denn wir wollen gemeinsam eine nachhaltige (Regional-) Entwicklung gestalten.“

› **Respekt:** „Wir begegnen einander mit Vertrauen und Ehrlichkeit und sehen Fehler als Ansporn, besser zu werden. Wir haben Respekt vor Meinung und Leistung anderer und unterstützen einander gegenseitig. Die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG sind in ihrer Diversität ein Erfolgsfaktor unseres Unternehmens, den wir pflegen und ausbauen wollen. Daher wollen wir noch mehr Anstrengungen für ein attraktives Arbeitsumfeld, Chancengleichheit und interessante Karrieremöglichkeiten unternehmen.“

# 1) Umweltbelange

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Vor allem hat sich die Flughafen-Wien-Gruppe zum Ziel gesetzt, ihren Energieverbrauch weiter zu senken, die Auswirkungen der Lärmemissionen zu mindern und den dem Flughafen Wien anzurechnenden CO<sub>2</sub>-Ausstoß weiter zu senken und mittelfristig CO<sub>2</sub>-neutral zu werden. Dabei ist der Flughafen-Wien-Gruppe der ständige Dialog mit den Stakeholdern von größter Wichtigkeit, denn in vielen Fällen beeinflussen die Maßnahmen des Flughafens auch das Verhalten der Kunden und Passagiere positiv, etwa in den Bereichen Energie sparen, Facility-Management, oder Abfallentsorgung.

Der Flughafen Wien hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt, sowie nach der ISO-Norm 14001. Die erstmalige Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt, Überwachungsaudits wurden in den darauffolgenden zwei Jahren durchgeführt. 2018 wurde das Unternehmen rezertifiziert. Im Oktober 2019 fand wieder ein externes Überwachungsaudit statt. Die bei diesen Audits angeregten Verbesserungen werden nun sukzessive umgesetzt. EMAS liefert somit wichtige Leitlinien, um den Umweltschutz erfolgreich zu organisieren, Ressourcen einzusparen, Umweltrisiken frühzeitig zu erkennen und um das Unternehmen kontinuierlich zu Verbesserungen anzuhalten. Zudem erfüllt der Flughafen mit EMAS die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes.

Im Rahmen des UMS werden Umweltaspekte und deren Auswirkungen erfasst, relevante Themen identifiziert und mittels Nutzwertanalyse bewertet. Weiters werden Umweltpolitik, Ziele und Maßnahmen festgelegt und sowohl deren Fortschritt als auch die Performance des gesamten Systems anhand von festgelegten Kennzahlen, jährlichen Managementreviews sowie im Rahmen von internen und externen Audits regelmäßig überprüft.

Das UMS stellt auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicher. Dazu werden alle umweltrelevanten Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Bescheide) identifiziert, in einer Umweltdatenbank erfasst und die daraus entstehenden Verpflichtungen umgesetzt und überprüft. Die Verantwortung für die erfolgreiche Umsetzung des UMS liegt beim Vorstand und bei den Führungskräften entsprechend der Linienorganisation der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umweltmanager, angesiedelt im Geschäftsbereich „Operations“, Abteilung „Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement“, koordiniert und steuert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz. Dabei wird er von einem Umweltteam unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen der verschiedenen Unternehmensbereiche zusammensetzt.

Der Flughafen Wien konnte sich zuletzt in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Das unterstreichen die kontinuierlich verbesserten wirtschaftlichen Ergebnisse bei gleichzeitiger Steigerung der Energieeffizienz um 36,3% im Zeitraum von 2012 bis 2019. Darüber hinaus wurden im Jahr 2019 in der Flughafen Wien AG weitere >

€ 0,9 Mio. (2018: € 0,9 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Lärm-schutzprogramm). Im Fokus stand dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemis-sionen, um die Auswirkungen des Flugbetriebs auf das Umfeld, vor allem auf die Anrai-ner, möglichst gering zu halten.

### › Risiken

Um die Risiken, die sich durch den Flugverkehr und den Flughafenbetrieb auf die Umwelt ergeben, zu minimieren, bekennt sich die Flughafen-Wien-Gruppe zu einem bewussten und schonenden Umgang mit den vorhandenen Ressourcen. Neben dem Fokus auf Maß-nahmen und Projekte im eigenen Flughafenbetrieb, beteiligt sich die Flughafen-Wien-Gruppe auch bei internationalen Initiativen und an Programmen der Luftfahrtbranche. Die im Rahmen des integrierten Umweltmanagements durchgeführten Maßnahmen zie-len neben der Minimierung von allgemeinen Umweltrisiken auf die Reduktion von Res-ourcenverbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen ab.

### › Energieeffizienzprogramm

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und be-reits zahlreiche Projekte umgesetzt. Die 4 Photovoltaik-Anlagen am Standort Flughafen Wien haben eine Nennleistung von rund 2.700 kWp, wodurch ein jährlicher Ertrag von etwa 1,5 Mio. kWh generiert werden kann. Außerdem werden in 2020 zusätzlich 2.500 Solarmodule auf den Dächern der Parkhäuser 3 und 8 angebracht. Damit vergrößern sich die Solarflächen am Wiener Airport um rund die Hälfte auf rund 16.000m<sup>2</sup>. Das entspricht in etwa einer Größe von drei Fußballfeldern.

Die Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf die energieeffizientere LED Technologie wird laufend fortgesetzt. Der Flughafen Malta setzt ebenfalls Photovoltaik-Anlagen zur Stromerzeugung ein und hat auf LED Beleuchtung umgestellt.

Die Erweiterung der Photovoltaik-Anlagen ist nur eine von vielen Maßnahmen im Rah-men des energieeffizienten Umweltmanagements am Flughafen Wien. So wird die E-Flotte mit aktuell mehr als 380 E-Fahrzeugen laufend ausgebaut. Ein weiterer Fokus liegt auf der nachhaltigen Bauweise für künftige Gebäude wie dem Office Park 4 sowie der Energieoptimierung bestehender Bauten mittels der eigens entwickelten Smart City Steuerungssoftware. Nicht zuletzt werden dienstliche Flüge der FWAG-Mitarbeiter durch den Kauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten kompensiert.

Auch am Flughafen Malta wurden die Photovoltaik-Anlagen erweitert, wodurch sich die Erzeugung von erneuerbarer Energie mehr als verdreifacht hat. Die Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf die energieeffizientere LED Technologie wurde auch im Geschäftsjahr 2019 weiter fortgesetzt.

### › Smart Airport City

Um den Verbrauch von Strom, sowie von Kälte und Wärme zu optimieren, hat die Flug-hafen Wien AG mit der Technischen Universität Wien 2017 ein Entwicklungsprojekt ge-startet, womit ein Prototyp einer computergestützten „virtuellen Stadt“ entsteht, mit dem der Verbrauch an elektrischer Energie, Kälte oder Wärme simuliert und in der Fol-ge optimiert werden kann. Darauf aufbauend werden Szenarien zur Instandhaltung,



Verbesserung und Erweiterung der Smart Airport City erstellt, um Kapazitäten zu optimieren und eine bestmögliche Verbrauchssteuerung zu erreichen.

### › **Fluglärmmanagement**

Europaweit gelten der Straßen- und Schienenverkehr als Hauptverursacher von Lärmbelastung, gefolgt vom Flugverkehr. Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe. Das Bundesumgebungslärmschutzgesetz regelt die Schwellenwerte in Zusammenhang mit Fluglärm, die zum Schutz der ansässigen Bevölkerung nicht überschritten werden dürfen – nämlich ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von 65 dB. Das Engagement des Flughafens Wien geht aber deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus: So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm des Flughafens das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB, das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB.

### › **Lärmschutz**

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafen Wien hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel.

Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht übernimmt der Flughafen 50 % bis 100 % der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen. Bis Ende 2019 wurde auf diese Weise für 6.297 Objekte ein bauphysikalisches Gutachten erstellt und für 2.971 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Ein positiver Nebeneffekt: Durch bessere Gebäudedämmung und weniger Heizkosten, konnte in den betroffenen Gebieten der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um ca. 1.300 Tonnen pro Jahr reduziert werden.

Weiters verpflichtete sich die Flughafen Wien AG, Liegenschaften, die sich in einer Lärmzone mit einem Dauerschallpegel größer als 65 dB (A) am Tag bzw. 57 dB (A) in der Nacht befinden, zum Verkehrswert abzulösen. Diese Möglichkeit nahmen bis dato zwei der rund 60 von dieser Regelung umfassten Liegenschaftseigentümer in Anspruch.

### › **Nachtflugbewegungen**

Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren sollte die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Wien in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden, was im Berichtsjahr auf Grund von übermäßigen Verspätungen durch Schlechtwetter bzw. Engpässen im europäischen Luftraum nicht erreicht werden konnte. Für das Jahr 2019 wurde somit der Zielwert laut Mediation von 4.700 Bewegungen um 207 Bewegungen überschritten. Im relevanten Durchrechnungszeitraum von 2015 bis 2019 (5 Jahre) wurde der Wert um 0,6 % unterschritten und erfüllt somit die Auflagen aus dem Mediationsvertrag. Eine weitere schrittweise Reduktion auf 3.000 Bewegungen pro Jahr ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der 3. Piste vorgesehen. Details zur Nachtflugsituation können dem Evaluierungsbericht, der vom Verein Dialogforum Flughafen Wien jeweils etwa Mitte des Jahres veröffentlicht wird, unter [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at) entnommen werden.

&gt;

## › Emissionen und Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringen Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen bei. Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung und die Erstellung einer jährlichen CO<sub>2</sub>-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden laufend Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren. Mithilfe einer CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanz beteiligt sich der Flughafen Wien auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System, [www.airportcarbonaccreditation.org](http://www.airportcarbonaccreditation.org)). Der Flughafen Wien wurde bereits im Jahr 2013 Level 1 zertifiziert, 2015 erfolgte der Aufstieg zum Level 2 und im Oktober 2016 wurde erstmalig die Level-3-Zertifizierung erreicht.

Die Flughafen Wien AG hat im Berichtsjahr zum vierten Mal die Level-3-Zertifizierung eingereicht, die eine weitere Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen am Standort unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässigen Unternehmen vorsieht. Um diesen Level 3 zu erreichen, mussten alle am Standort ansässigen Unternehmen in Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung eingebunden werden.

Trotz weiteren Wachstums will der Flughafen Wien bis 2030 CO<sub>2</sub> Neutralität erreichen. Um an dieses Ziel zu gelangen, wird konsequent am Umweltprogramm gearbeitet.

Um deren CO<sub>2</sub>-Emissionen besser identifizieren zu können, trat auch der Flughafen Malta im Jahr 2016 dem ACI Airport Carbon Accreditation Programm bei und begann bereits, sich auf die Level 2 Zertifizierung in 2020 vorzubereiten. Dazu wird ein detaillierter Ziel- und Maßnahmenplan erarbeitet, um die CO<sub>2</sub> Emissionen weiter zu reduzieren. Der Flughafen Malta hat sich das Ziel gesetzt bis 2050 CO<sub>2</sub> Neutralität zu erreichen.

## › Abfall

Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und je nach Möglichkeit einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Gesamtmenge Abfall betrug im Jahr 2019 am Flughafen Wien 4.299 Tonnen (2018: 4.326 Tonnen).

Im Jahr 2016 konnte am Flughafen Malta die Überwachung des Abfallmanagements und die Berichterstattung mit einem neuen Auftragnehmer verbessert werden. Die Gesamtmenge in 2019 betrug rund 1.276 Tonnen (2018: rund 1.068 Tonnen).

## › Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch der Flughafen-Wien-Gruppe ohne Kunden fiel 2019 im Vergleich zu 2018 um rund 65.000 m<sup>3</sup> auf 446.123 m<sup>3</sup>. Rechnet man die Kunden hinzu, stieg der Verbrauch aufgrund des Passagierwachstums um 15%.

Der Flughafen Malta ist durch seine Lage von geringeren Niederschlagsmengen geprägt, wodurch ein bewusstes Umgehen mit Wasser essentiell ist. Neben gesammelten Regenwasser und Grundwasser, werden fehlende Kapazitäten zugekauft. Im Rahmen des laufenden Energieeffizienzprogrammes wurde in 2019 beim Wasserverbrauch weitere Einsparungen von 12,4% pro Verkehrseinheit erzielt.

## › Nachhaltige Beschaffung

Die nachhaltige bzw. ökologische Beschaffung, also der Einkauf von umweltfreundlichen Produkten und Leistungen, bei deren Herstellung bzw. Erbringung auch soziale Standards eingehalten werden, ist ein wichtiges Unternehmensziel. Ebenso wird hier die Regionalität berücksichtigt.

In Österreich wurde unter Federführung des Umweltministeriums der „Nationale Aktionsplan für nachhaltige Beschaffung“ (kurz: naBe-Aktionsplan) ins Leben gerufen. Auf diese Weise werden nachhaltige Kriterien beim Beschaffungsvorgang berücksichtigt und der naBe-Aktionsplan gemeinsam umgesetzt. Der Aktionsplan wird seit Herbst 2010 in der Bundesbeschaffung GmbH (kurz BBG) umgesetzt. Auch die Beschaffungen der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgten zum Teil über die BBG. Zudem unterliegt der Flughafen Wien teilweise den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes.

Die größten Lieferanten in Bezug auf den Bestellwert sind den Sektoren Bau, Erdölverarbeitung, Metallverarbeitung, Spezialfahrzeuge, Technologie und unterschiedlichen Dienstleistungen wie etwa IT oder Airport Handling zuzuordnen. Gemessen an dem Bestellwert stammt der überwiegende Teil der Auftragnehmer dabei aus der unmittelbaren Region des Flughafens: 80% der 35 größten Lieferanten kommen aus Wien und Niederösterreich, 2% aus anderen österreichischen Bundesländern und 18% aus Europa.

› **Ausgewählte Kennzahlen**

<b>Standort Flughafen Wien</b>		<b>2019</b>	<b>Veränderung</b>	<b>2018</b>
Verkehrseinheiten	VE	33.716.888	15,3%	29.238.913
Passagiere	PAX	31.662.189	17,1%	27.037.292
Verbrauch elektrische Energie pro Verkehrseinheit	kWh/VE	2,72	-15,9%	3,24
Verbrauch elektrische Energie	MWh	91.855	-3,0%	94.739
Wärmeverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,46	-12,0%	1,66
Wärmeverbrauch	MWh	49.329	1,5%	48.591
Kälteverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	0,92	-16,5%	1,10
Kälteverbrauch	MWh	30.967	-3,7%	32.146
Treibstoffverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,07	-6,8%	1,15
Treibstoffverbrauch	MWh	36.093	7,5%	33.587
Gesamtenergiebedarf pro Verkehrseinheit	kWh/VE	5,26	-13,1%	6,05
Gesamtenergiebedarf	MWh	177.277	0,2%	176.918
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen pro Verkehrseinheit	kWh/V	2,72	-15,9%	3,24
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	91.855	-3,0%	94.739
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	51,8	n. a.	53,5
Wasserverbrauch <sup>1</sup>	Liter/VE	13,2	-24,3%	17,5
Abwasseranfall <sup>1</sup>	Liter/VE	10,4	33,4%	15,6
Gesamtmenge Abfall	Kg/VE	0,13	-13,8%	0,15

1) Vorläufige Werte

Standort Flughafen Malta		2019 <sup>1</sup>	Veränderung	2018
Verkehrseinheiten	VE	7.495.269	7,3%	6.985.017
Passagiere	PAX	7.310.289	7,4%	6.808.177
Verbrauch elektrische Energie pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,82	-7,7%	1,97
Verbrauch elektrische Energie	MWh	13.638	-1,0%	13.757
Treibstoffverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	0,12	18,3%	0,10
Treibstoffverbrauch	MWh	883	26,9%	696
Gesamtenergiebedarf pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,94	-6,5%	2,07
Gesamtenergiebedarf	MWh	14.521	0,3%	14.452
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen pro Verkehrseinheit	kWh/VE	0,13	44,4%	0,09
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	972	61,3%	603
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	6,7	n. a.	4,4
Wasserverbrauch	Liter/VE	22,2	2,3%	21,7
Gesamtmenge Abfall	Kg/VE	0,17	11,3%	0,15

1) Vorläufige Werte

## 2) Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) der Flughafen-Wien-Gruppe (vollkonsolidierte Unternehmen) im Jahr 2019 ist von 4.830 auf 5.385 (plus 11,5%) gestiegen. Die Steigerung resultiert im Wesentlichen aus der Vollkonsolidierung der GET2 – Flughafen Sicherheits- und Servicedienst GmbH im Geschäftsjahr 2019.

Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt bei 7.231, eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 14,2%.

Stichtagsbezogen waren zum 31. Dezember 2019 5.767 Mitarbeiter in der Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt und somit um 840 Mitarbeiter mehr als zum Stichtag 31. Dezember 2018 (4.927 Mitarbeiter).

### › Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten (FTE)

	2019	Veränderung	2018 <sup>1</sup>
Airport	449	4,7%	428
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	3.246	6,2%	3.056
Retail & Properties	101	11,8%	90
Malta	379	11,4%	340
Sonstige Segmente	996	40,7%	708
Verwaltung	214	3,6%	206
<b>Gesamtanzahl</b>	<b>5.385</b>	<b>11,5%</b>	<b>4.830</b>

1) Angepasst

### › Strategie und Management

Die Flughafen-Wien-Gruppe betrachtet seine Mitarbeiter als zentrale Ressource, da ihre Performance als Dienstleistungsunternehmen entscheidend von der fachlichen Kompetenz, Leistung, Erfahrung sowie dem Engagement und Einsatz jedes einzelnen Mitarbeiters abhängt.

Die konzernweiten Kernaufgaben des Bereichs Personal liegen im Recruiting, in der Aus- und Weiterbildung, der strategischen Personalentwicklung und der Lohn- und Gehaltspolitik. Eine wesentliche Herausforderung für den Personalbereich liegt in der Begleitung des permanenten Veränderungsprozesses im Unternehmen. Das Thema Unternehmenskultur wird maßgeblich auch durch die Mitarbeiterbefragungen der letzten Jahre gestaltet. Im Rahmen einer anonymen Mitarbeiterbefragung, die von einem externen Meinungsforschungsinstitut durchgeführt wurde, erhob der Flughafen Wien auch 2018 zum wiederholten Mal den Status quo zur Mitarbeiterzufriedenheit und –motivati-on. Die Umsetzung abgeleiteter unternehmensweiter Maßnahmen aus der Mitarbeiterbefragung stand 2019 im Zentrum des Tuns. Zur Verbesserung der Gesamtunternehmensperspektive und bereichsübergreifenden Zusammenarbeit wurden auf Führungsebene konzernweite Kooperationsgespräche zwischen Bereichen und Abteilungen eingeführt. Des Weiteren wurden mehrere Netzwerkgruppen im Unternehmen installiert. Netzwerkgruppen sind wichtige Instrumente zur Gestaltung der Unternehmenskultur. Sie fördern und stärken die bereichsübergreifende Zusammenarbeit und gemeinsame Interessen werden in den Vordergrund gestellt. Zu den bestehenden Gruppen wie Visionsbotschafter und internen Moderatoren wurden 2019 die Gruppen der Young Professionals und eine Assistentinnen Vernetzung gestartet. Die erfolgreich implementierte Führungskräfteentwicklung wurde 2019 auch für operative Führungsebene ausgerollt. Für das Thema Fehlerkultur und Konfliktlösung wurden Ende des Jahres die ersten Eckpfeiler für ein breit angelegtes Programm für 2020 eingeschlagen.

### › Risiken

Motivierte, engagierte und hoch qualifizierte Mitarbeiter sind für die Flughafen-Wien-Gruppe entscheidend für den Erfolg des Unternehmens. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt, sowie diverse Initiativen zur Erhöhung der Arbeitssi-

cherheit und zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen vorangetrieben. Flexible Arbeitszeitmodelle sowie die zentrale Integration von Personalentwicklungsmaßnahmen (inkl. Aus- und Weiterbildung) unterstützen die Risikominimierung.

### ► Recruiting, Aus- und Weiterbildung

Die FWAG erhielt die von der Luftfahrt-Ratingagentur Skytrax verliehene Auszeichnung „Best Airport Staff Europe“ in den Jahren 2016 und 2017 und erreichte 2018 Platz 2, was den eingeschlagenen Weg eindrucksvoll bestätigt. 2019 wurden die Mitarbeiter der FWAG abermals als „Best Airport Staff Europe“ ausgezeichnet. Die Beliebtheit als Arbeitgeber nimmt stetig zu. Nach einer Umfrage durch Randstad 2019 wurde der Flughafen Wien unter die Top 10 der attraktivsten Arbeitgeber Österreichs gereiht. Eine Studie durch IFES weist das Unternehmen sogar auf Platz 1 der attraktivsten Arbeitgeber in Ostösterreich aus. Auch die Tageszeitung Kurier zeichnete die FWAG mit dem Gütesiegel „beliebter Arbeitgeber 2019“ aus.

Die Basis für erfolgreiche Personalentwicklung ist die Besetzung offener Stellen durch denjenigen Kandidaten beziehungsweise diejenige Kandidatin, den bzw. die den Anforderungen der Stelle am besten entspricht. Die offenen Positionen werden sowohl am internen als auch am externen Stellenmarkt ausgeschrieben.

Zur Weiterentwicklung der Personalarbeit im Unternehmen wurde 2017 das Karriere- und Entwicklungs-Center, kurz KEC, ins Leben gerufen, welches die berufliche Entwicklung von Mitarbeitern sowie die Förderung von internen Karrieren unterstützen und die Führungskräfte bei dieser Aufgabe begleiten soll. 2019 wurden insgesamt 38 Mitarbeiter neu ins KEC nominiert und 16 Mitarbeiter haben über das KEC eine neue Aufgabe gefunden. Aktuell sind 52 Personen im KEC registriert. Weiters hat das KEC den unternehmensinternen Wechsel von 29 älteren Dienstnehmern aus dem mit schwerer körperlicher Arbeit verbundenen Vorfeld-Bereich in eine neue, gesundheitschonendere Aufgabe im Terminalbereich koordiniert.

Im jährlichen, verpflichtenden Mitarbeitergespräch wird der Bildungsbedarf des Mitarbeiters besprochen und festgehalten. Nicht nur die fachliche Weiterbildung nimmt einen großen Stellenwert ein, auch persönlichkeitsbildende Maßnahmen sind ein wichtiger Schwerpunkt. Zahlreiche Seminare und Workshops zu Themen wie Führung, Sprachen, EDV sowie Gesundheit und Unfallprävention stehen Mitarbeitern offen und werden im jährlichen Aus- und Weiterbildungskatalog zusammengefasst. Bereits 2015 startete am Flughafen Wien ein breit angelegtes Führungskräfteentwicklungsprogramm. 2018 wurde die Entwicklung der Führungskräfte im Rahmen von 17 Evaluierungsworkshops (für 140 Führungskräfte) erhoben. Das Führungskräfteentwicklungsprogramm wurde 2019 auf die nächste Ebene der Schlüsselkräfte ausgerollt. In den operativen Unternehmensbereichen sind dies jene Führungskräfte, die direkt mit den operativen Mitarbeitern arbeiten. Derzeit sind rund 100 Schlüsselkräfte in Ausbildung.

Den hohen Standard der Kenntnisse und Fähigkeiten zu halten bzw. noch weiter auszubauen ist ein Schwerpunktthema für die nächsten drei Jahre. In Summe wurden im Jahr 2019 in der Flughafen Wien AG € 1,4 Mio. für Weiterbildungsmaßnahmen aufgewendet. Das entspricht rund € 450 pro Mitarbeiter (bezogen auf 3.172 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt in der Flughafen Wien AG).

Die Lehrlingsausbildung nimmt in der Flughafen Wien AG eine wesentliche Rolle ein. Auf Basis der theoretischen Ausbildung in der Berufsschule und des praktischen Einsatz- >

zes im Unternehmen werden die Lehrlinge durch zahlreiche Seminare zusätzlich gefördert. Neben Englischkursen und IT-Schulungen legt die Flughafen Wien AG großen Wert auf die Entwicklung und Ausreifung sozialer Kompetenzen. Die Internationalität der Ausbildung am Flughafen spiegelt sich auch in Austauschprogrammen wider: Im Rahmen von Auslandspraktika wird Lehrlingen die Möglichkeit geboten, auch andere Betriebe kennenzulernen und an internationalen Austauschprogrammen teilzunehmen, die sie u.a. nach Portsmouth und Belfast führten. Als weitere Destination wird 2020 Malta dazu stoßen.

Am Flughafen Malta wird ebenfalls ein umfangreiches Ausbildungsprogramm verfolgt. Neben laufenden Auffrischkursen wurden auch technische Trainings und Zertifizierungsprüfungen durchgeführt. Im Jahr 2019 wurden insgesamt rund 11.900 Trainingsstunden durchgeführt, was einem Durchschnitt pro Mitarbeiter von ca. 31h entspricht. Ausbildungen wurden primär im Bereich Sicherheit sowie berufliche und persönliche Fortbildung, Kundendienst, Krisenmanagement, Brandschutz, Erste Hilfe, und Sensibilisierung absolviert. Zusätzlich haben 58 neu eingetretene Mitarbeiter ein Training-on-the-Job absolviert.

Außerdem stehen bei regelmäßigen Leistungsbeurteilungen gegenseitiges Feedback und die individuelle Weiterentwicklung zur kontinuierlichen Verbesserung der Performance im Fokus. Das „Performance Management System“, das 2018 eingeführt wurde, wurde 2019 weiter fortgesetzt und zeigt in sämtlichen Geschäftsbereichen bereits positive Ergebnisse.

### › **Erfolgsabhängige Entlohnung für Führungskräfte**

Das Gehalt der Vorstandsmitglieder sowie der Mitarbeiter der ersten und zweiten Managementebene beinhaltet eine erfolgsabhängige Komponente. Die Höhe dieser variablen Vergütungen wird durch qualitative und quantitative Ziele bestimmt.

### › **Mitarbeiterstiftung**

Bereits vor über 15 Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10% der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Im Jahr 2019 kam für das Geschäftsjahr 2018 ein Dividendertrag von € 7,5 Mio. zur Ausschüttung. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter rund 82% eines Monatsgrundgehalts bzw. -grundlohns 2018.

### › **Arbeitsstiftung**

Die „offene Arbeitsstiftung Steyr“ kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten oder aus gesundheitlichen Gründen ihren Arbeitsplatz verloren haben. Da die Flughafen Wien AG als Arbeitgeber auch für ehemals Beschäftigte Verantwortung übernimmt, ist sie seit Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2019 traten zehn Mitar-



beiter der Stiftung bei. Bis zum Jahr 2019 wurde somit insgesamt 111 Mitarbeitern eine Ausbildung im Rahmen dieser Initiative ermöglicht.

### › **Vorsorgemaßnahmen – betriebliche Pensionskasse und Vorsorgekasse**

Für alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG mit Eintritt vor 1. November 2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersversorgung vom Unternehmen 2,5% eines Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Zudem wird jedem Mitarbeiter die Möglichkeit geboten, mit einem Betrag in gleicher Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen bzw. Pensionsvorsorgen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt. Nach intensiver Evaluierung wurde gemeinschaftlich von Geschäftsführung und Personalvertretern beschlossen, die betriebliche Vorsorgekasse zu wechseln. Seit 1. Jänner 2018 liegt die Gestionierung bei der Niederösterreichischen Vorsorgekasse (NÖVK).

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

### › **Freiwillige Sozialleistungen**

Mit freiwilligen Sozialleistungen steigert die Flughafen Wien AG die Motivation und Unternehmensidentifikation ihrer Mitarbeiter. So wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie mit Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden angeboten.

Zudem wurde die Essensversorgung für die Mitarbeiter aufgrund der Ergebnisse aus der unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung Ende 2015 neu organisiert und finanziell unterstützt sowie 2018 weitere Anpassungen durchgeführt.

In dem im Geschäftsjahr 2018 eröffneten Health Center Vienna Airport hat die Flughafen Wien AG eine weitreichende fachärztliche Versorgung mit rascher Terminverfügbarkeit für die Mitarbeiter sichergestellt.

### › **Beruf und Familie**

Die Familienfreundlichkeit des Unternehmens ist für eine ausgewogene Work-Life-Balance von entscheidender Bedeutung. Den Kindern aller Mitarbeiter der am Standort Wien ansässigen Unternehmen steht ein Kindergarten auf dem Gelände des Flughafen Wien zur Verfügung. Die großzügigen und flexiblen Öffnungszeiten ermöglichen auch Mitarbeitern im Schichtdienst eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder ab dem Krabbelalter. Der Kindergarten wurde bereits mehrmals für das hervorragende Angebot und die hohen pädagogischen Leistungen ausgezeichnet.

Seit 2012 gewährt der Flughafen Wien seinen Mitarbeitern einen sogenannten „Papa-monat“. Der Mitarbeiter hat das Recht, innerhalb der ersten drei Lebensmonate seines Kindes für maximal 28 aufeinanderfolgende Kalendertage dienstfrei gestellt zu werden und 50% seines monatlichen Bezugs weiterbezahlt zu bekommen. Im Jahr 2019 haben 66 Väter diese Möglichkeit in Anspruch genommen.

2018 wurde die Flughafen Wien AG erneut mit dem staatlichen Gütezeichen des Audit >

„berufundfamilie“ ausgezeichnet. Das Gütezeichen wird an Unternehmen mit besonders familienbewusster Personalpolitik verliehen.

Viele wichtige Maßnahmen aus dem Audit wurden 2019 verstärkt bzw. weitergeführt.

### › **Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste**

Das abgelaufene Jahr war von komplexen Herausforderungen geprägt. Deren Auswirkungen haben auch auf die meldepflichtigen Arbeitsunfälle Einfluss genommen.

Die Entwicklung wurde rechtzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen eingeleitet. Überdurchschnittlich und auch unerwartet hohes Verkehrs- und Passagierwachstum, und die damit einhergehenden Umstände verzögern leider deren Wirkung. Insbesondere der kurzfristig abzudeckende erhöhte Personalbedarf führt zu speziellen Anforderungen im Arbeitnehmerschutz hinsichtlich Ausbildung und Einarbeitung neuer Mitarbeiter.

Das zertifizierte betriebliche Gesundheitsmanagement unter dem Titel GEMEINSAM GESUND hatte den Schwerpunkt auf ergonomisch gestaltete Arbeitsplätze gesetzt, wobei der Fokus auf den Bereich der Gepäckstückmanipulation und der Bildschirmarbeitsplätze gelegt wurde.

Die Präventionsarbeit hat einen hohen Stellenwert, die Ausbildung von Neueinsteigenden wurde verstärkt und die Einschulung überarbeitet.

2019 wurden unter anderem Projekte zu den Themen Sicherheitsschuhe, Sonnenschutz und Händedesinfektion abgeschlossen. Konzernweit wurden Impfungen gegen Influenza, FSME und Masern kostenlos angeboten.

Standort Wien	2019	Veränderung	2018	2017
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	164	25,2%	131	110
1.000 MA-Quote	29,9	2,1%	29,3	25,2

Der Flughafen Malta unterstützt gesundheitsfördernde Maßnahmen und bietet den Mitarbeitern beispielsweise freie Teilnahme an Gymnastikkursen und mentale Beratung. Darüber hinaus wird allen Mitarbeiter ein Betrag von € 300 pro Jahr für unterschiedliche gesundheitsfördernde Aktivitäten gewährt, welche 89% der Mitarbeiter in Anspruch genommen haben.

### › **Diversität**

Diversität stellt für einen Dienstleistungsbetrieb ein zentrales Thema dar. Deren Bedeutung für den Flughafen Wien zeigt alleine schon die Tatsache, dass derzeit unter den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen 65 Nationalitäten vertreten sind, die 13 unterschiedlichen Religionsbekenntnissen angehören. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz dieser großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern.

### › Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2019 bei rund 27%. Zurückzuführen ist diese niedrige Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als Arbeitgeber attraktiver zu machen, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen.

Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil – insbesondere in Führungspositionen – auszubauen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in der Flughafen Wien AG derzeit auf 12,6%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz sind in der Flughafen-Wien-Gruppe Grundvoraussetzung. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG beträgt 30%.

### › Flexible Arbeitszeitmodelle

Mit flexiblen und individuellen Arbeitszeitmodellen werden die Bedürfnisse der Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. Vor allem in den kaufmännischen Bereichen kommen verstärkt Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Ergänzend wurde für alle Mitarbeiter die Möglichkeit geschaffen, Gehaltsbestandteile (z.B. Anerkennungszahlung für Dienstjubiläen) als Freizeit zu konsumieren. Darüber hinaus werden Bildungsteilzeit- bzw. Bildungskarenzmodelle und Sabbatical sowie mobiles Arbeiten angeboten.

### › Ältere Arbeitnehmer

Die Anhebung des faktischen Pensionsantrittsalters erfordert den längeren Verbleib im Unternehmen. Das bedingt im Vorfeld die Implementierung umfangreicher Vorsorge- und Organisationsmaßnahmen, da viele Mitarbeiter permanent hohen Belastungen ausgesetzt sind. Entsprechende Programme und begleitende Maßnahmen, die Ermöglichung innerbetrieblicher Mobilität und das bevorzugte Angebot geeigneter Arbeitsplätze für diese Mitarbeitergruppe werden im Rahmen des Karriere- und Entwicklungs-Center (KEC) eingesetzt. So hat das KEC den unternehmensinternen Wechsel von 29 älteren Dienstnehmern aus dem mit schwerer körperlicher Arbeit verbundenen Vorfeld-Bereich in eine neue gesundheitsschonendere Aufgabe im Terminalbereich koordiniert.

### › Menschen mit besonderen Bedürfnissen

Der Flughafen Wien arbeitet gemeinsam mit neun Hilfsorganisationen, Verbänden und Institutionen intensiv an der kontinuierlichen Verbesserung der Barrierefreiheit. Zu den Schwerpunkten Ausstattung, Leitsystem, Lifte, Treppen, Parkierung und Toiletten wurden gemeinsam Einzelmaßnahmen beschlossen, von denen bereits der Großteil umgesetzt wurde. Begleitet wird der gesamte Prozess von Arbeitsgruppen, denen auch Vertreter der Hilfsorganisationen angehören.

### › Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter am Standort Wien	2019	Veränderung	2018
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	4.983	11,3%	4.476
davon Arbeiter	3.397	12,9%	3.010
davon Angestellte	1.586	8,2%	1.466
Personalstand (Stichtag, FTE)	5.341	17,3%	4.555
davon Arbeiter	3.638	20,2%	3.025
davon Angestellte	1.703	11,3%	1.530
Personalstand (Köpfe)	6.805	14,2%	5.958
Lehrlinge (Durchschnitt)	52	8,3%	48
Durchschnittsalter in Jahren	39,4	-0,5%	39,6
Betriebszugehörigkeit in Jahren	8,5	-9,0%	9,3
Anteil Frauen in %	27	15,7%	23,3
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	1.422	-19,9%	1.775,5
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	164	25,2%	131

Mitarbeiter am Standort Malta	2019	Veränderung	2018
Personalstand (Durchschnitt)	379	11,4%	340
Personalstand (Stichtag)	386	8,1%	357
Durchschnittsalter in Jahren <sup>1</sup>	39	0,1%	39
Betriebszugehörigkeit in Jahren <sup>1</sup>	10,3	0,4%	10
Anteil Frauen in % <sup>1</sup>	35,5	n.a.	35,6
Aufwendungen für Weiterbildung in T€ <sup>1</sup>	259	47,4%	244
Meldepflichtige Arbeitsunfälle <sup>1</sup>	10	-9,1%	11

1) Vorläufige Werte

## 3) Achtung der Menschenrechte

Das Unternehmen bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die Flughafen Wien AG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis, sondern ausschließlich innerhalb der Europäischen Union. Als Infrastruktur- und Dienstleistungsanbieter bezieht die Flughafen Wien AG auch lediglich fertige Endprodukte von ihren Lieferanten und hat keinen Einfluss auf deren Lieferkette.

Der neben den Unternehmenswerten herrschende Code of Conduct enthält wesentliche Grundsätze über die Interaktion aller Mitarbeiter mit internen und externen Partnern. Da das Vertrauen von Kunden, Aktionären, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Leistung der Flughafen-Wien-Gruppe hat, ist die Integrität ein wesentlicher Eckpfeiler innerhalb des Unternehmens.

Die Unternehmenswerte der Flughafen-Wien-Gruppe spiegeln sich im täglichen Arbeitsleben wider: Respekt gegenüber allen Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspart-

nern bedarf einer offenen Kommunikation über alle Ebenen, die in der FWAG durch vielfältige Veranstaltungsformen gelebt wird.

## 4) Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen und der respektvolle Umgang untereinander ist dabei von größter Wichtigkeit. Richtschnur dafür ist der Verhaltenskodex der FWAG. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv.

Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Der Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance Officer. Er sorgt auch für die Schulung der betroffenen Mitarbeiter und informiert in internen Workshops über aktuelle gesetzliche Neuerungen etwa im Bereich des Korruptionsstrafrechts.

Die Flughafen Wien AG unterliegt als Sektorenauftraggeber bei Beschaffungen teilweise den Regeln des Bundesvergabegesetzes. Dabei wurden auch Vorkehrungen implementiert, die Korruption im Ansatz vermeiden sollen. Dies wird durch die Aktivitäten des zentralen Einkaufs und des zentralen Controllings sowie durch die konsequente Umsetzung des Vieraugenprinzips unterstützt.

### › Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und dem darauf beruhenden Börsengesetz ergeben, wurden vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt.

Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden interne Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die potenziellen Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. So erhält jeder Mitarbeiter, der in einem compliance-relevanten Bereich arbeitet, eine persönliche Schulung, wie er mit vertraulichen Informationen umzugehen hat.

Um die Sensibilität für die „Emittenten Compliance“ auch im restlichen Unternehmen zu erhöhen, werden alle Mitarbeiter im Intranet und in Artikeln in der hauseigenen Mitarbeiterzeitung über dieses Thema informiert.

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

# Offenlegung gemäß § 243a UGB

## › 1. Grundkapital und Aktienstückelung

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt € 152.670.000 und ist nach dem Aktiensplit vom 27. Juni 2016 in 84.000.000 auf Inhaber lautende Stückaktien geteilt, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“).

Weitere Details zur Satzung bzw. Aktie sind auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) abrufbar.

## › 2. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

Die Airports Group Europe S.à. r.l. hält 39,8% der Aktien. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20,0%, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10,0% am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Der Gesellschaft sind keine weiteren Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10,0% bekannt.

## › 3. Syndikatsvereinbarung

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

## › 4. Aktien mit besonderen Kontrollrechten

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

## › 5. Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

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

## › 6. Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats

Entsprechend dem Corporate Governance Kodex ist gemäß Satzung eine Bestellung zum Vorstandsmitglied letztmalig in dem Kalenderjahr möglich, in dem der Kandidat das 65. Lebensjahr vollendet. Eine Wahl in den Aufsichtsrat kann letztmalig in dem Kalenderjahr erfolgen, in dem der Kandidat das 70. Lebensjahr vollendet. Darüber hinaus bestehen keine sich nicht unmittelbar aus dem Gesetz ergebenden Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie über die Änderung der Satzung der Gesellschaft.

## › 7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

Der Vorstand der Flughafen Wien AG hat von der Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 3. Mai 2019 zum Aktienrückkauf Gebrauch gemacht, gemäß § 65 Abs. 1 Z 8 AktG bis zu 840.000 Stück auf Inhaber lautende Aktien, dies entspricht bis zu 1% des Grundkapitals, zu einem Preis von € 30,00 bis € 38,00 im Zeitraum von 4. November 2019 bis 30. Juni 2020 zurückzukaufen. Im Berichtsjahr wurden 47.939 Aktien im Betrag von € 1.805.277,50 erworben.

## › 8. Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 300,0 Mio.) wurde unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d. h. entweder direkt oder indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt.

## › 9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

&gt;

# Corporate Governance

Der konsolidierte Corporate-Governance-Bericht gemäß § 267b UGB für das Geschäftsjahr 2019 ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) veröffentlicht.

## Nachtragsbericht

### › Verkehrsentwicklung Jänner 2020

Inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete die Flughafen-Wien-Gruppe im Jänner 2020 ein deutliches Passagierwachstum von 14,0%.

### › Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner 2020 um 14,4% auf 2.093.673 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im Jänner 2020 ein Plus von 13,3% auf 426.668 gegenüber dem Jänner 2019. Die Anzahl der Lokalpassagiere stieg im selben Zeitraum um 14,9% auf 1.663.652. Das Frachtaufkommen ging leicht um 4,1% auf 20.356 umgeschlagene Tonnen zurück. Die Flugbewegungen nahmen um 7,4% zu, das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/ MTOW) stieg um 7,3%.

### › Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta und Flughafen Košice

Ein Passagierplus gab es im Jänner 2020 für den Flughafen Malta mit einem Zuwachs um 14,2%. Am Flughafen Košice ging das Passagieraufkommen hingegen um 13,4% zurück.

### › Entgelte 2020 am Flughafen Wien

Per 1. Jänner 2020 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltegesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

› Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt:	-0,830%
› Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt:	-1,676%
› Infrastrukturentgelt Betankung:	-1,268%

Das PRM-Entgelt blieb mit € 0,46 pro abfliegenden Passagier unverändert.

Das Sicherheitsentgelt beträgt im Jahr 2020 unter Berücksichtigung der Senkung gemäß Price-Cap-Formel € 8,32 pro abfliegendem Passagier.



### › **Verwaltungsgerichtshof weist Revision der Gemeinde Parndorf zurück**

Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) hat im Februar 2020 die Revision als letzte Instanz unanfechtbar abgelehnt, welche die Gemeinde Parndorf gegen die positive Entscheidung für den Bau der 3. Piste eingebracht hat. Damit sind auch jegliche Rechtsmittel der Gemeinde Parndorf erschöpft.

## Prognosebericht

Im Jänner 2020 rechnete die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice noch mit einem Passagierzuwachs zwischen 3% und 4%. Der Konzern-Umsatz sollte 2020 auf mehr als € 870 Mio., das Konzern-EBITDA auf über € 395 Mio. und das Ergebnis nach Steuern (Konzern) auf mindestens € 180 Mio. steigen. Es wurde mit Investitionen von rund € 230 Mio. gerechnet, wobei die Nettoverschuldung weiter auf unter € 100 Mio. reduziert werden sollte.

Aufgrund der mit der Verbreitung des Corona-Virus einhergehenden Einschränkungen des Flugverkehrs bestehen hohe Unsicherheiten hinsichtlich der Erreichbarkeit dieser Ergebnisprognose. Aktuell wird an Maßnahmen zur Abfederung dieser Effekte auf das Ergebnis der Flughafen-Wien-Gruppe gearbeitet. Sobald sich die Vorhersehbarkeit verbessert, wird die Flughafen-Wien-Gruppe eine an die neuen Verhältnisse angepasste Prognose veröffentlichen.

Schwechat, am 6. März 2020

#### Der Vorstand



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO



**Konzernabschluss 2019  
der Flughafen Wien AG**

76	—	<b>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</b>
77	—	<b>Konzern-Gesamtergebnisrechnung</b>
78	—	<b>Konzern-Bilanz</b>
79	—	<b>Konzern-Geldflussrechnung</b>
80	—	<b>Entwicklung des Konzerneigenkapitals</b>
82	—	<b>Konzernanhang</b>
212	—	<b>Erklärung des Vorstands nach § 124 Börsengesetz</b>
213	—	<b>Bestätigungsvermerk</b>

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. 1. bis 31. 12. 2019

in T€	Anhang	2019	2018 <sup>1</sup>
Umsatzerlöse	(1)	857.617,1	799.661,3
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	13.708,9	12.296,5
<b>Betriebsleistung</b>		<b>871.326,1</b>	<b>811.957,8</b>
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-41.294,0	-42.144,0
Personalaufwand	(4)	-323.203,6	-301.487,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-125.206,2	-120.386,6
Wertaufholung /Wertminderungen auf Forderungen	(5) (36)	22,3	-1.131,7
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(6)	3.178,1	3.566,0
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>		<b>384.822,8</b>	<b>350.374,0</b>
Planmäßige Abschreibungen	(7)	-130.702,7	-129.576,6
Wertminderungen	(7)	-1.821,0	0,0
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>252.299,1</b>	<b>220.797,5</b>
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	(8)	694,1	331,4
Zinsertrag	(9)	2.229,6	2.046,8
Zinsaufwand	(9)	-17.945,9	-15.859,3
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	585,5	956,0
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-14.436,7</b>	<b>-12.525,2</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>		<b>237.862,4</b>	<b>208.272,3</b>
Ertragsteuern	(11)	-62.161,7	-56.399,4
<b>Periodenergebnis</b>		<b>175.700,7</b>	<b>151.872,8</b>
<b>Davon entfallend auf:</b>			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		158.857,5	137.262,4
Nicht beherrschende Anteile		16.843,3	14.610,4
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(12)	83.996.504	84.000.000
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		1,89	1,63

1) Anwendung von IFRS 16 seit 1. Jänner 2019. Keine Anpassung der Vorjahresperiode.

# Konzern- Gesamtergebnisrechnung

vom 1. 1. bis 31. 12. 2019

in T€	Anhang	2019	2018 <sup>1</sup>
<b>Periodenergebnis</b>		<b>175.700,7</b>	<b>151.872,8</b>
<b>Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden</b>			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)	-8.592,5	-6.638,6
Zum Marktwert erfolgsneutral bewertete Eigenkapitalinstrumente	(25)	-640,0	313,1
Darauf entfallende latente Steuern	(31)	2.316,3	1.576,6
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>-6.916,2</b>	<b>-4.748,9</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>168.784,5</b>	<b>147.123,9</b>
<b>Davon entfallend auf:</b>			
<b>Gesellschafter der Muttergesellschaft</b>		<b>152.010,7</b>	<b>132.497,2</b>
<b>Nicht beherrschende Anteile</b>		<b>16.773,8</b>	<b>14.626,7</b>

1) Anwendung von IFRS 16 seit 1. Jänner 2019. Keine Anpassung der Vorjahresperiode.

# Konzern-Bilanz

zum 31.12.2019

in T€	Anhang	31.12.2019	31.12.2018 <sup>1</sup>
<b>AKTIVA</b>			
<b>Langfristiges Vermögen</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	(13)	166.064,1	155.674,3
Sachanlagen	(14)	1.530.346,5	1.448.912,4
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(15)	178.729,5	161.498,8
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(16)	43.706,9	42.909,2
Sonstige Vermögenswerte	(17)	80.723,5	148.235,8
		<b>1.999.570,6</b>	<b>1.957.230,5</b>
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>			
Vorräte	(18)	6.201,5	6.110,6
Wertpapiere	(19)	58.709,9	28.124,4
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	(20)	0,0	684,5
Forderungen, sonstige Vermögenswerte	(21)	151.375,2	135.852,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(22)	84.782,9	30.098,8
		<b>301.069,5</b>	<b>200.870,7</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>2.300.640,1</b>	<b>2.158.101,2</b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Grundkapital	(23)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(24)	117.744,4	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(25)	-10.699,4	-1.685,1
Einbehaltene Ergebnisse	(26)	1.016.561,2	932.188,6
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		1.276.276,3	1.200.830,9
Nicht beherrschende Anteile	(27)	104.632,6	96.162,6
		<b>1.380.908,8</b>	<b>1.296.993,5</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Rückstellungen	(28)	175.013,0	162.683,7
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(29)	330.432,9	300.000,0
Übrige Verbindlichkeiten	(30)	28.576,2	39.529,8
Latente Steuern	(31)	38.483,5	47.074,4
		<b>572.505,6</b>	<b>549.287,9</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Steuerrückstellungen	(32)	11.428,7	11.042,0
Übrige Rückstellungen	(32)	212.563,7	140.023,8
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(29)	25.443,7	57.016,5
Lieferantenverbindlichkeiten	(33)	45.423,4	41.378,6
Übrige Verbindlichkeiten	(34)	52.366,1	62.359,0
		<b>347.225,8</b>	<b>311.819,9</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>2.300.640,1</b>	<b>2.158.101,2</b>

1) Anwendung von IFRS 16 seit 1. Jänner 2019. Keine Anpassung der Vorjahresperiode.

# Konzern-Geldflussrechnung

vom 1. 1. bis 31. 12. 2019

in T €	Anhang	2019	2018 <sup>1</sup>
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		237.862,4	208.272,3
+/- Abschreibungen / Zuschreibungen	(7)	130.702,7	129.576,6
+ Wertminderungen	(7)	1.821,0	0,0
+/- Bewertung beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente	(10)	-585,5	-956,0
- Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(6)	-3.178,1	-3.566,0
+ Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	(16)	2.093,9	1.643,9
Verluste / - Gewinne aus dem	(2) (5)		
+ Abgang von Vermögenswerten	(10)	-3.230,7	-3.491,0
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	(2)	-172,9	-186,9
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge		56,4	-33,6
+ Zins- und Dividendenresultat	(8) (9)	15.022,2	13.481,2
+ Erhaltene Dividenden	(35)	694,1	331,4
+ Erhaltene Zinsen	(35)	2.336,0	1.682,7
- Bezahlte Zinsen	(35)	-15.860,1	-15.972,5
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	(18)	-91,0	-131,1
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	(17) (21)	-156,0	-10.790,3
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	(28) (32)	76.181,6	35.132,4
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	(30) (33) (34) (35)	-625,8	-2.296,1
<b>Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>442.870,4</b>	<b>352.696,9</b>
- Zahlungen für Ertragsteuern	(11) (31) (32)	-69.825,2	-61.542,2
<b>Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>373.045,2</b>	<b>291.154,7</b>
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)		5.263,3	1.426,9
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang		39,8	139,5
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	(13) (14) (15) (35)	-177.057,4	-144.845,2
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	(17)	-75,7	-241,4
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen		345,0	0,0
+ Einzahlungen aus Abgang von kurz- und langfristigen Veranlagungen	(17) (21)	106.089,4	40.000,0
- Auszahlungen für kurz- und langfristige Veranlagungen und Wertpapiere	(17) (19) (21)	-110.718,2	-95.271,8
<b>Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>-176.113,7</b>	<b>-198.791,9</b>
- Dividendenausschüttung an Flughafen Wien AG Anteilseigner	(23)	-74.760,0	-57.120,0
- Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner	(27)	-8.303,9	-6.970,3
- Erwerb von eigenen Anteilen	(25)	-1.805,3	0,0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	(29)	38,5	32.016,4
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(29)	-57.000,0	-78.110,3
- Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	(29)	-423,6	0,0
<b>Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-142.254,2</b>	<b>-110.184,2</b>
<b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>		<b>54.677,4</b>	<b>-17.821,4</b>
+ Finanzmittelbestand aus Konsolidierungskreisänderungen		6,8	1,5
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	(22)	30.098,8	47.918,7
<b>Finanzmittelbestand am Ende der Periode</b>		<b>84.782,9</b>	<b>30.098,8</b>

1) Anwendung von IFRS 16 seit 1. Jänner 2019. Keine Anpassung der Vorjahresperiode.  
Nähere Erläuterungen siehe Anhang Erläuterung (35)

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1. 1. bis 31. 12. 2019

den Gesellschaftern der							
in T€	Anhang	Grundkapital	Kapitalrücklagen	AfS-Rücklage	Rücklage aus Zeitwertänderungen Eigenkapitalinstrumente	Neubewertung immaterielles Vermögen	
<b>Stand zum 1.1.2018</b>		152.670,0	117.657,3	1.645,3	0,0	17.839,1	
Erstmalige Anwendung von IFRS 9		0,0	0,0	-1.645,3	3.146,3	0,0	
<b>Stand zum 1.1.2018 angepasst</b>		152.670,0	117.657,3	0,0	3.146,3	17.839,1	
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(25)				234,8		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)						
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	0,0	234,8	0,0	
Periodenergebnis							
<b>Gesamtergebnis</b>		0,0	0,0	0,0	234,8	0,0	
Auflösung Neubewertungsrücklage	(25)					-362,2	
Dividendenausschüttung	(23)						
<b>Stand zum 31.12.2018</b>		152.670,0	117.657,3	0,0	3.381,1	17.476,9	
<b>Stand zum 1.1.2019</b>		152.670,0	117.657,3	0,0	3.381,1	17.476,9	
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(25)				-480,0		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)						
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	0,0	-480,0	0,0	
Periodenergebnis							
<b>Gesamtergebnis</b>		0,0	0,0	0,0	-480,0	0,0	
Auflösung Neubewertungsrücklage	(25)					-362,2	
Erwerb eigener Anteile	(25)						
Dotierung Kapitalrücklage	(25)		87,1				
Dividendenausschüttung	(23)						
<b>Stand zum 31.12.2019</b>		152.670,0	117.744,4	0,0	2.901,1	17.114,7	



## Muttergesellschaft zurechenbar

Neube- wertungen von Plänen	Währungs- umrechnungs- rücklage	Eigene Anteile	Summe sonstige Rücklagen	Ein- behaltene Ergebnisse	Gesamt	Nicht beherr- schende Anteile	Gesamt
-25.176,0	7.632,9	0,0	1.941,3	850.181,4	1.122.450,0	88.506,2	1.210.956,2
0,0	0,0		1.501,0	1.502,7	3.003,6	0,0	3.003,6
-25.176,0	7.632,9	0,0	3.442,3	851.684,0	1.125.453,6	88.506,2	1.213.959,9
			234,8		234,8	0,0	234,8
-5.000,0			-5.000,0		-5.000,0	16,3	-4.983,7
-5.000,0	0,0	0,0	-4.765,2	0,0	-4.765,2	16,3	-4.748,9
				137.262,4	137.262,4	14.610,4	151.872,8
-5.000,0	0,0	0,0	-4.765,2	137.262,4	132.497,2	14.626,7	147.123,9
			-362,2	362,2	0,0	0,0	0,0
				-57.120,0	-57.120,0	-6.970,3	-64.090,3
-30.176,0	7.632,9	0,0	-1.685,1	932.188,6	1.200.830,9	96.162,6	1.296.993,5
-30.176,0	7.632,9	0,0	-1.685,1	932.188,6	1.200.830,9	96.162,6	1.296.993,5
			-480,0		-480,0	0,0	-480,0
-6.366,8			-6.366,8		-6.366,8	-69,5	-6.436,2
-6.366,8	0,0	0,0	-6.846,8	0,0	-6.846,8	-69,5	-6.916,2
				158.857,5	158.857,5	16.843,3	175.700,7
-6.366,8	0,0	0,0	-6.846,8	158.857,5	152.010,7	16.773,8	168.784,5
			-362,2	362,2	0,0	0,0	0,0
		-1.805,3	-1.805,3		-1.805,3		-1.805,3
			0,0	-87,1			0,0
			0,0	-74.760,0	-74.760,0	-8.303,9	-83.063,9
-36.542,8	7.632,9	-1.805,3	-10.699,4	1.016.561,2	1.276.276,3	104.632,6	1.380.908,8



**Konzernanhang  
für das Geschäftsjahr  
2019**

## I. Unternehmen

### › Angaben zum berichtenden Unternehmen

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

### › Betriebsgenehmigungen

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der Flughafen Wien AG betreffen folgende:

Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat am 27. März 1955 gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 21. August 1936 der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafen Wien-Schwechat sowie für die Piste 11/29 erteilt.

Am 15. September 1977 wurde vom Bundesministerium für Verkehr gemäß § 78 Abs. 2 LFG, BGBl. Nr. 253/1957 die Benützungsbewilligung für die Instrumentenpiste 16/34 samt Rollwegen und Befeuerungsanlagen erteilt.

Im Jahr 2017 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß den Anforderungen der EU (VO) 139/2014 zertifiziert. Am 14. Dezember 2017 wurde die bis auf Widerruf gültige Zertifizierungsurkunde dafür ausgestellt. Die EU Zertifizierung von europäischen Verkehrsflughäfen dient zur Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der Sicherheit der Zivilluftfahrt in Europa.

Das Tochterunternehmen Malta International Airport p.l.c. (MIA) ist für den Betrieb und die Entwicklung des Flughafen Malta verantwortlich. MIA erhielt beginnend ab Juli 2002 eine 65 jährige Konzession für den Betrieb des Flughafens.

## II. Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2019 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Beim Bilanzausweis wird zwischen lang- und kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden unterschieden, die im Anhang teilweise detailliert nach ihrer Fristigkeit ausgewiesen werden. Die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren.

Einzelheiten zu den Rechnungslegungsmethoden finden sich in den Anhangangaben (44) – (48).

&gt;

Der vorliegende Konzernabschluss ist der erste vollständige Abschluss in dem IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ angewendet wurde. Die Auswirkungen der erstmaligen Anwendung auf den Abschluss der Flughafen-Wien-Gruppe sind im Kapitel V. „Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ ersichtlich.

### III. Funktionale Darstellungswährung

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

### IV. Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

#### › Werthaltigkeit von Vermögenswerten

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von Konzessionen und Rechten (Buchwert in Höhe von T€ 137.602,3, Vorjahr: T€ 127.212,5), Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 28.461,8, Vorjahr: T€ 28.461,8), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.530.346,5, Vorjahr: T€ 1.448.912,4), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 178.729,5, Vorjahr: T€ 161.498,8) sowie langfristigen anderen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 124.430,5, Vorjahr: T€ 191.145,0) inklusive Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 43.706,9, Vorjahr: T€ 42.909,2) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung/Wertaufholung vorgenommen. Eine Wertminderung/Wertaufholung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, Änderung der Kapitalkosten, Änderungen der künftigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, technologische Veralterung, die Einstellung von Dienstleistungen, aktuelle Wiederbeschaffungskosten, bei vergleichbaren Transaktionen gezahlte Kaufpreise und sonstige das Umfeld betreffende Änderungen, die auf eine Wertminderung/Wert-

aufholung hindeuten, berücksichtigt. Die Einschätzung, ob eine Wertminderung/Wertaufholung eingetreten ist, ist folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruht in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

### › **Nutzungsdauern und Periodenabgrenzung**

Bei Überprüfung der Nutzungsdauern von Vermögenswerten des immateriellen Vermögens, des Sachanlagevermögens und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden Schätzungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) vorgenommen. Bei der jährlichen Überprüfung der Nutzungsdauern können gegebenenfalls Verkürzungen oder Verlängerungen der Nutzungsdauern vorgenommen werden.

Aufgrund der laufenden Bauvorhaben und der damit zusammenhängenden Prüferfordernisse sind im Zusammenhang mit der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien hinsichtlich der Periodenabgrenzung Einschätzungen zu treffen.

### › **Forderungswertberichtigungen**

Der Flughafen-Wien-Konzern bildete Wertberichtigungen auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf sonstige Forderungen, um erwarteten Verlusten aus Forderungsausfällen Rechnung zu tragen, die aus der Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit von Schuldnern resultieren. Der Flughafen-Wien-Konzern bildete Wertberichtigungen der Stufe 2 („Life Time Expected Credit Loss“) in Höhe von T€ 229,4 (31.12.2018: T€ 211,1) sowie Wertberichtigungen der Stufe 3 („Credit Impairment“) in Höhe von T€ 7.222,7 (31.12.2018: T€ 7.416,2). Bei der Bewertung von Wertberichtigungen aufgrund der erwarteten Kreditverluste bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie bei Vertragsvermögenswerten liegen Schlüsselannahmen bei der Ermittlung der gewichteten durchschnittlichen Verlustrate vor. Diese sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beschrieben und betreffen u.a. die Anhangsangaben (21) und (36).

### › **Sozialkapitalrückstellungen**

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 152.599,7 (Vorjahr: T€ 140.566,5) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 21.417,4 (Vorjahr: T€ 20.872,3) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung, Fluktuationswahrscheinlichkeiten sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen und Invalidisierungswahrscheinlichkeiten zugrunde.

### › **Sonstige Rückstellungen**

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten und Prozessen oder anderen ausstehenden Verpflichtungen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 100,5 (Vorjahr: T€ 2.550,7) sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management verbunden. So beruht die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit, dass ein anhängiges Verfah-

ren Erfolg hat und eine Verbindlichkeit entsteht, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung in hohem Maße auf der Einschätzung der jeweiligen Situation. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste allenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

### › Latente Steuern

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen. Die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 31.322,7 (Vorjahr: T€ 27.576,3) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen. Zur Beurteilung der Wahrscheinlichkeit der künftigen Nutzbarkeit von aktiven latenten Steuern sind verschiedene Faktoren heranzuziehen, wie zum Beispiel die Ertragslage der Vergangenheit, operative Planungen oder Steuerplanungsstrategien. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Kommt es zu einer Änderung der Werthaltigkeitsbeurteilung bei aktiven latenten Steuern, sind die angesetzten aktiven latenten Steuern erfolgswirksam auszubuchen.

### › Betriebsprüfung

Die steuerliche Außenprüfung von österreichischen in den Konzernabschluss eingebundenen Gesellschaften für die Jahre 2012 bis 2016 (u. a. auch Körperschaft- und Umsatzsteuer) sowie eine Nachschau gemäß § 144 BAO betreffend die Jahre 2017 und 2018 wurde im Geschäftsjahr 2019 abgeschlossen und führten zu keinen wesentlichen Beanstandungen. Sich daraus ergebende Verpflichtungen wurden im Konzernabschluss 2019 verarbeitet.

### › Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Die Flughafen-Malta-Gruppe (Teilkonzern der Flughafen-Wien-Gruppe) betreibt ihre kommerziellen und betrieblichen Tätigkeiten im Rahmen einer Konzession, welche im Jahr 2002 von der Regierung Maltas gewährt wurde. Eine detaillierte Analyse hat ergeben, dass die Flughafen-Malta-Gruppe aufgrund des hohen Grads an nicht regulierten Aktivitäten nicht unter den Anwendungsbereich von IFRIC 12 fällt.

### › Bestimmung von beizulegenden Zeitwerten

Eine Reihe von Rechnungslegungsvorschriften verlangen die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte für finanzielle und nicht finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Bei der Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte verwendet der Konzern soweit

wie möglich am Markt beobachtbare Daten. Die Bemessung der beizulegenden Zeitwerte sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ersichtlich und betreffen u.a. folgende Anhangangaben: Anhangangabe (36).

## V. Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden

Zum 1. Jänner 2019 hat der Konzern erstmalig IFRS 16 angewendet. Zudem waren eine Reihe weiterer Standards erstmalig anzuwenden, diese haben jedoch keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss der Flughafen-Wien-Gruppe. Eine Übersicht der neu anzuwendenden Standards finden sich in den Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden sowie unter anderem auch in Anhangangabe (38).

### › IFRS 16 „Leasingverhältnisse“

Die Flughafen-Wien-Gruppe wendet IFRS 16 Leasingverhältnisse ab dem 1. Jänner 2019 an. Mit der Einführung von IFRS 16 entfällt künftig die bisher unter IAS 17 erforderliche Unterscheidung zwischen Finanzierungsleasing- und Operating-Leasing-Verträgen für den Leasingnehmer.

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat IFRS 16 nach der modifizierten retrospektiven Methode (vereinfachte Übergangsmethode) angewendet, wonach der kumulierte Effekt aus der erstmaligen Anwendung zum 1. Jänner 2019 in der Gewinnrücklagen erfasst wird. Daher wurden die Vergleichsinformationen für 2018 nicht angepasst, das heißt wie zuvor gemäß IAS 17 und den damit verbundenen Interpretationen dargestellt. Die Einzelheiten zu den Änderungen der Rechnungslegungsmethoden sind nachstehend angeführt. Darüber hinaus wurden die Angabepflichten in IFRS 16 nicht generell auf die Vergleichsinformationen angewendet. Nutzungsrechte für die Leasingverhältnisse werden zum Betrag der Leasingverbindlichkeit bei der Übernahme bewertet.

Für alle Leasingverhältnisse erfasst der Leasingnehmer in seiner Bilanz eine Leasingverbindlichkeit für die Verpflichtung, künftig Leasingzahlungen zu leisten. Gleichzeitig aktiviert der Leasingnehmer ein Nutzungsrecht am zugrunde liegenden Vermögenswert. Dieses entspricht grundsätzlich dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen zuzüglich direkt zurechenbarer Kosten. Während der Laufzeit des Leasingvertrags wird die Leasingverbindlichkeit ähnlich den Regelungen nach IAS 17 für Finanzierungsleasingverhältnisse finanzmathematisch fortgeschrieben. Das Nutzungsrecht wird planmäßig amortisiert, was grundsätzlich zu höheren Aufwendungen zu Beginn der Laufzeit eines Leasingvertrags führt. Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasinggegenstände von geringem Wert sind ausgenommen.

Beim Leasinggeber sind die Regelungen des neuen Standards dagegen ähnlich den bisherigen Vorschriften des IAS 17. Die Leasingverträge werden weiterhin entweder als Finanzierungsleasing- oder Operating-Leasing-Verhältnisse klassifiziert. Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle Risiken und Chancen aus dem Eigentum übertragen werden, werden als Finanzierungsleasingverhältnisse klassifiziert, alle anderen >

Leasingverträge als Operating Leases. Für die Klassifizierung nach IFRS 16 wurden die Kriterien des IAS 17 übernommen.

IFRS 16 enthält darüber hinaus eine Reihe von weiteren Regelungen zum Ausweis und zu den Anhangangaben sowie zu Sale-and-Lease-back-Transaktionen.

### › Flughafen-Wien-Gruppe als Leasinggeber:

Die Flughafen-Wien-Gruppe vermietet Immobilien in Österreich bzw. Malta an diverse Kunden. Mietverträge werden für definierte Zeiträume abgeschlossen. Die Konditionen enthalten sowohl fixe Mietzahlungen als auch umsatzabhängige Mieten. Aufgrund der Anwendung von IFRS 16 ergaben sich für den Konzern keine Änderungen der Bilanzierung der Leasingverhältnisse als Leasinggeber.

### › Flughafen-Wien-Gruppe als Leasingnehmer:

Die Flughafen-Wien-Gruppe mietet verschiedene Grundstücke, Immobilien und Anlagen. Die Verträge sind mit unterschiedlichen Laufzeiten zwischen einem und 100 Jahren abgeschlossen.

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat folgende Erleichterungen gem. IFRS 16 in Anspruch genommen:

- › Kurzfristige Leasingvereinbarungen mit einer Laufzeit < 12 Monate
- › Leasingvereinbarungen über „geringwertige Vermögenswerte“ (< € 5.000)

Weiters werden jene Leasingvereinbarungen, welche im Geschäftsjahr 2019 enden, aufgrund der Übergangsvorschriften, nicht nach IFRS 16 bilanziert. Für ähnliche Verträge (Laufzeit, Volumen) wird ein einheitlicher Zinssatz angewendet. Der Portfolio-Ansatz wird derzeit nicht angewendet. Bei der Bewertung des Nutzungsrechts zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung wurden die anfänglichen direkten Kosten unberücksichtigt gelassen.

Drohverlustrückstellungen und andere Verpflichtungen im Zusammenhang mit Operating-Leasingverhältnissen wurden im Zeitpunkt der Umstellung bei der Bewertung des Nutzungsrechtes als Abwertung im Buchwert berücksichtigt. Die erstmalige Anwendung von IFRS 16 führte zum Ansatz von Nutzungsrechten in Höhe von T€ 95.115,2, (davon bereits T€ 25.174,5 als Sachanlagevermögen erfasst) welche im immateriellen Vermögen im Sachanlagevermögen und in den als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien ausgewiesen werden. Der gewichtete durchschnittliche Grenzkapitalzinssatz für die Leasingverbindlichkeiten betrug zum 1. Jänner 2019 3,98%.

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat folgende Bereiche identifiziert, die bisher als Operating-Leasingverhältnis eingestuft waren, und ab 1. Jänner 2019 als Nutzungsrechte bilanziert werden:

- › Miete einer Cargo-Immobilie am Standort Wien
- › Miete von Grundstücken am Standort Wien
- › Miete von Grundstücken und flughafenspezifischen Immobilien am Standort Malta (inkl. Aerodrome Licence)
- › Miete von Kombinations-Kopiergeräten
- › Miete von Raucherkabinen



## › Auswirkungen auf den Abschluss

Es ergaben sich folgende Änderungen auf die Eröffnungsbilanz zum 1. Jänner 2019 (Angabe in gerundeten Zahlen):

in T€		1.1.2019	31.12.2018	V. absolut
<b>AKTIVA</b>				
<b>Langfristiges Vermögen</b>				
Immaterielle Vermögenswerte	(13)	166.421,3	155.674,3	10.747,0
Sachanlagen	(14)	1.507.764,6	1.448.912,4	58.852,2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(15)	161.840,3	161.498,8	341,5
Sonstige Vermögenswerte	(17)	117.465,2	148.235,8	-30.770,7
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>				
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(21)	134.903,3	135.852,5	-949,3
<b>Summe Aktiva</b>				<b>38.220,7</b>
<b>PASSIVA</b>				
<b>Langfristige Schulden</b>				
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(29)	355.364,2	300.000,0	55.364,2
Übrige Verbindlichkeiten	(30)	30.411,7	39.529,8	-9.118,1
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Übrige Rückstellungen	(32)	138.618,8	140.023,8	-1.405,0
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(29)	57.386,6	57.016,5	370,1
Übrige Verbindlichkeiten	(34)	55.368,6	62.359,0	-6.990,4
<b>Summe Passiva</b>				<b>38.220,7</b>

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 hatte die Flughafen-Wien-Gruppe Verpflichtungen für Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Leasingverhältnissen in Höhe von T€ 143.116,6. Diese lassen sich wie folgt auf die Leasingverbindlichkeit zum 1. Jänner 2019 überleiten:

in T€		
Künftige Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren operativen Leasingverhältnissen zum 31. Dezember 2018		143.116,6
abzüglich Abzinsung zum 1. Jänner 2019		-87.382,3
<b>Leasingverbindlichkeiten zum 1. Jänner 2019</b>		<b>55.734,3</b>

Durch die Anwendung von IFRS 16 kam es im Geschäftsjahr 2019 zu folgenden Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung. Die im Geschäftsjahr 2019 erfassten gesamten Aufwendungen aus Leasingverhältnissen sind in Anhangsangabe (38) ersichtlich.

&gt;

in T€	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.712,6
Abschreibungen	-1.703,5
Zinsaufwand	-2.158,0
Steueraufwand	64,0
<b>Periodenergebnis (Reduktion)</b>	<b>-84,9</b>

Auf den Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit sowie auf den Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ergaben sich per Saldo keine wesentlichen Auswirkungen. Ebenso ergeben sich keine wesentliche Auswirkungen auf das Ergebnis je Aktie.

## VI. Erläuterungen zur Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung

### › (1.1) Segmentberichterstattung

Nach IFRS 8 orientiert sich die Segmentberichterstattung an der internen Berichterstattung des Konzerns. Bei der Flughafen-Wien-Gruppe stellen die Geschäftsbereiche der Flughafen Wien AG, nach denen die Gesellschaft organisiert ist, sowie die einzelnen Tochtergesellschaften und Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen die einzelnen Geschäftssegmente dar, die zu den Berichtssegmenten Airport, Handling & Sicherheitsdienstleistungen, Retail & Properties, Malta und Sonstige Segmente zusammengefasst werden. Die Steuerung der Unternehmensgruppe erfolgt anhand der Berichterstattungen zur Erfolgsrechnung, zu Investitionen und Personalangaben der jeweiligen Bereiche der Flughafen Wien AG sowie der Umsätze, EBITDAs, EBITs, der vorgesehenen Investitionen und Personalzahlen der einzelnen Tochtergesellschaften. Weiters werden pro Segment die unterschiedlichen Umsatzströme weiter unterteilt. Die Segmente der Flughafen-Wien-Gruppe stellen sich wie folgt dar:

#### **Airport**

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

#### **Handling & Sicherheitsdienstleistungen**

Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen werden der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst. Das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen erbringt Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien- und Charterverkehrs sowie bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren der General Aviation. Außerdem ist das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen für die Sicherheitskontrollen – es werden Personen sowie Handgepäck kontrolliert – verantwortlich.

#### **Retail & Properties**

Im Segment Retail & Properties werden die Geschäftsbereiche Immobilien- und Centermanagement der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst.

Das Segment Retail & Properties stellt Dienstleistungen rund um den Flughafenbetrieb wie Center Management & Hospitality (Shopping, Gastronomie), Passagierservices

&gt;

(VIP, Loungen) und Parken bereit. Weiters sind die Entwicklung und Vermarktung von Immobilien in diesem Segment enthalten.

## **Malta**

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

## **Sonstige Segmente**

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

Im Detail betrifft dies die verschiedensten Dienstleistungen einzelner Geschäftsbereiche der Flughafen Wien AG sowie einzelner Tochtergesellschaften: Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung, im Bereich der Telekommunikation sowie der Informatik, technische Dienstleistungen im Bereich der Elektromechanik und Haustechnik, der Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen sowie Baumanagement- und Beratungsleistungen.

Weiters werden diesem Segment die nicht berichtspflichtigen, nach der at-Equity-Methode bilanzierten Anteile sowie Beteiligungsholdinggesellschaften, die keine operative Tätigkeit ausüben, zugeordnet.

## **Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten**

Die Bewertungsansätze für die Konzern-Segmentberichterstattung entsprechen den im IFRS-Konzernabschluss verwendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Der Flughafen-Wien-Konzern beurteilt die Leistung der Segmente u. a. anhand des EBITDA bzw. EBIT (nach Berücksichtigung von Overheadkosten). Die Abschreibungen werden getrennt nach planmäßigen Abschreibungen und Wertminderungen (bzw. Wertaufholungen) ausgewiesen und resultieren aus den dem jeweiligen Unternehmensbereich zugeordneten Vermögenswerten. Die Umsätze und Vorleistungen zwischen den Segmenten werden zu marktorientierten Standardverrechnungssätzen bzw. Preisen, welche sich an den Selbstkosten orientieren, verrechnet.

Andere Positionen wie Finanzergebnis oder Steueraufwand je operatives Segment werden bei den Segmentinformationen nicht angegeben, da die interne Berichterstattung nur die Positionen bis einschließlich das EBIT umfasst und diese anderen Positionen zentral überwacht werden.

Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind. Zum Segmentvermögen zählen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen sowie Vorräte. Die Flughafen-Wien-Gruppe weist keine Segmentschulden für jedes berichtete operative Segment aus, da diese Schulden zentral überwacht werden. Das Segmentvermögen enthält nicht jene Vermögenswerte, die in der Überleitung des Segmentvermögens auf das

Konzernvermögen als „Sonstiges (nicht zuordenbar)“ dargestellt werden. Das nicht zuordenbare Konzernvermögen besteht im Wesentlichen aus den sonstigen finanziellen Vermögenswerten, den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens, den Forderungen gegenüber dem Finanzamt, den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, den Abgrenzungsposten sowie den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe.

Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien unter Berücksichtigung von Rechnungs Korrekturen.

Die Informationen über geografische Bereiche enthalten überdies Informationen über die von externen Kunden erzielten Erträge sowie die Beträge der langfristigen Vermögenswerte. Bei der Zuordnung der Vermögenswerte und Erträge zu geografischen Bereichen wird auf den Standort der Einheit abgestellt (Tochterunternehmen), die diese Erträge erzielt bzw. diese Vermögenswerte besitzt.

Die Anzahl der Mitarbeiter auf Segmentebene wird auf Basis der durchschnittlichen Zahl der Arbeitnehmer im Geschäftsjahr gewichtet nach Beschäftigungsgrad ermittelt.

### **Änderungen im Geschäftsjahr 2019:**

Die Segmentberichterstattung wurde an die neue Berichtsstruktur angepasst. Die Passagier Services (Lounges, VIP-Services) werden nun gebündelt dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die Vergleichsangaben wurden entsprechend angepasst (IFRS 8.29).

Die Gesellschaft FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH (EGW) erwirbt, entwickelt und vermietet Liegenschaften und Immobilien aller Art. Die Gesellschaft wurde als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Die Gesellschaft VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H (SHOP) plant, entwickelt und vermarktet Geschäfte. Die Gesellschaft wurde als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Die Gesellschaft „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) erbringt Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen und Schneeräumung. Die Gesellschaft wurde als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen dem Segment Sonstiges zugeordnet.

### **Änderungen im Geschäftsjahr 2018:**

Die Gesellschaft GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS) erbringt neben Bewachungsleistungen auch sonstige Dienstleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind und wurde als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen dem Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen zugeordnet.

Die Gesellschaft VIE Airport Health Center GmbH (VHC) bietet Dienstleistungen im Bereich der Gesundheit an und wurde als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Die Segmentberichterstattung wurde an die neue interne Berichtsstruktur angepasst. Gebäude, die nahezu ausschließlich von einem einzigen Geschäftsbereich genutzt werden, werden diesem Bereich nunmehr zugeordnet. Die Vergleichsangaben wurden entsprechend angepasst (IFRS 8.29).

&gt;

## › Segmentangaben 2019

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	411.746,3	166.299,6	162.597,5	100.312,3	16.661,5	857.617,1
davon Erlöse aus Kundenverträgen	387.810,2	162.129,0	69.605,8	79.569,1	16.656,1	
Interne Segmentumsätze	33.927,3	82.204,6	14.381,3	0,0	122.346,7	
Segmentumsätze	445.673,6	248.504,3	176.978,8	100.312,3	139.008,1	
Externe sonstige betriebliche Erträge	1.680,7	122,6	3.815,9	0,0	409,9	6.029,2
Interne sonstige betriebliche Erträge <sup>1</sup>	4.873,0	363,9	1.320,6	0,0	1.122,3	7.679,8
Betriebsleistung	452.227,3	248.990,8	182.115,3	100.312,3	140.540,3	
Material und sonstige bezogene Leistungen	4.293,2	8.469,2	1.833,5	3.102,8	23.595,3	41.294,0
Personalaufwand	50.205,8	180.883,9	14.141,6	10.727,0	67.245,1	323.203,6
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	46.627,5	10.073,4	17.619,8	22.996,5	27.866,7	125.183,9
davon Wertberichtigung auf Forderungen <sup>2</sup>	-104,0	-30,1	-36,0	166,6	-19,0	-22,3
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen					3.178,1	3.178,1
Interner Aufwand	163.453,1	33.811,7	45.245,9	0,0	10.349,3	
<b>Segment EBITDA</b>	<b>187.647,7</b>	<b>15.752,6</b>	<b>103.274,6</b>	<b>63.486,0</b>	<b>14.662,0</b>	<b>384.822,8</b>
Wertminderungen	1.821,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.821,0
Planmäßige Abschreibungen	81.868,8	8.492,0	17.663,1	11.052,1	11.626,8	130.702,7
Segmentabschreibungen	83.689,8	8.492,0	17.663,1	11.052,1	11.626,8	132.523,7
<b>Segment EBIT</b>	<b>103.958,0</b>	<b>7.260,6</b>	<b>85.611,4</b>	<b>52.433,9</b>	<b>3.035,2</b>	<b>252.299,1</b>
Segmentinvestitionen <sup>3</sup>	87.233,5	10.542,3	38.836,8	19.869,9	15.309,0	171.791,5
Segmentvermögen	1.132.436,8	79.379,4	332.181,4	373.244,9	113.450,3	2.030.692,8
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					43.706,9	
Sonstiges (nicht zuordenbar)						269.947,4
<b>Konzernvermögen</b>						<b>2.300.640,1</b>
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	562	3.281	145	379	1.019	5.385

1) Betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) Exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen

3) Inklusive Rechnerkorrekturen, exklusive Finanzanlagen

## › Segmentangaben 2018<sup>1</sup>

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	381.654,8	163.311,9	146.369,8	92.161,8	16.163,0	799.661,3
davon Erlöse aus Kundenverträgen	360.710,9	159.072,7	60.963,1	73.285,4	16.156,5	
Interne Segmentumsätze	30.880,9	71.887,4	13.690,6	0,0	103.627,0	
Segmentumsätze	412.535,7	235.199,3	160.060,5	92.161,8	119.790,0	
Externe sonstige betriebliche Erträge	799,1	782,1	4.565,8	0,0	645,8	6.792,9
Interne sonstige betriebliche Erträge <sup>2</sup>	2.684,1	125,3	1.252,8	0,0	1.441,4	5.503,6
Betriebsleistung	416.019,0	236.106,7	165.879,1	92.161,8	121.877,2	
Material und sonstige bezogene Leistungen	4.126,8	8.788,2	1.918,6	3.206,9	24.103,5	42.144,0
Personalaufwand	44.686,2	179.379,5	11.711,9	9.859,9	55.850,0	301.487,5
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen <sup>3</sup>	43.372,4	8.250,7	19.486,8	25.870,8	24.537,6	121.518,3
davon Wertberichtigung auf Forderungen <sup>3</sup>	857,3	155,2	47,8	18,2	53,3	1.131,7
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen					3.566,0	3.566,0
Interner Aufwand	140.544,8	28.977,3	42.315,2	0,0	8.248,7	
<b>Segment EBITDA</b>	<b>183.288,7</b>	<b>10.711,0</b>	<b>90.446,7</b>	<b>53.224,2</b>	<b>12.703,5</b>	<b>350.374,0</b>
Planmäßige Abschreibungen	83.517,9	8.473,2	17.340,0	9.177,6	11.067,9	129.576,6
Segmentabschreibungen	83.517,9	8.473,2	17.340,0	9.177,6	11.067,9	129.576,6
<b>Segment EBIT</b>	<b>99.770,8</b>	<b>2.237,8</b>	<b>73.106,6</b>	<b>44.046,6</b>	<b>1.635,6</b>	<b>220.797,5</b>
<b>Segmentinvestitionen<sup>4</sup></b>	<b>94.249,4</b>	<b>10.379,0</b>	<b>42.220,9</b>	<b>8.449,0</b>	<b>10.419,7</b>	<b>165.718,0</b>
<b>Segmentvermögen</b>	<b>1.129.219,1</b>	<b>78.689,3</b>	<b>315.829,2</b>	<b>310.855,2</b>	<b>102.386,6</b>	<b>1.936.979,5</b>
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					42.909,2	
Sonstiges (nicht zuordenbar)						221.121,7
<b>Konzernvermögen</b>						<b>2.158.101,2</b>
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	536	3.091	133	340	729	4.830

1) angepasst an die neue Berichtsstruktur (IFRS 8.29)

2) betrifft aktivierte Eigenleistungen

3) exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen

4) inklusive Rechnungs korrektoren, exklusive Finanzanlagen

>

### › Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2019	31.12.2018 <sup>1</sup>
<b>Vermögenswerte je Segment</b>		
Airport	1.132.436,8	1.129.219,1
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	79.379,4	78.689,3
Retail & Properties	332.181,4	315.829,2
Malta	373.244,9	310.855,2
Sonstige Segmente	113.450,3	102.386,6
<b>Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente</b>	<b>2.030.692,8</b>	<b>1.936.979,5</b>
<b>Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen<sup>2</sup></b>		
Sonstige langfristige Vermögenswerte	80.722,3	117.464,0
Wertpapiere	58.709,9	28.124,4
Forderungen an Finanzamt	6.202,0	8.001,9
Sonstige kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	14.947,8	56.213,4
Abgrenzungsposten	52.757,4	1.472,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	56.608,0	9.845,6
<b>Summe nicht zuordenbar</b>	<b>269.947,4</b>	<b>221.121,7</b>
<b>Konzernvermögen</b>	<b>2.300.640,1</b>	<b>2.158.101,2</b>

1) Angepasst an neue Berichtsstruktur (IFRS 8.29)

2) Ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe

### › Angaben 2019 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	757.304,9	100.312,3	0,0	857.617,1
Langfristiges Vermögen	1.648.751,6	315.097,9	35.721,1	1.999.570,6

### › Angaben 2018 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	707.499,6	92.161,8	0,0	799.661,3
Langfristiges Vermögen	1.652.679,8	269.069,3	35.481,4	1.957.230,5

Im Vermögen der Region Slowakei ist die von der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Košice entfällt im Geschäftsjahr 2019 ein Beteiligungsergebnis aus at-Equity-Unternehmen in Höhe von € 1,7 Mio. (Vorjahr: € 1,7 Mio.).



## Informationen über Hauptkunden

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat von ihrem Hauptkunden der Lufthansa Group (Austrian Airlines, Eurowings, Germanwings, Brussels, Lufthansa, Swiss) Erlöse in Höhe von € 317,8 Mio. (Vorjahr: € 319,9 Mio.) erzielt. In sämtlichen Segmenten konnten mit diesem Hauptkunden Erträge erwirtschaftet werden.

### › (1.2) Umsatzerlöse und Erlöse aus Kundenverträgen

Die Flughafen-Wien-Gruppe erwirtschaftet im Wesentlichen Umsatzerlöse im Aviation und Non-Aviation-Bereich. Im Aviation-Bereich werden Erlöse aus der typischen Geschäftstätigkeit des Flughafens wie z.B. Verkehrsentgelten, Bodenabfertigung und Konzessionen erzielt.

Der Non-Aviation-Bereich der Flughafen-Wien-Gruppe umfasst die Vermietung von Flächen (inkl. Umsatzabgaben) und sonstige Umsatzerlöse. Die Umsatzerlöse werden ohne Umsatzsteuer und sonstige bei den Kunden erhobene und an die Steuerbehörden zu entrichtende Steuern ausgewiesen.

Eine detaillierte Beschreibung der Erlöse aus Kundenverträgen findet sich im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

## Aufteilung der Umsatzerlöse nach Erlösen aus Kundenverträgen und andere Umsatzerlöse

Die Flughafen-Wien-Gruppe erzielt Erlöse aus Kundenverträgen (das betrifft im Wesentlichen die oben beschriebenen Erlöse aus dem Aviation Bereich sowie die sonstigen Umsatzerlöse des Non-Aviation Bereiches) sowie andere Umsatzerlöse. Die anderen Umsatzerlöse betreffen Mieteinnahmen aus als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien (siehe dazu auch Anhangangabe (15)) sowie andere Erlöse aus der Vermietung von Flächen.

2019 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kundenverträgen	387.810,2	162.129,0	69.605,8	79.569,1	16.656,1	715.770,2
Andere Umsatzerlöse	23.936,1	4.170,6	92.991,7	20.743,2	5,4	141.846,9
<b>Externe Segmentumsätze</b>	<b>411.746,3</b>	<b>166.299,6</b>	<b>162.597,5</b>	<b>100.312,3</b>	<b>16.661,5</b>	<b>857.617,1</b>

2018 <sup>1</sup> in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kundenverträgen	360.710,9	159.072,7	60.963,1	73.285,4	16.156,5	670.188,6
Andere Umsatzerlöse	20.943,9	4.239,2	85.406,8	18.876,4	6,5	129.472,8
<b>Externe Segmentumsätze</b>	<b>381.654,8</b>	<b>163.311,9</b>	<b>146.369,8</b>	<b>92.161,8</b>	<b>16.163,0</b>	<b>799.661,3</b>

1) angepasst an neue Berichtsstruktur (IFRS 8.29)

› Aufteilung der Umsatzerlöse nach Aviation und Non-Aviation

2019 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	400.557,1	154.075,8	0,0	70.790,6	0,0	625.423,5
Non-Aviation	11.189,1	12.223,8	162.597,5	29.521,7	16.661,5	232.193,6
<b>Externe Segmentumsätze</b>	<b>411.746,3</b>	<b>166.299,6</b>	<b>162.597,5</b>	<b>100.312,3</b>	<b>16.661,5</b>	<b>857.617,1</b>

2018 <sup>1</sup> in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	371.561,5	151.916,0	0,0	64.364,1	0,0	587.841,6
Non-Aviation	10.093,4	11.395,9	146.369,8	27.797,7	16.163,0	211.819,8
<b>Externe Segmentumsätze</b>	<b>381.654,8</b>	<b>163.311,9</b>	<b>146.369,8</b>	<b>92.161,8</b>	<b>16.163,0</b>	<b>799.661,3</b>

1) angepasst an neue Berichtsstruktur (IFRS 8.29)

› Aufteilung der Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten

2019 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	411.746,3	166.299,6	162.597,5	0,0	16.661,5	757.304,9
Malta	0,0	0,0	0,0	100.312,3	0,0	100.312,3
<b>Externe Segmentumsätze</b>	<b>411.746,3</b>	<b>166.299,6</b>	<b>162.597,5</b>	<b>100.312,3</b>	<b>16.661,5</b>	<b>857.617,1</b>

2018 <sup>1</sup> in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	381.654,8	163.311,9	146.369,8	0,0	16.163,0	707.499,6
Malta	0,0	0,0	0,0	92.161,8	0,0	92.161,8
<b>Externe Segmentumsätze</b>	<b>381.654,8</b>	<b>163.311,9</b>	<b>146.369,8</b>	<b>92.161,8</b>	<b>16.163,0</b>	<b>799.661,3</b>

1) angepasst an neue Berichtsstruktur (IFRS 8.29)

Im Folgenden sind die Umsatzerlösströme pro Segment im Detail dargestellt:

### › Umsatz im Segment Airport

in € Mio.	2019	V. in %	2018 <sup>1</sup>
Aircraftbezogene Entgelte	78,1	11,2	70,2
Passagierbezogene Entgelte	277,8	5,8	262,7
Infrastruktur Erlöse & Dienstleistungen	55,8	14,6	48,7
<b>Umsatz Segment Airport (extern)</b>	<b>411,7</b>	<b>7,9</b>	<b>381,7</b>
davon Aviation	400,6		371,6
davon Non-Aviation	11,2		10,1

1) angepasst an neue Berichtsstruktur (IFRS 8.29)

### › Umsatz im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

in € Mio.	2019	V. in %	2018 <sup>1</sup>
Vorfeldabfertigung	99,2	-0,3	99,6
Frachtabfertigung	34,2	0,2	34,1
Sicherheitsdienstleistungen	5,8	11,2	5,2
Verkehrsabfertigung	18,4	17,4	15,7
General Aviation, Sonstiges	8,7	-0,5	8,8
<b>Umsatz Segment Handling &amp; Sicherheitsdienstleistungen (extern)</b>	<b>166,3</b>	<b>1,8</b>	<b>163,3</b>
davon Aviation	154,1		151,9
davon Non-Aviation	12,2		11,4

1) angepasst an neue Berichtsstruktur (IFRS 8.29)

### › Umsatz im Segment Retail & Properties

in € Mio.	2019	V. in %	2018 <sup>1</sup>
Parkerträge	50,1	11,9	44,8
Vermietung	27,8	4,3	26,7
Center Management & Hospitality	84,6	13,0	74,9
<b>Umsatz Segment Retail &amp; Properties (extern)</b>	<b>162,6</b>	<b>11,1</b>	<b>146,4</b>
davon Aviation	0,0		0,0
davon Non-Aviation	162,6		146,4

1) angepasst an neue Berichtsstruktur (IFRS 8.29)

### › Umsatz im Segment Malta

in € Mio.	2019	V. in %	2018
Airport	70,8	8,1	65,5
Retail & Properties	29,2	10,8	26,3
Sonstige	0,4	9,6	0,3
<b>Umsatz Segment Malta (extern)</b>	<b>100,3</b>	<b>8,8</b>	<b>92,2</b>
davon Aviation	70,8		63,4
davon Non-Aviation	29,5		27,8

>

› Umsatz im Segment Sonstige Segmente

in € Mio.	2019	V. in %	2018
Ver- und Entsorgung	8,9	6,0	8,4
Telekommunikation und EDV	3,0	1,1	3,0
Materialwirtschaft	1,5	-5,0	1,6
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten (VAT)	1,0	-17,6	1,2
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung	0,5	-34,8	0,8
Besucherwelt	0,6	-3,8	0,6
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	0,8	n.a.	0,0
Sonstiges	0,4	-32,9	0,7
<b>Umsatz Sonstige Segmente (extern)</b>	<b>16,7</b>	<b>3,1</b>	<b>16,2</b>
davon Aviation	0,0		0,0
davon Non-Aviation	16,7		16,2

**Vertragssalden**

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über Forderungen aus Kundenverträgen:

in T€	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
Forderungen aus Kundenverträgen, die in Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen enthalten sind	(21)	63.633,1	61.105,4

## Leistungsverpflichtungen

Der Umsatz wird auf Grundlage der in einem Vertrag mit einem Kunden festgelegten Gegenleistung gemessen. Der Konzern erfasst Erlöse, wenn er die Verfügungsgewalt über ein Gut oder eine Dienstleistung an einen Kunden überträgt.

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über Art und Zeitpunkt der Erfüllung von Leistungsverpflichtungen aus Kundenverträgen, einschließlich wesentlicher Zahlungsbedingungen. Die damit verbundenen Grundsätze zur Erlösrealisierung sowie die Rechnungslegungsmethoden sind in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ersichtlich.

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

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

## › (2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2019	2018
Aktivierete Eigenleistungen	7.679,8	5.503,6
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und zum Verkauf stehender Vermögenswert	3.468,8	3.650,2
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	172,9	186,9
Gewährung von Rechten	1.285,6	1.277,7
Erträge aus Versicherungsleistungen	505,5	159,3
Übrige	596,4	1.518,8
	<b>13.708,9</b>	<b>12.296,5</b>

## › (3) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2019	2018
Material	21.546,3	20.131,0
Energie	16.384,5	18.796,6
Bezogene Leistungen	3.363,2	3.216,4
	<b>41.294,0</b>	<b>42.144,0</b>

## › (4) Personalaufwand

in T€	2019	2018
Löhne	129.566,3	123.029,1
Gehälter	111.479,0	104.323,5
Aufwendungen für Abfertigungen	13.512,4	9.216,3
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	2.605,9	2.357,0
Aufwendungen für Altersversorgung	3.053,7	3.058,8
davon Beiträge an Pensionskassen	2.733,4	2.736,7
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	62.631,3	59.456,5
Andere Personalaufwendungen	2.960,8	2.403,4
	<b>323.203,6</b>	<b>301.487,5</b>

## › (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertaufholungen/Wertminderungen auf Forderungen

in T€	2019	2018
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	644,7	673,4
Instandhaltungen	42.178,7	37.257,7
Fremdleistungen Dritte	27.479,1	20.205,7
Fremdleistungen Konzernunternehmen	4.672,5	14.812,0
Beratungsaufwand	5.902,4	7.112,7
Marketing und Marktkommunikation	16.941,2	15.427,2
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.578,2	1.499,7
Miet- und Pacht aufwendungen	2.705,8	4.766,7
Versicherungsaufwendungen	2.677,3	2.455,0
Reisen und Ausbildung	3.239,0	3.091,9
Schadensfälle	997,2	1.032,3
Forderungsausfälle	32,7	44,1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	238,1	159,1
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	693,4	591,5
Andere betriebliche Aufwendungen	15.226,1	11.257,6
	<b>125.206,2</b>	<b>120.386,6</b>

1) ab 01. Mai 2019 Vollkonsolidierung der Get2

2) Erstanwendung von IFRS 16. Die Vergleichsinformationen wurden nicht angepasst.

3) Vollständige Ausbuchung von Forderungen

Die Instandhaltungen beinhalten die Instandhaltungsaufwendungen für Gebäude, Anlagen und Geräte sowie die Wartung der EDV-Anlagen, Pisten, Vorfelder, Rollwege und Parkhäuser.

Die Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus der Abgeltung von Leistungen im Rahmen des „Baggage Reconciliation System“, aus Gepäckdiensten, aus den Kosten der Abwasser- und Müllentsorgung, aus Reinigungsleistungen, IT-Leistungen sowie aus zugekauften Personalkapazitäten für die Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH sowie den Malta International Airport p.l.c zusammen.

Der Posten „Beratungsaufwand“ umfasst neben Anwalts-, Rechts- und Notariatshonoraren sowie Honoraren für Steuerberater und Abschlussprüfer überwiegend Aufwendungen für sonstige Beratungsleistungen.

Der Aufwand für Marketing und Marktkommunikation resultiert vorwiegend aus Marketingmaßnahmen, Kooperationen mit Airlines sowie aus der klassischen Öffentlichkeitsarbeit.

Die Miet- und Pacht aufwendungen betreffen Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringen Wert sowie Aufwendungen die nicht unter IFRS 16 fallen. Diese Aufwendungen sind in Anhangsangabe (38) detailliert aufgeschlüsselt.

>

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

in T€	2019	2018
Abschlussprüfung	215,1	245,9
Andere Bestätigungsleistungen	11,3	11,3
Sonstige Leistungen	23,0	48,5
	249,3	305,7

#### › Wertaufholungen/Wertminderungen auf Forderungen

in T€	2019	2018
Wertaufholung/Wertminderungen auf Forderungen	-22,3	1.131,7
	-22,3	1.131,7

Nähere Erläuterungen sind in der Anhangangabe (36) ersichtlich.

#### › (6) Ergebnis der at-Equity-bilanzierten Unternehmen

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

in T€	2019	2018
Anteilige Periodenergebnisse	3.178,1	3.566,0
	3.178,1	3.566,0

Der kumulierte Gesamtbetrag der nicht erfassten Verluste beträgt wie im Vorjahr T€ 0,0.

Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschafts-unternehmen sind der Anlage 2 „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen.

#### › (7) Abschreibungen und Wertminderungen

in T€	2019	2018 <sup>1)</sup>
<b>Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte</b>		
Planmäßige Abschreibungen	5.589,6	4.816,4
<b>Abschreibungen Sachanlagen</b>		
Planmäßige Abschreibungen	119.300,1	118.789,0
<b>Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien</b>		
Planmäßige Abschreibungen	5.813,0	5.971,2
<b>Summe planmäßige Abschreibungen</b>	<b>130.702,7</b>	<b>129.576,6</b>
<b>Wertminderungen von Sachanlagen</b>		
Wertminderung CGU „Flugplatz Vöslau“	1.821,0	0,0
<b>Summe Wertminderungen</b>	<b>1.821,0</b>	<b>0,0</b>

1) Erstanwendung von IFRS 16. Die Vergleichsinformationen wurden nicht angepasst.



Die planmäßigen Abschreibungen enthalten im Geschäftsjahr 2019 Abschreibungen aus Nutzungsrechten in Höhe von T€ 2.778,2. Die Vergleichsinformationen wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 nach der modifizierten retrospektiven Methode nicht angepasst. Nähere Angaben finden sich unter Anhangsangabe (38).

Die im Geschäftsjahr 2019 durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten zur Erfassung von Wertminderungen („Impairment“) in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Flugplatz Vöslau“ im Gesamtausmaß von T€ 1.821,0. Der erzielbare Betrag für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit wurde anhand des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Verkaufskosten ermittelt und beläuft sich auf T€ 2.796,2. Diese Wertminderung ergibt sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten aktuellen Einschätzung der mittelfristigen Markt-, Kosten- und Preisentwicklung. Die Wertminderung der zahlungsmittelgenerierenden „Flugplatz Vöslau“ ist dem Segment Airport zugeordnet.

### **Bewertungstechnik und Inputfaktoren**

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Verkehrsentwicklung am Standort sowie der Auslastung und der erzielbaren Mieterlöse für die der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordneten Einstellhangar und Immobilien. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC („Weighted Average Cost of Capital“) der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2020.

### **Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren für die CGU "Flugplatz Vöslau":**

- › Preissteigerungen bei der Vermietung von Einstellhangar und Büroräumen in Höhe des erwarteten Verbraucherpreisindex von 1,7% bis 1,8% p.a.
- › Auslastungsquote bei Einstellhangar und vermietbaren Büroräumen 100%.
- › Compound Annual Growth Rate (CAGR) der Flugbewegungen in Höhe von 2,0% p.a.
- › Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0%
- › Steuersatz in Höhe von 25,0%
- › WACC nach Steuern in Höhe 5,3%

Folgende Veränderungen der nicht beobachtbaren Inputfaktoren würden zu einer wesentlichen Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen:

- › Steigende (sinkende) Vermietungserlöse pro m<sup>2</sup>
- › Höhere (niedrigere) Belegungsrate
- › Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC)
- › Veränderung des Verkehrswachstums (Flugbewegungen)
- › Höhere (niedrigere) Wachstumsrate in der ewigen Rente

&gt;

Im Geschäftsjahr 2018 wurden keine Anhaltspunkte für Wertminderungen oder Wertaufholungen identifiziert. Aus dem jährlich durchzuführenden Test auf Werthaltigkeit (Firmenwert) kam es zu keiner Erfassung von Wertminderungen („Impairment“).

### › (8) Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen

in T€	2019	2018
Erträge aus sonstigen Beteiligungen	439,6	0,0
Erträge aus Wertpapieren und Beteiligungen sonstiger Unternehmen (FVOCI <sup>1)</sup> )	254,5	331,4
	694,1	331,4

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

### › (9) Zinsergebnis

in T€	2019	2018 <sup>1</sup>
Zinsen und ähnliche Erträge	2.229,6	2.046,8
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-17.945,9	-15.859,3
	-15.716,3	-13.812,5

1) Erstanwendung von IFRS 16. Die Vergleichsinformationen wurden nicht angepasst.

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten in Höhe von T€ 2.158,1 enthalten. Die Vergleichsinformation wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 nach der modifizierten retrospektiven Methoden wurden nicht angepasst. Nähere Angaben finden sich unter Anhangsangabe (38).

### › (10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2019	2018
Bewertung Schuldtitel (FVPL <sup>1</sup> )	585,5	956,0
	585,5	956,0

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

## › (11) Ertragsteuern

in T€	2019	2018
Aufwand für laufende Ertragsteuern	68.434,8	61.187,0
Veränderung latente Steuern	-6.273,1	-4.787,5
	<b>62.161,7</b>	<b>56.399,4</b>

Der Steueraufwand des Jahres 2019 von T€ 62.161,7 (Vorjahr: T€ 56.399,4) ist um T€ 2.696,1 (Vorjahr: T€ 4.331,4) höher als der rechnerische Steueraufwand von T€ 59.465,6 (Vorjahr: T€ 52.068,1), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25% auf den Gewinn vor Ertragsteuern T€ 237.862,4 (Vorjahr: T€ 208.272,3) ergeben würde.

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

### › Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2019	2018
Ergebnis vor Ertragsteuern	237.862,4	208.272,3
Rechnerische Ertragsteuer	59.465,6	52.068,1
Anpassung an ausländische Steuersätze	5.169,5	4.404,4
At-Equity-Bewertung	-794,5	-891,4
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-63,6	-82,8
Ansatz / Verwendung aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge	97,8	-313,9
Sonstige und permanente Differenzen	-6,8	-127,2
<b>Ertragsteueraufwand der Periode</b>	<b>63.868,0</b>	<b>55.057,0</b>
Aperiodischer Steueraufwand	-1.706,3	1.342,4
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand</b>	<b>62.161,7</b>	<b>56.399,4</b>
Effektivsteuersatz	26,1%	27,1%

Die Unterschiede zwischen den Wertansätzen in der Steuer- und in der IFRS-Bilanz sowie die zum Bilanzstichtag bestehenden Verlustvorträge wirken sich auf die in der Bilanz ausgewiesenen latenten Steuerabgrenzungen aus. Nähere Erläuterungen dazu siehe Anhanglerläuterung (31).

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

### › (12) Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem den Stammaktionären zurechenbaren Gewinn und einem gewichteten Durchschnitt der im Umlauf gewesenen Stammaktien. Das verwässerte Ergebnis je Aktie berücksichtigt die im Durchschnitt im Umlauf gewesenen Stammaktien nach Bereinigung um alle Verwässerungseffekte potenzieller Stimmrechte.

Im Geschäftsjahr 2019 waren durchschnittlich gewichtet 83.996.504 (Vorjahr: 84.000.000) Aktien im Umlauf. Daraus ergibt sich ein Ergebnis je Aktie (unverwässert = verwässert) von € 1,89 für das Geschäftsjahr 2019 sowie von € 1,63 für das Vorjahr.

## VII. Erläuterungen zur Konzernbilanz

### Langfristiges Vermögen

#### › (13) Immaterielle Vermögenswerte

##### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate“ Parken	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2019	127.212,5	54,2	28.407,6	155.674,3
IFRS 16 Anpassungen	10.747,0	0,0	0,0	10.747,0
Angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2019	137.959,5	54,2	28.407,6	166.421,3
Zugänge	3.263,4	0,0	0,0	3.263,4
Umbuchungen	1.981,0	0,0	0,0	1.981,0
Abgänge	-11,9	0,0	0,0	-11,9
Abschreibungen	-5.589,6	0,0	0,0	-5.589,6
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2019</b>	<b>137.602,3</b>	<b>54,2</b>	<b>28.407,6</b>	<b>166.064,1</b>

##### Stand zum 31.12.2019

Anschaffungskosten	212.251,7	54,2	28.407,6	240.713,5
Kumulierte Abschreibungen	-74.649,4	0,0	0,0	-74.649,4
<b>Nettobuchwert</b>	<b>137.602,3</b>	<b>54,2</b>	<b>28.407,6</b>	<b>166.064,1</b>

##### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2018<sup>1</sup>

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate“ Parken	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2018	128.144,5	54,2	28.407,6	156.606,3
Zugänge	2.612,2	0,0	0,0	2.612,2
Umbuchungen	1.302,1	0,0	0,0	1.302,1
Abgänge	-30,0	0,0	0,0	-30,0
Abschreibungen	-4.816,4	0,0	0,0	-4.816,4
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2018</b>	<b>127.212,5</b>	<b>54,2</b>	<b>28.407,6</b>	<b>155.674,3</b>

##### Stand zum 31.12.2018

Anschaffungskosten	197.021,8	54,2	28.407,6	225.483,6
Kumulierte Abschreibungen	-69.809,3	0,0	0,0	-69.809,3
<b>Nettobuchwert</b>	<b>127.212,5</b>	<b>54,2</b>	<b>28.407,6</b>	<b>155.674,3</b>

1) Erstanwendung von IFRS 16. Die Vergleichsinformationen wurden nicht angepasst.

>

Der Posten „Konzessionen und Rechte“ enthält zum 31. Dezember 2019 eine Konzession zum Betrieb des Flughafen Malta mit einem Buchwert in Höhe von T€ 115.281,6 (Vorjahr: T€ 117.721,4) und einer Restlaufzeit von rund 47 Jahren. Weiters sind zum 31. Dezember 2019 Nutzungsrechte (IFRS 16) betreffend dieser Konzession mit einem Buchwert in Höhe von T€ 10.525,4 enthalten. Die Entwicklung der Nutzungsrechte ist in Anhangsangebe (38) ersichtlich.

Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des Geschäftsjahres betreffen zugekaufte Software. Im Geschäftsjahr 2019 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 1.698,4 (Vorjahr: T€ 1.372,3) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

### **Überprüfung von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem Geschäfts- oder Firmenwert**

Im laufenden Geschäftsjahr wurde ein Werthaltigkeitstest für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit durchgeführt, welche einen Firmenwert enthält.

Der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ ist ein Firmenwert in Höhe von T€ 28.407,6 (Vorjahr: T€ 28.407,6) zugeordnet.

### **Bewertungstechnik und Inputfaktoren**

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ basiert auf dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Kosten der Veräußerung, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wurde basierend auf den Inputfaktoren der verwendeten Bewertungstechniken als ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 eingeordnet. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC („Weighted Average Cost of Capital“) der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe unter Berücksichtigung einer Länderrisikoprämie für Malta abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2020 (Vorjahr: Budgetierung 2019) und die Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

### **Wesentliche Inputfaktoren der CGU „Malta“:**

- › Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum (bis 2067) in Höhe von 0,5% (Vorjahr: 0,5%)
- › Steuersatz in Höhe von 35% (Vorjahr: 35%)
- › WACC nach Steuern in Höhe von 5,5 % (Vorjahr: 5,3%)

Die Berechnung des beizulegenden Zeitwerts beruht auf spezifischen Cashflow-Prognosen für fünf Jahre (Detailplanungszeitraum) und einer auf das letzte Jahr des Detailplanungszeitraums aufsetzenden weiterführenden Zahlungsreihe mit einer jährlichen Wachstumsrate von 0,5% (Vorjahr: 0,5%) bis zum Ende der Konzession im Juli 2067 (Grobplanungszeitraum).

Das geplante EBITDA wird auf Basis der allgemeinen Markterwartungen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Luftfahrt im Allgemeinen und der Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta im Besonderen geschätzt.

Die Wachstumsprognose für die Umsatzerlöse erfolgt unter Berücksichtigung der Mengen- und Preisentwicklung der vergangenen Jahre sowie der erwartbaren markt- und preisseitigen Wachstumsdynamik in den nächsten fünf Jahren.

Folgende Veränderungen der wesentlichen Inputfaktoren würden zu einer Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen:

- › Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC)
- › Höhere (niedrigere) Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum

Der geschätzte erzielbare Ertrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ übersteigt deren Buchwert um annähernd € 266 Mio. (Vorjahr: € 330 Mio.).

Eine vom Management für mögliche gehaltene Änderung des für die Berechnung des Fair Value less Costs of Disposal angesetzten Diskontierungszinssatzes (WACC) in einer Bandbreite zwischen 5,5% plus 1% und 5,5% minus 1% bzw. der Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum in einer Bandbreite zwischen 0,5% plus 1% und 0,5% minus 1% hätte folgende Auswirkungen auf die Überdeckung des Buchwertes.

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

		2019	Wachstumsrate p.a.		
WACC	In € Mio.	-0,50%	0,50%	1,50%	
	4,50%	286	385	514	
	5,50%	191	266	362	
	6,50%	117	174	246	

		2018	Wachstumsrate p.a.		
WACC	In € Mio.	-0,50%	0,50%	1,50%	
	4,30%	352	454	585	
	5,30%	253	330	428	
	6,30%	176	235	309	

## › (14) Sachanlagen

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2019	1.002.693,8	262.507,0	103.002,1	80.709,5	1.448.912,4
IFRS 16 Anpassungen	58.289,7	0,0	562,6	0,0	58.852,2
Angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2019	1.060.983,5	262.507,0	103.564,7	80.709,5	1.507.764,6
Änderungen Kon- solidierungskreis	0,0	0,0	1.183,2	0,0	1.183,2
Zugänge <sup>1</sup>	27.558,7	26.432,6	34.174,4	54.987,7	143.153,5
Umbuchungen	4.206,4	2.907,5	797,3	-7.208,5	702,7
Abgänge	-1.088,5	-160,9	-86,9	0,0	-1.336,3
Abschreibungen	-61.018,6	-34.155,2	-24.126,3	0,0	-119.300,1
Wertminderungen	0,0	-1.821,0	0,0	0,0	-1.821,0
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2019</b>	<b>1.030.641,6</b>	<b>255.709,8</b>	<b>115.506,3</b>	<b>128.488,7</b>	<b>1.530.346,5</b>

#### Stand zum 31.12.2019

Anschaffungskosten	1.842.680,9	928.165,8	357.266,6	128.488,7	3.256.602,0
Kumulierte Ab- schreibungen	-812.039,4	-672.455,9	-241.760,2	0,0	-1.726.255,5
<b>Nettobuchwert</b>	<b>1.030.641,6</b>	<b>255.709,8</b>	<b>115.506,3</b>	<b>128.488,7</b>	<b>1.530.346,5</b>

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

Im Sachanlagevermögen befinden sich Nutzungsrechte in Höhe von T€ 81.539,2 in Zusammenhang mit Leasingobjekten, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen. Die Entwicklung ist in Anhangsangabe (38) ersichtlich.



### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2018<sup>1</sup>

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2018	1.051.502,0	282.128,4	91.855,2	15.886,4	1.441.371,9
Änderungen Konsolidierungskreis	0,0	0,0	66,0	0,0	66,0
Zugänge <sup>2</sup>	11.298,0	12.770,6	33.207,6	72.397,3	129.673,5
Umbuchungen <sup>3</sup>	1.988,5	2.478,6	590,0	-7.574,1	-2.517,1
Abgänge	-727,4	-0,8	-164,7	0,0	-893,0
Abschreibungen	-61.367,3	-34.869,8	-22.551,9	0,0	-118.789,0
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2018</b>	<b>1.002.693,8</b>	<b>262.507,0</b>	<b>103.002,1</b>	<b>80.709,5</b>	<b>1.448.912,4</b>

#### Stand zum 31.12.2018

Anschaffungskosten	1.770.997,5	903.055,5	335.213,3	80.709,5	3.089.975,9
Kumulierte Abschreibungen	-768.303,8	-640.548,6	-232.211,2	0,0	-1.641.063,5
<b>Nettobuchwert</b>	<b>1.002.693,8</b>	<b>262.507,0</b>	<b>103.002,1</b>	<b>80.709,5</b>	<b>1.448.912,4</b>

1) Erstanwendung von IFRS 16. Die Vergleichsinformationen wurden nicht angepasst.

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

3) In den Umbuchungen sind auch Umgliederungen in /von als zum Verkauf stehende Vermögenswerte enthalten.

Hinsichtlich der Angaben zu den im Geschäftsjahr 2019 erfassten Wertminderungen siehe Anhangläuterung (7).

Im Geschäftsjahr 2019 wurden keine Fremdkapitalzinsen aktiviert (Vorjahr: T€ 0,0).

Die größten Zugänge zu den Sachanlagen, den immateriellen Vermögenswerten und den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien im Geschäftsjahr 2019 und 2018 werden nachstehend angeführt:

### › Geschäftsjahr 2019

› Im Segment Airport in T€	2019
Terminalumbau	37.714,5
Vorfeld West	12.286,3
Hangar 8 und 9	11.366,6
Grundstücke	5.655,7
Rollwege	5.285,4
Schengen Busgates	2.821,8
Kehrbalgeräte Piste	1.603,2

&gt;

<b>› Im Segment Handling &amp; Sicherheitsdienstleistungen in T€</b>	<b>2019</b>
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	2.704,2
Arbeitstreppe und Startaggregate	1.907,3
Flugzeug-, und Elektroschlepper	1.382,5
Enteisungsgeräte	965,2
Förderanlagen	818,1
<b>› Im Segment Retail &amp; Properties in T€</b>	<b>2019</b>
Office Park 4	24.732,8
Hubschrauberhangar	2.725,8
Grundstücke	2.390,2
Verbindungsbrücke Parkhaus	1.174,0
<b>› Im Segment Malta in T€</b>	<b>2019</b>
Parkhaus	6.851,0
HBS CT Scanners	2.371,8
Rollwege	1.282,9
<b>› Im Segment Sonstige Segmente in T€</b>	<b>2019</b>
Datenverarbeitungsmaschinen	6.098,4
Software	2.395,0
HNS-Anlagen	1.421,4
Installationskanäle	1.030,4
<b>› Geschäftsjahr 2018</b>	
<b>› Im Segment Airport in T€</b>	<b>2018</b>
3. Piste (inkl. Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren)	55.837,9
Terminalumbau	8.856,3
Rollwege	4.725,9
Feuerwehrfahrzeuge	3.871,4
Hangar 8 und 9	1.867,8
Hochleistungsschleuder Piste	1.787,3
Verkehrsbauwerk	1.554,7
<b>› Im Segment Handling &amp; Sicherheitsdienstleistungen in T€</b>	<b>2018</b>
Arbeitstreppe und Startaggregate	2.773,7
Flugzeug-, Diesel- und Elektroschlepper	2.076,5
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	1.726,6
Hebe- und Ladefahrzeuge	1.509,3
Spezialfahrzeuge	1.199,9

› Im Segment Retail & Properties in T€	2018
Office Park 4	32.308,5
Mieterausbau Medical Center	1.846,1
Pharmalogistikhalle	1.691,0
Grundstücke	1.526,5
<b>› Im Segment Malta in T€</b>	
Terminal	1.424,4
Vorfeld	1.026,9
Parkhaus	974,4
Taxiway Delta	812,5
<b>› Im Segment Sonstige Segmente in T€</b>	
Datenverarbeitungsmaschinen	2.680,0
Notstromanlagen	1.344,1
Oracle Unifier	924,4
mach2cdm Erweiterungen	894,8
Software	888,1

## › (15) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2019	126.484,1	35.014,7	161.498,8
IFRS 16 Anpassungen	341,5	0,0	341,5
Angepasster Nettobuch- wert zum 1.1.2019	126.825,5	35.014,7	161.840,3
Zugänge	501,0	24.873,6	25.374,6
Umbuchungen	-2.672,4	0,0	-2.672,4
Abschreibungen	-5.813,0	0,0	-5.813,0
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2019</b>	<b>118.841,2</b>	<b>59.888,3</b>	<b>178.729,5</b>
<b>Stand zum 31.12.2019</b>			
Anschaffungskosten	204.042,1	59.888,3	263.930,4
Kumulierte Abschrei- bungen	-85.200,9	0,0	-85.200,9
<b>Nettobuchwert</b>	<b>118.841,2</b>	<b>59.888,3</b>	<b>178.729,5</b>

&gt;

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2018<sup>1</sup>

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2018	130.157,4	2.662,1	132.819,5
Zugänge	1.079,7	32.352,6	33.432,3
Umbuchungen	1.270,9	0,0	1.270,9
Abgänge	-52,6	0,0	-52,6
Abschreibungen	-5.971,2	0,0	-5.971,2
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2018</b>	<b>126.484,1</b>	<b>35.014,7</b>	<b>161.498,8</b>

### Stand zum 31.12.2018

Anschaffungskosten	210.652,0	35.014,7	245.666,7
Kumulierte Abschreibungen	-84.167,9	0,0	-84.167,9
<b>Nettobuchwert</b>	<b>126.484,1</b>	<b>35.014,7</b>	<b>161.498,8</b>

1) Erstanwendung von IFRS 16. Die Vergleichsinformationen wurden nicht angepasst.

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

in T€	2019	2018
Mieteinnahmen	17.523,0	16.824,1
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	6.911,5	7.404,3
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	186,4	260,4

In den als Finanzinvestitionen gehalten Immobilien sind Nutzungsrechte (IFRS 16) mit einem Buchwert in Höhe von T€ 334,5 zum 31. Dezember 2019 enthalten. Die Entwicklung ist in Anhangsangabe (38) ersichtlich.

### Beizulegender Zeitwert

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien T€ 214.275,4 (Vorjahr: T€ 178.156,7).

### Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2020 (Vorjahr: Budgetierung 2019) und die langfristigen Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

## Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren:

- › Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 0,0% bis 2,0% (Vorjahr: 0,0% bis 2,0%)
- › Belegungsraten für 2020 von 0,0% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 95% (Vorjahr: 33% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 93%)
- › Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0% (Vorjahr: 0,0%)
- › Steuersatz in Höhe von 25,0% bis 35,0% (Vorjahr: 25,0% bis 35,0%)
- › WACC nach Steuern in Höhe von 3,4% bis 4,7% (Vorjahr: 4,5% bis 5,1%)

Folgende Veränderungen der nicht beobachtbaren Inputfaktoren würden zu einer wesentlichen Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen:

- › Steigende (sinkende) Vermietungserlöse pro m<sup>2</sup>
- › Höhere (niedrigere) Belegungsrate
- › Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC)
- › Höhere (niedrigere) Wachstumsrate in der ewigen Rente

## › (16) Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.

in T€	2019	2018
Nettobuchwert zum 1.1.	42.909,2	40.987,2
Anteilige Periodengewinne	3.178,1	3.566,0
Konsolidierungskreisänderungen	-286,5	0,0
Dividendenausschüttung	-2.093,9	-1.643,9
<b>Nettobuchwert zum 31.12.</b>	<b>43.706,9</b>	<b>42.909,2</b>

Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind der Anlage 2 „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen. Details siehe unter Anhang Erläuterung (6).

## › (17) Sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (AC <sup>1</sup> )	908,3	938,0
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	175,9	179,8
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	732,4	758,2
Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC <sup>1</sup> )	75.220,0	111.289,1
Eigenkapitaltitel (FVOCI <sup>2</sup> )	4.595,3	5.238,1
davon Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	1,2	66,2
davon sonstige Beteiligungen	65,9	4,2
davon Wertpapiere	4.528,2	5.167,7
Abgrenzungsposten <sup>3</sup>	0,0	30.770,7
	<b>80.723,5</b>	<b>148.235,8</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

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

3) Kein Finanzinstrument

Die **ausgereichten Darlehen und Forderungen** beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC in Höhe von T€ 112,5 (Vorjahr: T€ 131,7) und Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 175,9 (Vorjahr: T€ 179,8), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 69,9 (Vorjahr: T€ 76,5), sowie eine sonstige Ausleihung an den Betriebsrat der Flughafen Wien AG in Höhe von T€ 550,0 (Vorjahr: T€ 550,0).

**Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen** bestehen in Höhe von T€ 75.220,0 (Vorjahr: T€ 111.289,1). Der durchschnittliche Zinssatz für die Termineinlagen liegt bei 0,31 % (Vorjahr: 0,26%).

Die **Eigenkapitaltitel** betreffen längerfristig strategisch gehaltene Wertpapiere (u.a. an der CESEAG AG) in Höhe von T€ 4.528,2 (Vorjahr: T€ 5.167,7) sowie Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen und sonstige Beteiligungen in Höhe von T€ 67,1 (Vorjahr: T€ 70,4), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

### Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2019):

› Kirkop PV Farm Limited

Folgende Gesellschaft wurde ab 2019 in den Vollkonsolidierungskreis aufgenommen (bis 2018 nicht konsolidiert):

› VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H

Nähere Details finden sich in Anhangsangabe (40).

Der **Abgrenzungsposten** betrifft im Vorjahr eine geleistete Mietvorauszahlung für ein temporäres Nutzungsrecht von Grundstücken („temporary emphyteusis“). Diese Vorauszahlung wird über die Laufzeit, welche sich von 58 bis 65 Jahren bewegt, verteilt (siehe Kapitel „XI. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden“). Im Rahmen der Umstellung auf IFRS 16 wurde dieser Posten im Sachanlagevermögen ausgewiesen. Die

Auswirkungen auf die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung aus der Erstanwendung von IFRS 16 ist im Kaptitel „V. Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ ersichtlich.

Zum Stichtag 31. Dezember 2019 waren Termingelder im Ausmaß von T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 106.000,0) zugunsten von Kreditinstituten als Pfand bestellt.

## Kurzfristige Vermögenswerte

### > (18) Vorräte

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Hilfs- und Betriebsstoffe	6.201,5	6.110,6
	6.201,5	6.110,6

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

### > (19) Wertpapiere

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Fonds (FVPL <sup>2</sup> )	30.826,5	0,0
Schuldtitel (AC <sup>1</sup> )	4.982,7	4.982,7
Schuldtitel (FVPL <sup>2</sup> )	22.900,7	23.141,7
	58.709,9	28.124,4

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

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

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

### > (20) Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	0,0	684,5
	0,0	684,5

Zum 31. Dezember 2019 wurden kein Vermögenswert als „zum Verkauf stehender Vermögenswert“ eingestuft.

Zum 31. Dezember 2018 wurde ein Grundstück mit einem Buchwert in Höhe von T€ 684,5 in der Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ nach IFRS 5 ausgewiesen. Das Grundstück steht im Zusammenhang mit vorgesehenen Veräußerungen für einen Gewerbe- und Industriepark im Umland und ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet. >

Die Vermögenswerte sind zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Es sind keine Wertminderungsaufwendungen entstanden. Die Bilanzierung gemäß IFRS 5 führte zum 31. Dezember 2018 zu keiner Erfassung von Gewinnen oder Verlusten.

### › (21) Forderungen, sonstige Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (AC <sup>1</sup> )	68.134,8	65.397,6
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC <sup>1</sup> )	297,4	663,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (AC <sup>1</sup> )	14.455,6	11.392,0
Sonstige Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC <sup>1</sup> )	55.738,5	45.000,0
Vorausbezahlte Incentive (AC <sup>1</sup> )	2.787,5	2.062,5
Forderungen an Finanzamt <sup>2</sup>	6.202,0	8.001,9
Abgrenzungsposten <sup>2</sup>	3.759,3	3.334,8
	<b>151.375,2</b>	<b>135.852,5</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) Kein Finanzinstrument

Die Zahlungsziele der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen liegen in der Regel zwischen 8 und 30 Tagen und werden als kurzfristig eingestuft. Einzelheiten zu den Wertminderungsmethoden des Konzerns sind in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ersichtlich, die Entwicklung der Wertberichtigung in Anhangangabe (36).

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

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte beinhalten kurzfristige Veranlagungen (Termineinlagen) mit einer Bindungsdauer von mehr als drei Monaten in Höhe von T€ 55.738,5 (Vorjahr: T€ 45.000,0). Der durchschnittliche Zinssatz für die Veranlagung liegt bei 0,30% (Vorjahr: 0,25%). Die Termineinlagen enthalten Veranlagungen in fremden Währungen in Höhe von TUSD 829,4 (Vorjahr: TUSD 0,0)

### › (22) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Kassenbestand	338,5	295,0
Schecks	6,5	2,4
Guthaben bei Kreditinstituten	84.438,0	29.801,4
	<b>84.782,9</b>	<b>30.098,8</b>



Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei österreichischen Kreditinstituten lag zum 31. Dezember 2019 bei 0,00% (Vorjahr: 0,00%). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind Veranlagungen in fremden Währungen in Höhe von TUSD 0,0 (Vorjahr: 709,2 TUSD) enthalten.

## Eigenkapital

### › (23) Grundkapital

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 84.000.000 Stück (Vorjahr: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stückaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“). Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2019 befanden sich 83.952.061 (Vorjahr: 84.000.000) Aktien in Umlauf. Am 31. Dezember 2019 hielt die Flughafen-Wien-Gruppe 47.939 eigene Anteile des Unternehmens.

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

Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2019 vorgeschlagene Dividende beträgt € 1,13 (Vorjahr: € 0,89) je Aktie. Das würde zu einer Ausschüttung bei gleichbleibender im Umlauf befindlicher Aktien in Höhe von T€ 94.865,8 führen.\*

\*) Hinweis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Jahresabschlusses / Konzernabschlusses: Bitte beachten Sie den aktuellen Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstandes bzw den Bericht des Aufsichtsrates, die den Vortrag des Bilanzgewinnes auf neue Rechnung beinhalten.

### › (24) Kapitalrücklagen

Das bei der im Geschäftsjahr 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und das in der Berichtsperiode 1995 bei der Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 sowie einer Zuführung in Höhe von T€ 87,1 im Geschäftsjahr 2019 aufgrund des Ankaufes von eigenen Aktien stellen die Kapitalrücklagen des Konzerns dar und entsprechen jenen des Einzelabschlusses der Flughafen Wien AG.

### › (25) Sonstige Rücklagen

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

- a) Rücklage aus Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten (FVOCI): Der Konzern erfasst Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts bestimmter Investitionen in Eigenkapitalinstrumente im sonstigen Ergebnis, wie im Kapitel XI. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden erläutert. Diese Veränderungen werden in der FVOCI-Rücklage im Eigenkapital kumuliert. Der Konzern überträgt Beträge aus dieser Rücklage in die Gewinnrücklagen, wenn die entsprechenden Eigenkapitalinstrumente ausgebucht werden.
- b) Neubewertung immaterielles Vermögen: Neubewertungsrücklage aus der anteiligen Aufwertung um die stillen Reserven der im Erstkonsolidierungszeitpunkt (2006) gehaltenen Altanteile an MMLC und MIA-Gruppe gem. IFRS 3.59 (2004).
- c) Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen: Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis erfasst.
- d) Währungsumrechnungsrücklage: Die Währungsumrechnungsrücklage umfasst alle Umrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Jahresabschlusses von ausländischen Tochterunternehmen entstehen.
- e) Rücklage für eigene Anteile: Die Rücklage für die eigenen Anteile des Unternehmens umfasst die Anschaffungskosten der vom Konzern gehaltenen Anteile des Unternehmens. Am 31. Dezember 2019 hielt die Flughafen Wien Gruppe 47.939 Anteile des Unternehmens.

### › (26) Einbehaltene Ergebnisse

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden. Von diesen Ergebnissen kann jener Betrag an die Aktionäre der Muttergesellschaft ausgeschüttet werden, der in dem nach österreichischen Rechnungslegungsgrundsätzen aufgestellten Einzelabschluss der Flughafen Wien AG als „Bilanzgewinn“ zum 31. Dezember 2019 ausgewiesen ist.

### › (27) Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremddanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften.

Die nicht beherrschenden Anteile an der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) betragen zum Bilanzstichtag 4,15% (Vorjahr: 4,15%) sowie an Malta International Airport p.l.c. und seinen Tochterunternehmen (MIA-Gruppe) durchgerechnet 51,56% (Vorjahr: durchgerechnet 51,56%).

Die nicht beherrschenden Anteile an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. betreffen die Anteile des Mitgesellschafters Raiffeisen-Invest-Gesellschaft m.b.H.

Die Entwicklung der Anteile anderer Gesellschafter ist in der Entwicklung des Konzern-eigenkapitals dargestellt.

Zu den Angaben für wesentliche nicht beherrschende Anteile siehe Anlage 3 zum Anhang.

## Langfristige Schulden

### > (28) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Abfertigungen	98.701,0	91.405,9
Pensionen	17.327,4	17.175,0
Jubiläumsgelder	36.571,3	31.985,6
Altersteilzeit	21.417,4	20.872,3
Sonstige übrige Rückstellungen	995,9	1.245,0
	<b>175.013,0</b>	<b>162.683,7</b>

### Leistungsorientierte Abfertigungspläne österreichischer Konzerngesellschaften

Mitarbeiter, die vor dem 1. Jänner 2003 eingetreten sind, erhalten aufgrund gesetzlicher und kollektivvertraglicher Verpflichtungen im Kündigungsfall bzw. zum Pensionsantrittszeitpunkt eine Abfertigung. Die Höhe der Abfertigung bemisst sich nach der Anzahl der im Unternehmen geleisteten Dienstjahre und der Höhe des zum Zeitpunkt des Ausscheidens gültigen Bezugs.

Für alle nach dem 31. Dezember 2002 beginnenden Dienstverhältnisse besteht kein Direktanspruch des Dienstnehmers mehr auf eine gesetzliche Abfertigung gegen den Arbeitgeber. Für diese Dienstverträge werden die Abfertigungsverpflichtungen durch die laufende Entrichtung entsprechender Beiträge an eine Mitarbeitervorsorgekasse abgegolten. Bei diesem Abfertigungsmodell ist der Arbeitgeber nur zur regelmäßigen Leistung der Beiträge verpflichtet. Darüber hinaus bestehen für diese Dienstnehmer (Arbeiter: Eintritte bis 30. Juni 2014; Angestellte: Eintritte bis 31. Oktober 2014) kollektivvertragliche Abfertigungsverpflichtungen, für die Rückstellungen gebildet werden.

Dieser leistungsorientierte Plan belastet den Flughafen-Wien-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken wie beispielsweise dem Zinsrisiko.

## Versicherungsmathematische Annahmen

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

### › Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2019	2018
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	91.405,9	85.877,3
Änderungen Konsolidierungskreis	139,9	39,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	6.012,5	5.784,6
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	7.543,5	5.672,0
davon aus finanziellen Annahmen	6.735,1	3.498,2
davon aus demografischen Annahmen	0,0	133,3
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	808,4	2.040,4
Abfertigungszahlungen	-6.400,8	-5.966,9
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>98.701,0</b>	<b>91.405,9</b>

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -34.426,9 (Vorjahr: T€ -28.769,3).

### › Der Personalaufwand enthält:

in T€	2019	2018
Dienstzeitaufwand	4.840,9	4.679,4
Zinsaufwand	1.171,6	1.105,2
<b>Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand<sup>1</sup></b>	<b>6.012,5</b>	<b>5.784,6</b>

1) ohne freiwillige Abfertigungen

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 6.496,3 (Vorjahr: T€ 6.537,0).

## Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2019 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 10,4 Jahren (Vorjahr: 10,0 Jahre).

## Sensitivitätsanalysen

Die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet. Deren Veränderung würde die Verpflichtung wie folgt beeinflussen:

Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Abfertigungen in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-9.397,5	11.082,5
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	10.094,5	-8.790,0

## Leistungsorientierte Pensionspläne

### Leistungsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften

Die Flughafen Wien AG gewährt ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen leistungsorientierte Pensionszuschüsse. Für diese Zusagen besteht zum Stichtag (sowie zum Vorjahresstichtag) kein Planvermögen.

Mitarbeiter, die vor dem 1. September 1986 eingetreten sind, hatten aufgrund von Betriebsvereinbarungen Anspruch auf leistungsorientierte Altersversorgungszuschüsse. Diese waren von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig. Im Herbst 2001 wurde den aktiven Dienstnehmern angeboten, sich in Höhe von 100% der unternehmensrechtlichen Rückstellung zum 31. Dezember 2000 abfinden zu lassen und in ein beitragsorientiertes Pensionskassenmodell ohne Nachschussverpflichtung zu wechseln. 588 Dienstnehmer nahmen Anfang 2002 dieses Angebot an. Pensionisten, die die im Jahr 2001 angebotene Abfindung nicht annahmen, haben weiter Anspruch auf Pensionszahlungen.

### Leistungsorientierte Pensionspläne maltesischer Konzerngesellschaften

Der Flughafen Malta gewährt aufgrund der Rentenverordnung „Pensions Ordinance (Cap 93)“ einzelnen aktiven Mitarbeitern, welche dem öffentlichen Sektor vor 15. Jänner 1979 beigetreten sind und von der Gesellschaft übernommen worden sind, Pensionszuschüsse. Zum Bilanzstichtag besteht für diese Verpflichtung wie im Vorjahr kein Planvermögen.

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

Diese leistungsorientierten Pläne belasten den Flughafen-Wien-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken wie beispielsweise dem Langlebkeitsrisiko oder dem Zinsrisiko.

### Versicherungsmathematische Annahmen

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

## Beitragsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften

Für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum zwischen dem 1. September 1986 und dem 1. November 2014 hat die Flughafen Wien AG eine Betriebsvereinbarung über eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung durch den Beitritt zu einer Pensionskasse abgeschlossen (beitrags-orientierter Plan).

Das Unternehmen leistet für sämtliche in die Pensionskasse einbezogenen Mitarbeiter Beiträge in Höhe von 2,5% des Monatsgrundbezugs, solange ein aufrechtes Dienstverhältnis besteht. Zusätzlich kann der Dienstnehmer selbst Eigenbeiträge leisten. Die aus Arbeitgeberbeiträgen erworbenen Anwartschaften auf Alters- und Hinterbliebenenversorgung werden nach Ablauf eines Zeitraumes von fünf Jahren ab Beginn des Zeitraumes, >

für den der Arbeitgeber für den Anwartschaftsberechtigten Beiträge leistet, an die Pensionskasse übertragen. Nach weiteren fünf Jahren sind diese Beiträge für die Mitarbeiter unverfallbar.

Für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum ab dem 1. November 2014 wurde kein beitragsorientierter Pensionsplan abgeschlossen. Für diese Mitarbeiter fallen auch keine Pensionskassenbeiträge mehr an.

#### › Entwicklung der Rückstellung für Pensionen

in T€	2019	2018
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	17.175,0	17.328,9
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	278,7	242,0
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	1.049,1	966,6
davon aus finanziellen Annahmen	951,6	-47,8
davon aus demografischen Annahmen	0,0	923,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	97,5	91,4
Pensionszahlungen	-1.175,4	-1.362,5
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>17.327,4</b>	<b>17.175,0</b>

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für Pensionsrückstellungen T€ -2.835,9 (Vorjahr: T€ -2.056,9).

#### › Der Personalaufwand enthält:

in T€	2019	2018
Dienstzeitaufwand	108,9	76,1
Zinsaufwand	169,8	165,9
<b>Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand<sup>1</sup></b>	<b>278,7</b>	<b>242,0</b>

1) Ohne Pensionskassenbeiträge und sonstige Aufwendungen für die Altersversorgung

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.019,3 (Vorjahr: T€ 1.026,6).

#### Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2019 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 10,8 Jahren (Vorjahr: 12,7Jahre).

#### Sensitivitätsanalysen

Die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet. Deren Veränderung würde die Verpflichtung wie folgt beeinflussen:

Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Abfertigungen in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-1.263,4	1.432,1
Bezugssteigerung Leistungsphase	1.172,3	-1.036,8

## Rückstellungen für Jubiläumsgelder österreichischer Konzerngesellschaften

Den Mitarbeitern am Standort Flughafen Wien gebühren bei langjähriger Betriebszugehörigkeit Jubiläumsgelder, wobei Anspruchsberechtigung und Höhe in den Kollektivverträgen für die Dienstnehmer der öffentlichen Flughäfen Österreichs geregelt sind.

### › Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2019	2018
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	31.985,6	27.722,1
Änderungen Konsolidierungskreis	0,0	11,2
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	5.726,7	5.046,4
Jubiläumsgeldzahlungen	-1.140,9	-794,1
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>36.571,3</b>	<b>31.985,6</b>

### › Der Personalaufwand enthält:

in T€	2019	2018
Dienstzeitaufwand	2.165,1	1.886,2
Zinsaufwand	407,2	354,0
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	3.154,4	2.806,1
<b>Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand</b>	<b>5.726,7</b>	<b>5.046,4</b>

## Rückstellungen für Altersteilzeit österreichischer Konzerngesellschaften

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. Die Lohnausgleichszahlungen werden als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmer („Other Long-Term Employee Benefit“) bilanziert und somit über die Aktivphase unter Berücksichtigung einer faktischen durchschnittlichen Mindestbetriebszugehörigkeit (Angestellte: 24 Jahre; Arbeiter: 15 Jahre) rätierlich verteilt bzw. angesammelt.

&gt;

### › Entwicklung der Rückstellung für Altersteilzeit

in T€	2019	2018
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	20.872,3	20.565,3
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	6.201,0	5.749,5
Altersteilzeitzahlungen	-5.655,9	-5.442,5
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>21.417,4</b>	<b>20.872,3</b>

### › Der Personalaufwand enthält:

in T€	2019	2018
Dienstzeitaufwand	4.625,0	3.993,7
Zinsaufwand	53,3	52,7
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	1.522,7	1.703,1
<b>Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand</b>	<b>6.201,0</b>	<b>5.749,5</b>

### Sonstige übrige Rückstellungen

in T€	1.1.2019	Umbuchung <sup>1</sup>	Zuweisung	31.12.2019
<b>Sonstige übrige Rückstellungen</b>	<b>1.245,0</b>	<b>-1.245,0</b>	<b>995,9</b>	<b>995,9</b>

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

in T€	1.1.2018	Umbuchung <sup>1</sup>	Zuweisung	31.12.2018
<b>Sonstige übrige Rückstellungen</b>	<b>1.609,4</b>	<b>364,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1.245,0</b>

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

### › (29) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	31.12.2019	31.12.2018 <sup>2</sup>
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten (AC <sup>1</sup> )	388,7	
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (AC <sup>1</sup> )	25.055,0	57.016,5
Kurzfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	25.443,7	57.016,5
Langfristige Leasingverbindlichkeiten (AC <sup>1</sup> )	55.432,9	
Langfristige Finanzverbindlichkeiten (AC <sup>1</sup> )	275.000,0	300.000,0
Langfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	330.432,9	300.000,0
<b>Finanz- und Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>355.876,6</b>	<b>357.016,5</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Achaffungskosten (Amortised Cost)

2) Erstanwendung IFRS16. Keine Anpassung der Vorjahresperiode

In den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind Barvorlagen in Höhe von € 0,0 Mio. (Vorjahr: € 32,0 Mio.) enthalten.



› Die Finanzverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Bis zu einem Jahr	25.055,0	57.016,5
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	100.000,0	100.000,0
Mehr als fünf Jahre	175.000,0	200.000,0
	<b>300.055,0</b>	<b>357.016,5</b>

› Die Finanzverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2019	300.000,0	57.016,5	357.016,5
Aufnahme <sup>1</sup>	0,0	38,5	38,5
Rückzahlungen	0,0	-57.000,0	-57.000,0
Umgliederung	-25.000,0	25.000,0	0,0
Stand 31.12.2019	<b>275.000,0</b>	<b>25.055,0</b>	<b>300.055,0</b>

1) Betrifft im Wesentlichen kurzfristige Kontokorrentkredite

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2018	356.147,6	46.962,7	403.110,4
Aufnahme <sup>1</sup>	0,0	32.016,4	32.016,4
Rückzahlungen	-31.147,6	-46.962,7	-78.110,3
Umgliederung	-25.000,0	25.000,0	0,0
Stand 31.12.2018	<b>300.000,0</b>	<b>57.016,5</b>	<b>357.016,5</b>

1) Betrifft kurzfristige Barvorlagen

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen. Die durchschnittliche Verzinsung der Finanzverbindlichkeiten beträgt 4,65% (Vorjahr: 4,21%).

Details zu Besicherungen sind in der Anhanglerläuterung (17) und (36) angeführt.

› Die Leasingverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Leasingverbindlichkeiten	Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2019	55.364,2	370,1	55.734,3
Bewertungseffekte	510,9	0,0	510,9
Rückzahlungen	-53,5	-370,1	-423,6
Umgliederung	-388,7	388,7	0,0
Stand 31.12.2019	<b>55.432,9</b>	<b>388,7</b>	<b>55.821,6</b>

Die durchschnittliche Verzinsung der Leasingverbindlichkeiten beträgt 3,98 %.

Die Auswirkungen aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 auf die Eröffnungsbilanz sind im Kapitel V. „Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ ersichtlich.

>

## › (30) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Andere finanzielle Verbindlichkeiten (AC <sup>1</sup> )	0,0	9.118,1
Abgrenzungsposten <sup>2</sup>	28.110,8	30.076,4
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln <sup>2</sup>	465,4	335,2
	<b>28.576,2</b>	<b>39.529,8</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost),

2) Kein Finanzinstrument

Die anderen finanziellen Verbindlichkeiten betreffen im Vorjahr Mietaufwendungen, welche über die Vertragslaufzeit linear erfasst werden. Die Änderungen aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 sind im Kapitel V. „Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ ersichtlich.

Die Abgrenzungsposten beinhalten von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den im Jahr 2005 fertiggestellten Flugsicherungsturm sowie andere erhaltene Vorauszahlungen für Bestandsobjekte. Die Mietvertragsdauer für den Flugsicherungsturm beträgt 33 Jahre und endet im April 2038.

In den Jahren 1977 bis 1985 wurden der Flughafen Wien AG nicht rückzahlungspflichtige Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt. In den Jahren 1997, 1998 und 1999 erhielt die Flughafen Wien AG Investitionszuschüsse seitens der Europäischen Union. Die von der Republik Österreich in den Jahren 2002 bis 2004 ausbezahlten Investitionszuwachsprämien werden wie die Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlagen erfolgswirksam erfasst.

### › (31) Latente Steuern

in T€	31.12.2019	31.12.2018
<b>Aktive latente Steuerabgrenzung</b>		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	3.479,3	2.528,4
Rückstellungen für Abfertigungen	12.596,3	11.150,4
Rückstellungen für Pensionen	2.786,7	2.737,3
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	4.861,0	3.975,1
Verlustvorträge	508,2	606,0
Sonstige Verbindlichkeiten	5.307,5	4.954,8
Sonstige Rückstellungen	538,0	542,1
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	1.245,8	1.082,3
	<b>31.322,7</b>	<b>27.576,3</b>
<b>Passive latente Steuerabgrenzung</b>		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	67.306,0	72.169,2
Schuldtitel und Eigenkapitaltitel	1.610,6	1.600,3
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	889,7	881,3
	<b>69.806,3</b>	<b>74.650,7</b>
<b>Steuerabgrenzung (saldiert)</b>	<b>-38.483,6</b>	<b>-47.074,4</b>

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

### › Entwicklung der aktiven Steuerabgrenzung

in T€	2019	2018
Stand zum 1.1.	27.576,3	25.412,2
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	33,6
Erfolgswirksame Veränderungen	1.590,1	475,6
Erfolgsneutrale Veränderungen: Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	2.156,3	1.654,9
Stand zum 31.12.	<b>31.322,7</b>	<b>27.576,3</b>

**› Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung**

in T€	2019	2018
Stand zum 1.1.	74.650,7	78.893,3
Konsolidierungskreisänderungen	-1,4	-8,9
Erfolgswirksame Veränderungen	-4.683,1	-4.311,9
Erfolgsneutrale Veränderungen:	-160,0	78,3
davon Eigenkapitaltitel (FVOCI)	-160,0	78,3
<b>Stand zum 31.12.</b>	<b>69.806,3</b>	<b>74.650,7</b>

Bei der Berechnung der tatsächlichen und latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde der geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25% bzw. für Malta von 35% angewandt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen (für Malta 35,0% und für die Slowakei 21,0%) berechnet.

Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste aus Finanzinstrumenten sowie auf die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen.

Auf at-Equity-bilanzierte Beteiligungen und Anteile an Tochtergesellschaften bzw. Gemeinschaftsunternehmen wurden keine latenten Steuern gebildet. Insgesamt bestehen aus at-Equity-bilanzierten Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen temporäre Differenzen in Höhe von T€ 5.405,9 (Vorjahr: T€ 4.608,2), welche zu passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 1.351,5 (Vorjahr: T€ 1.152,1) führen würden.

Zum 31. Dezember 2019 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 569,3 (Vorjahr: T€ 882,8) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen aktive latente Steuern auf Verlustvorräte.

**Kurzfristige Schulden****› (32) Kurzfristige Rückstellungen**

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Nicht konsumierte Urlaube	14.497,9	12.658,2
Andere Personalansprüche	14.676,2	15.746,4
Ertragsteuern	11.428,7	11.042,0
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	83.102,9	59.162,5
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	84.054,8	37.052,8
Sonstige übrige Rückstellungen	16.232,0	15.403,8
	<b>223.992,5</b>	<b>151.065,8</b>

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019

in T€	1.1.2019	Konsolidie- rungskreis	Verbrauch	Auflösung	Zu- weisung <sup>1</sup>	31.12.2019
Nicht konsumierte Urlaube	12.658,2	1.061,4	-453,2	-576,7	1.808,2	14.497,9
Andere Personalansprüche	15.746,4	217,9	-10.134,7	-5.586,3	14.432,9	14.676,2
Ertragsteuern	11.042,0	0,0	-10.021,4	-1.013,4	11.421,5	11.428,7
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	59.162,5	-0,3	-51.281,5	-1.132,2	76.354,4	83.102,9
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	37.052,8	0,0	-36.840,6	-212,2	84.054,8	84.054,8
Sonstige übrige Rückstellungen	15.403,8	0,0	-5.825,0	-3.039,4	9.692,6	16.232,0
	<b>151.065,8</b>	<b>1.279,0</b>	<b>-114.556,4</b>	<b>-11.560,2</b>	<b>197.764,3</b>	<b>223.992,5</b>

1) Inklusive Umbuchungen

Die Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten vorwiegend Vorsorgen für Überstunden, für sonstige Vergütungen sowie für Leistungsprämien.

Die Rückstellungen für nicht abgerechnete Ermäßigungen betreffen Ermäßigungen, die den Airlines bis zum Bilanzstichtag zu gewähren sind.

Die sonstigen übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadensfälle, Rechtsfälle und sonstige Verpflichtungen zusammen.

### › (33) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Gegenüber Dritten (AC <sup>1</sup> )	45.355,4	39.671,8
Gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (AC <sup>1</sup> )	0,1	13,8
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC <sup>1</sup> )	68,0	1.693,0
	<b>45.423,4</b>	<b>41.378,6</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

### › (34) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	8.639,8	9.003,8
Kreditorische Debitoren	1.605,3	1.853,8
Andere sonstige Verbindlichkeiten	19.754,9	31.505,8
Abgrenzungsposten Löhne	10.100,3	8.135,7
<b>Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (AC<sup>1</sup>)</b>	<b>40.100,4</b>	<b>50.499,1</b>
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern <sup>2</sup>	1.063,9	1.013,5
Andere Abgrenzungsposten <sup>2</sup>	2.943,7	3.054,9
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit <sup>2</sup>	8.029,4	7.604,5
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln <sup>2</sup>	228,8	186,9
	<b>52.366,1</b>	<b>62.359,0</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) Kein Finanzinstrument

In den anderen sonstigen Verbindlichkeiten werden offene Zahlungsverpflichtungen aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren in Höhe von T€ 6.088,7 (Vorjahr: T€ 16.779,4) ausgewiesen.

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

## VIII. Konzern Geldflussrechnung

### › (35) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt. Die Zusammensetzung des Finanzmittelbestands kann der Anhangelerläuterung (22) entnommen werden.

Zinsenzahlungen sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Dividendenauszahlung der Flughafen Wien AG wird unter der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Zur Berücksichtigung von Anschaffungen (Investitionen) von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen (inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien) und Finanzanlagen aus Vorperioden, die im Geschäftsjahr zahlungswirksam (Vorjahr: zahlungsunwirksam) wurden, wurden T€ 5.776,8 (Vorjahr: T€ 20.872,8) von den Auszahlungen für Anlagenzugänge hinzugerechnet (Vorjahr: abgerechnet).

## IX. Finanzinstrumente und Risikomanagement

### › (36) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

**Forderungen:** Der Konzern wendet den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen, demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen, sonstige Forderung sowie Vertragsvermögenswerte, die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (Stufe 2) herangezogen. Die Methodik ist im Kapitel XI. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ erläutert. Auf dieser Grundlage wurde die Wertberichtigung im Hinblick auf Forderungen sowie Vertragsvermögenswerte zum 31. Dezember 2019 wie folgt ermittelt:

31.12.2019 in T€	gewichteter Verlust	Bruttoforderung <sup>1</sup>	Wertberichtigung	Credit Impaired <sup>2</sup>
ohne Verzug	0,20%	71.560,1	141,2	JA & Nein
bis 1 Monat	0,74%	12.052,5	89,5	Nein
bis 3 Monate	0,86%	1.459,8	12,6	Nein
bis 6 Monate	1,22%	340,8	4,1	Nein
bis 12 Monate	2,35%	247,3	5,8	JA & Nein
über 12 Monate	96,41%	7.467,0	7.198,7	JA
<b>Summe</b>		<b>93.127,3</b>	<b>7.452,0</b>	

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

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

31.12.2018 in T€	gewichteter Verlust	Bruttoforderung <sup>1</sup>	Wertberichtigung	Credit Impaired <sup>2</sup>
ohne Verzug	0,47%	66.477,3	309,4	Ja & Nein
bis 1 Monat	0,70%	8.822,0	61,9	Nein
bis 3 Monate	0,76%	3.339,8	25,2	Nein
bis 6 Monate	0,95%	942,7	8,9	Ja & Nein
bis 12 Monate	86,67%	395,6	342,8	Ja & Nein
über 12 Monate	96,00%	7.165,8	6.879,1	Ja
<b>Summe</b>		<b>87.143,1</b>	<b>7.627,3</b>	

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

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

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

in T€	2019			Summe
	12 Monats ECL	Life Time ECL <sup>1</sup>	Credit Impairment <sup>2</sup>	
	Stage 1	Stage 2	Stage 3	
<b>Stand 1. Jänner</b>	<b>0,0</b>	<b>211,1</b>	<b>7.416,2</b>	<b>7.627,3</b>
Konsolidierungskreis- änderungen			1,2	1,2
Dotierung		37,3	199,4	236,7
Verwendung			-154,1	-154,1
Auflösung			-259,0	-259,0
Transfer to lifetime ECL	0,0	0,0		0,0
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired <sup>3</sup>		-19,0	19,0	0,0
<b>Stand 31. Dezember</b>	<b>0,0</b>	<b>229,4</b>	<b>7.222,7</b>	<b>7.452,0</b>

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

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

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

Die im Geschäftsjahr 2019 wertberichtigten („Credit impaired“) Forderungen unterliegen weiterhin Eintreibungsmaßnahmen.



in T€	2018			Summe
	12 Monats ECL	Life Time ECL <sup>1</sup>	Credit Impairment <sup>2</sup>	
	Stage 1	Stage 2	Stage 3	
<b>Stand 1. Jänner (IAS 39)</b>				<b>6.574,2</b>
Anpassung aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9				142,7
<b>Stand 1. Jänner (IFRS 9)</b>	<b>0,0</b>	<b>158,0</b>	<b>6.558,8</b>	<b>6.716,9</b>
Dotierung		71,2	1.115,6	1.186,8
Verwendung			-221,2	-221,2
Auflösung			-55,1	-55,1
Transfer to lifetime ECL	0,0	0,0		0,0
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired <sup>3</sup>		-18,1	18,1	0,0
<b>Stand 31. Dezember</b>	<b>0,0</b>	<b>211,1</b>	<b>7.416,2</b>	<b>7.627,3</b>

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

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

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

Von den vorstehenden Wertminderungsaufwendungen in Höhe von T€ 7.452,0 (Vorjahr: T€ 7.627,3) betreffen T€ 1.845,2 (Vorjahr: T€ 1.942,1) Forderungen aus Kundenverträgen und T€ 5.606,8 (Vorjahr: T€ 5.685,2) Forderungen, die nicht aus Verträgen mit Kunden stammen.

## Schuldinstrumente, die nicht Forderungen betreffen

Alle Schuldinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, gelten als „mit geringem Ausfallrisiko behaftet“, daher ist die zu bildende Wertberichtigung auf die erwarteten 12-Monats Kreditverluste begrenzt. Das Management sieht den Tatbestand des geringen Ausfallrisiko zB. bei notierten Schuldverschreibungen und Termineinlagen als erfüllt an, wenn ein Investment Grade Rating von mindestens einer der großen Ratingagenturen vorliegt. Andere Instrumente gelten als mit geringem Ausfallrisiko behaftet, wenn das Risiko der Nichterfüllung gering ist und der Emittent jederzeit in der Lage ist, seine vertraglichen Zahlungsverpflichtungen kurzfristig zu erfüllen. Die Methodik ist im Kapitel XI. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ ersichtlich.

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, umfassen Termineinlagen, kurzfristige Wertpapiere sowie ausgereichte Darlehen.

Die Berechnung des 12-Monats Kreditverlustes (derzeit sind alle Schuldinstrumente in Stufe 1) ergab für diese Schuldinstrumente einen Betrag, der aufgrund von Unwesentlichkeit nicht im Gewinn und Verlust erfasst wurde.

Die Flughafen-Wien-Gruppe hält derzeit keine Schuldtitel, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

## Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

Die Flughafen-Wien-Gruppe unterhält nur Bankguthaben bei Kreditinstituten, die einen guten Investment-Grade vorweisen. Die Berechnung des 12-Monats Kreditverlustes ergab für Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einen Betrag, der aufgrund von Unwesentlichkeit nicht im Gewinn und Verlust erfasst wurde. >

## Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten Konditionen und (diskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten des Flughafen-Wien-Konzerns ersichtlich:

2019 in T€	Währung	Buchwert 31.12.2019	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2019	< 1 Jahr	Cashflows 1–5 Jahre	> 5 Jahre	Zins- satz <sup>1</sup>
Fix verzinsten Finanzverbindlichkeiten	EUR	300.000,0	383.833,1	38.392,7	141.917,6	203.522,8	4,65%
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	EUR	55,0	55,0	55,0	0,0	0,0	0,00%
Leasingver- bindlichkeiten		55.821,6	141.077,6	2.105,6	8.390,2	130.581,8	3,98%
Lieferanten- verbindlichkeiten	EUR	45.423,4	45.423,4	45.423,4			
Sonstige Verbindlichkeiten	EUR	40.100,4	40.100,4	38.900,4	1.200,0	0,0	
<b>Summe</b>		<b>441.400,4</b>	<b>610.489,4</b>	<b>124.877,1</b>	<b>151.507,8</b>	<b>334.104,6</b>	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

2018 in T€	Währung	Buchwert 31.12.2018	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2018	< 1 Jahr	Cashflows 1–5 Jahre	> 5 Jahre	Zins- satz <sup>1</sup>
Fix verzinsten Finanzverbindlichkeiten	EUR	325.000,0	422.920,7	39.469,2	146.364,1	237.087,4	4,62%
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	EUR	32.016,5	32.016,5	32.016,5			0,00%
Lieferanten- verbindlichkeiten	EUR	41.378,6	41.378,6	41.378,6			
Sonstige Verbindlichkeiten	EUR	59.617,3	59.617,3	50.499,1		9.118,1	
<b>Summe</b>		<b>458.012,4</b>	<b>555.933,0</b>	<b>163.363,5</b>	<b>146.364,1</b>	<b>246.205,5</b>	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

Von den Bankdarlehen sind aufgrund vertraglicher Bedingungen T€ 300.000,0 (Vorjahr: T€ 325.000,0) durch Garanten besichert, die im Gegenzug ein Haftungsentgelt erhalten. Der Kreditvertrag mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) in Höhe von T€ 400.000 (derzeit aushaftend: T€ 300.000,0) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen.

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2019 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31. Dezember 2019 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

Finanzverbindlichkeiten im Ausmaß von T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 0,0) sind mit Unternehmensanteilen (Aktien betreffend Tochterunternehmen) besichert.

### **Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien**

Das Management geht davon aus, dass – abgesehen von den unten dargestellten Ausnahmen – die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt werden, im Wesentlichen den beizulegenden Zeitwerten entsprechen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten und entsprechen daher im Wesentlichen den Zeitwerten. Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben ebenso vorwiegend kurze Restlaufzeiten, sodass die bilanzierten Werte annähernd die beizulegenden Zeitwerte darstellen.

Der beizulegende Zeitwert des Fonds der Kategorie „Fair Value through Profit & Loss“ (FVPL) bezieht sich auf börsennotierte Fonds (Stufe 1). Die Schuldtitel der Kategorie FVPL betrifft eine Ergänzungskapitalobligation (Stufe 2). Die Eigenkapitaltitel betreffen Beteiligungen und Wertpapiere, die mangels aktivem Markt bzw. fehlender Kursnotiz der Stufe 3 zugeordnet werden. Diese werden von der Flughafen-Wien-Gruppe aus strategischen Gründen längerfristig gehalten. Die Bewertung dieser Eigenkapitaltitel erfolgt im sonstigen Ergebnis (OCI).

Die beizulegenden Zeitwerte von Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Bankdarlehen) und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden grundsätzlich als Barwerte der mit Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinsstrukturkurve unter Berücksichtigung der Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten und eines angemessenen Credit Spread ermittelt (Stufe 2).

In der Berichtsperiode wurden keine Umgliederungen zwischen den Stufen 1 und 2 vorgenommen.

### Bewertungsverfahren und Inputfaktoren:

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

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

Für die Eigenkapitaltitlel (Wertpapiere) der Stufe 3 wird ein kapitalwertorientiertes Bewertungsmodell angewandt. Das Bewertungsmodell berücksichtigt den Barwert der erwarteten Dividendenausschüttungen, abgezinst mit einem risikoadjustierten Abzinsungssatz.

Die wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren der Eigenkapitaltitlel (Wertpapiere) der Stufe 3 sind wie folgt:

- Erwartete zukünftige Zahlungsströme aus Dividenden 31.12.2019: rund T€ 360 p.a. (Vorjahr: T€ 420 p.a.)
- Riskoadjustierter Abzinsungssatz 31.12.2019 : 8,29 % (Vorjahr: 8,29%)

Die aus diesen Eigenkapitalinstrumenten erhaltenen Dividenden im laufenden Geschäftsjahr betragen T€ 254,5 (Vorjahr: T€ 331,4).

Der geschätzte beizulegende Zeitwert der Stufe 3 würde wie folgt steigen (sinken), wenn der Diskontierungssatz um +/- 0,25 % angepasst werden würde:

in T€	Sensitivitäten	
	Buchwert bei	
	Verringerung des Diskontierungssatzes	Anstieg des Diskontierungssatzes
Diskontierungssatzes +/- 0,25%	4.735,3	4.465,8

Stufe 3-Bewertung von Finanzinstrumenten:

in T€	
<b>Buchwert 1.1.2019</b>	5.238,1
Konsolidierungskreisänderung	-65,0
Zugänge	62,2
Bewertungsergebnis (im sonstigen Ergebnis in den sonstigen Rücklagen erfasst)	-640,0
<b>Buchwert 31.12.2019</b>	<b>4.595,3</b>

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

AKTIVA		Buchwerte		
		Langfristiges Vermögen	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte
Beträge in T€	Bewertungskategorie	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte
<b>31. Dezember 2019</b>				
<b>Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst</b>				
Fonds	FVPL		30.826,5	
Schuldtitle (Wertpapiere)	FVPL		22.900,7	
Eigenkapitaltitle (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	4.595,3		
<b>Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup>	AC			68.134,8
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen <sup>1</sup>	AC			297,4
Sonstige Forderungen <sup>1</sup>	AC			17.243,1
Veranlagungen (Termingelder) <sup>1</sup>	AC	75.220,0		55.738,5
Ausgereichte Darlehen <sup>1</sup>	AC	908,3		
Schuldtitle (Wertpapiere) <sup>1</sup>	AC		4.982,7	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente <sup>1</sup>	AC			
<b>Kein Finanzinstrument</b>				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	0,0		9.961,3
<b>Summe</b>		<b>80.723,5</b>	<b>58.709,9</b>	<b>151.375,2</b>

1) Der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

<b>31. Dezember 2018</b>				
<b>Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst</b>				
Fonds	FVPL	0,0		
Schuldtitle (Wertpapiere)	FVPL		23.141,7	
Eigenkapitaltitle (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	5.238,1		
<b>Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup>	AC			65.397,6
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen <sup>1</sup>	AC			663,7
Sonstige Forderungen <sup>1</sup>	AC			13.454,5
Veranlagungen (Termingelder) <sup>1</sup>	AC	111.289,1		45.000,0
Ausgereichte Darlehen <sup>1</sup>	AC	938,0		
Schuldtitle (Wertpapiere) <sup>1</sup>	AC		4.982,7	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente <sup>1</sup>	AC			
<b>Kein Finanzinstrument</b>				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	30.770,7		11.336,7
<b>Summe</b>		<b>148.235,8</b>	<b>28.124,4</b>	<b>135.852,5</b>

1) Aufgrund von Unwesentlichkeit (und einer fehlenden Kursnotiz) unterbleibt hierzu eine Angabe.

		Zeitwert				
Kurzfristiges Vermögen						
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	Wertansatz nach IFRS 9
	30.826,5	30.826,5			30.826,5	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
	22.900,7		22.900,7		22.900,7	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
	4.595,3			4.595,3	4.595,3	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
	68.134,8					Fortgeführte Anschaffungskosten
	297,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
	17.243,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
	130.958,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
	908,3					Fortgeführte Anschaffungskosten
	4.982,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
84.782,9	84.782,9					Nominalwert = Zeitwert
	9.961,3					
84.782,9	375.591,5					

		Zeitwert				
						Wertansatz nach IFRS 9
	0,0	0,0			0,0	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
	23.141,7		23.141,7		23.141,7	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
	5.238,1			5.238,1	5.238,1	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
	65.397,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
	663,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
	13.454,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
	156.289,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
	938,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
	4.982,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
30.098,8	30.098,8					Nominalwert = Zeitwert
	42.107,4					
30.098,8	342.311,5					

&gt;

**PASSIVA**

	Bewertungs-kategorie	Langfristige Schulden		Buchwerte	
		Finanz- und Leasing- verbindlich- keiten	Übrige Verbind- lichkeiten	Finanz- und Leasing- verbindlich- keiten	Lieferan- tenverbind- lichkeiten
<b>Beträge in T€</b>					
<b>31. Dezember 2019</b>					
<b>Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert</b>					
n.a.					
<b>Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert</b>					
Lieferantenverbindlichkeiten <sup>1</sup>	AC				45.423,4
Finanzverbindlichkeiten <sup>1</sup>	AC	275.000,0		25.055,0	
Leasingverbindlichkeiten <sup>2</sup>	AC	55.432,9		388,7	
Übrige Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	AC		0,0		
<b>Keine finanzielle Schulden</b>					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		28.576,2		
<b>Summe</b>		<b>330.432,9</b>	<b>28.576,2</b>	<b>25.443,7</b>	<b>45.423,4</b>

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

**PASSIVA**

	Bewertungs-kategorie	Langfristige Schulden		Finanz- verbindlich- keiten	Lieferanten- verbindlich- keiten
		Finanz- verbindlich- keiten	Übrige Verbind- lichkeiten		
<b>Beträge in T€</b>					
<b>31. Dezember 2018<sup>2</sup></b>					
<b>Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert</b>					
n.a.					
<b>Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert</b>					
Lieferantenverbindlichkeiten <sup>1</sup>	AC				41.378,6
Finanzverbindlichkeiten <sup>1</sup>	AC	300.000,0		57.016,5	
Übrige Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	AC		9.118,1		
<b>Keine finanzielle Schulden</b>					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		30.411,7		
<b>Summe</b>		<b>300.000,0</b>	<b>39.529,8</b>	<b>57.016,5</b>	<b>41.378,6</b>

1) Der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten  
 2) Anwendung von IFRS 16 seit 1. Jänner 2019. Keine Anpassung der Vorjahresperiode

FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)  
 FVOCI = Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)  
 AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)



Kurzfristige Schulden		Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
Übrige Verbindlichkeiten	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
	45.423,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
	300.055,0		359.273,6		359.273,6	Fortgeführte Anschaffungskosten
	55.821,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
40.100,4	40.100,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
12.265,8	40.842,0					
52.366,1	482.242,4					

Kurzfristige Schulden		Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
Übrige Verbindlichkeiten	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
	41.378,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
	357.016,5		387.146,3		387.146,3	Fortgeführte Anschaffungskosten
50.499,1	59.617,3					Fortgeführte Anschaffungskosten
11.859,8	42.271,5					
62.359,0	500.283,9					

&gt;

## Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2019 in T€	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	
Zahlungsmittel und Äquivalente	1,2		
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (FVOCI und FVPL)	1.634,5		
davon aus Fonds	0,0		
davon Schuldtitel (Wertpapiere)	1.380,0		
davon Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	254,5		
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	439,6		
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	848,4		
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)		-17.945,9	
<b>Summe</b>	<b>2.923,7</b>	<b>-17.945,9</b>	

Erläuterung: In den Aufwendungen für Wertberichtigungen sind T€ 32,7 an Forderungsausfällen enthalten.  
In den Zinsaufwendungen aus finanziellen Schulden sind auch Zinsen aus Leasingverhältnissen enthalten.

2018 in T€	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	
Zahlungsmittel und Äquivalente	1,3	-0,1	
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (FVOCI und FVPL)	1.711,4		
davon aus Fonds	0,0		
davon Schuldtitel (Wertpapiere)	1.380,0		
davon Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	331,4		
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	665,5		
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)		-15.859,2	
<b>Summe</b>	<b>2.378,2</b>	<b>-15.859,3</b>	

Erläuterung: In den Aufwendungen für Wertberichtigungen sind T€ 44,1 an Forderungsausfällen enthalten

Aus der Folgebewertung				Aus Abgang	Nettoergebnis 2019
zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung		
		-6,9			-6,9
588,5	-640,0				-51,5
826,5					
-238,0					
	-640,0				0,0
		8,7	-10,3		-1,6
		-0,7	0,0		-0,7
588,5	-640,0	1,2	-10,3	0,0	-60,7

Aus der Folgebewertung				Aus Abgang	Nettoergebnis 2018
zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung		
		0,9			0,9
956,0	313,1				1.269,1
-7,0					
963,0					
0,0	313,1				
		-2,8	-1.175,8		-1.178,5
		-1,3			-1,3
956,0	313,1	-3,1	-1.175,8	0,0	90,2

&gt;

Die Zinsen und Dividenden aus finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC) oder zum beizulegenden Zeitwert entweder erfolgsneutral (FVOCI) oder erfolgswirksam (FVPL) bewertet werden, werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der Flughafen-Wien-Konzern im sonstigen Finanzergebnis, ausgenommen Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen sowie auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten (Schulden) der Bewertungskategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten“ (AC) in Höhe von netto T€ 17.945,9 (Vorjahr: T€ 15.859,2) beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert.

Die zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral (FVOCI) im sonstigen Ergebnis erfassten Wertänderungen betreffend Eigenkapitaltiteln betreffen u.a. die CESEAG AG. Es wurden im Geschäftsjahr Bewertungen in Höhe von minus T€ 640,0 (Vorjahr : plus T€ 313,1) bzw. netto abzüglich latenter Steuern T€ 480,0 (Vorjahr: T€ 234,8) erfasst.

Nähere Angaben sind im Kapitel XI. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie unter Kapitel V. „Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ ersichtlich.

## › (37) Risikomanagement

### **Finanzwirtschaftliche Risiken**

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktrisiken wie Risiken aus der Veränderung der Zinssätze, der Wechselkurse und der Börsenkurse. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Marktrisiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte derivative und nicht derivative Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Geldfluss des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt und kommen für Handels- oder andere spekulative Zwecke nicht zum Einsatz. Zur Minderung des Kreditrisikos werden die Sicherungsgeschäfte grundsätzlich nur mit führenden Finanzinstituten erstklassiger Bonität abgeschlossen.

Die Grundzüge der Finanzpolitik werden jährlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Die Umsetzung der Finanzpolitik sowie das laufende Risikomanagement obliegen der Konzern-Treasury-Abteilung. Bestimmte Transaktionen bedürfen der vorherigen Genehmigung durch den Bereichsleiter und bei Überschreiten von bestimmten Wertgrenzen durch den Gesamtvorstand, der darüber hinaus regelmäßig über den Umfang und den Betrag der aktuellen Risikoexposition informiert wird. Die Treasury-Abteilung betrachtet das effektive Management des Liquiditätsrisikos sowie des Marktrisikos als eine ihrer Hauptaufgaben.

### **Liquiditätsrisiko**

Aufgabe der Liquiditätssicherung ist die jederzeitige Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der Unternehmensgruppe. Basis der Liquiditätssteuerung ist eine kurz- und langfristige Liquiditätsplanung, die laufend Soll-Ist-Analysen unterzogen und bei Bedarf angepasst wird. Hierzu erhält die zentrale Treasury-Abteilung Informationen von den

einzelnen Konzernbereichen, um ein Liquiditätsprofil zu erstellen. Durch diese aktive Steuerung von Zahlungsströmen wird der Zinssaldo optimiert. Zusätzlich werden Teile der Finanzinvestitionen in Wertrechten (Investmentfonds, Anleihen) und Termingelder gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangeläuterung (36) dargestellt.

### **Kreditrisiko**

Der Flughafen-Wien-Konzern ist aus seinem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Veranlagungs- und Finanzierungsaktivitäten einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Im Veranlagungs- und Finanzierungsbereich werden Geschäfte nahezu ausschließlich mit Kontrahenten mit einem guten bzw. sehr guten Kreditrating (S&P, Moody's) abgeschlossen. Auch bei Vertragspartnern, die über kein Rating verfügen, muss eine einwandfreie Bonität gewährleistet sein. Anteile an Investmentfonds werden nur dann gezeichnet, wenn diese von international anerkannten Kapitalanlagegesellschaften geführt werden. Im operativen Geschäft werden die Außenstände zentral und fortlaufend überwacht. Dem Risiko, resultierend aus Forderungsausfällen, wird durch kurze Zahlungsfristen, das Einfordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie die vermehrte Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Um die erwarteten Kreditverluste der Forderungen zu ermitteln wendet der Konzern eine Wertberichtigungsmatrix an. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen beruhen.

Die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte repräsentieren gleichzeitig das maximale Ausfall- und Bonitätsrisiko, da zum Abschlussstichtag keine wesentlichen, das maximale Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen (wie z. B. Aufrechnungsvereinbarungen) bestehen.

Genau Angaben zum Konzentrationsrisiko der Umsätze enthält Anhangsangabe (1).

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangeläuterung (36) dargestellt. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen und Risiken sind unter der Anhangeläuterung (39) dargestellt.

### **Zinsrisiko**

Das Zinsänderungsrisiko stellt das Risiko dar, dass der beizulegende Zeitwert oder künftige Zahlungsströme eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen des Marktzinssatzes schwanken. Das Zinsrisiko beinhaltet das Barwertrisiko bei fest verzinsten Finanzinstrumenten und das Zahlungsstromrisiko bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten und liegt vor allem bei langfristigen Finanzinstrumenten vor. Solche längeren Laufzeiten sind im operativen Bereich von untergeordneter Bedeutung, können jedoch bei Finanzanlagen, Wertpapieren und Finanzschulden wesentlich sein.

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt Zinsrisiken vorwiegend in der Eurozone.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche Auswirkungen hypothetischer Änderungen von relevanten Risikovariablen auf Ergebnis und Eigenkapital zeigen. Neben Zinsänderungsrisiken unterliegt der Flughafen-Wien-Konzern Währungsrisiken und Preisrisiken von Beteiligungen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag bezogen werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist. >

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie allenfalls auf das Eigenkapital dar. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- › Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7.
- › Zinssatzänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein.

Mit Ende des Geschäftsjahres 2019 hatte die Flughafen-Wien-Gruppe wie im Vorjahr keine variabel verzinsten Finanzinstrumente im Bestand.

Auf eine Darstellung der Sensitivitäten der Wertpapiere die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, wird aufgrund von Unwesentlichkeit der hypothetischen Auswirkung verzichtet.

### **Währungsrisiko**

Währungskursrisiken entstehen bei Finanzinstrumenten, die auf eine andere als die funktionale Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft lauten, in der sie bewertet werden. Für Zwecke der IFRS besteht kein Währungskursrisiko bei Finanzinstrumenten, die auf die funktionale Währung lauten. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung bleiben im Sinne von IFRS 7 unberücksichtigt.

Die Währungskursrisiken des Flughafen-Wien-Konzerns resultieren aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Fremdwährungsrisiken im Investitionsbereich sind vorwiegend auf den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungen an ausländischen Unternehmen zurückzuführen. Zum Abschlussstichtag unterlag der Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Transaktionen im Investitionsbereich.

Im operativen Bereich wickeln die einzelnen Konzernunternehmen ihre Aktivitäten nahezu ausschließlich in ihrer jeweiligen funktionalen Währung (Euro) ab, die der Berichtswährung des Flughafen-Wien-Konzerns entspricht. Deshalb wird das Wechselkursrisiko des Konzerns aus der laufenden operativen Tätigkeit als gering eingeschätzt.

Währungsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 grundsätzlich mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Als relevante Risikovariablen gelten grundsätzlich alle nicht funktionalen Währungen, in denen der Konzern Finanzinstrumente eingeht. Den Währungssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

Wesentliche originäre monetäre Finanzinstrumente wie Forderungen, verzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Fremdkapitalinstrumente, flüssige Mittel oder verzinsliche Schulden sind vorwiegend unmittelbar in funktionaler Währung denominated. Währungskursänderungen haben daher im Wesentlichen keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.

Zinserträge und -aufwendungen aus Finanzinstrumenten werden ebenfalls überwiegend direkt in funktionaler Währung erfasst. Daher können auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf die betrachteten Größen entstehen.

Demnach ist das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den Flughafen-Wien-Konzern zum Abschlussstichtag als nicht wesentlich anzusehen.

### Sonstige Preisrisiken

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung zu Marktrisiken auch Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf Preise von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen insbesondere Börsenkurse oder Indizes in Frage. Die quantitativen Auswirkungen solcher Änderungen sind unter der Anhangangabe (36) ersichtlich.

### Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des Flughafen-Wien-Konzerns zielt ab auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts und die Einhaltung einer für die Wahrung einer ausgezeichneten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

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

in T€	2019	1.1.2019 <sup>1</sup>
Finanzschulden	355.876,6	412.750,8
– liquide Mittel	-84.782,9	-30.098,8
– kurz- und langfristige Veranlagungen <sup>1</sup>	-130.958,5	-156.289,1
– kurzfristige Wertpapiere	-58.709,9	-28.124,4
<b>= Nettoverschuldung</b>	<b>81.425,2</b>	<b>198.238,6</b>
/ Buchwert Eigenkapital	1.380.908,8	1.296.993,5
<b>= Gearing</b>	<b>5,9%</b>	<b>15,3%</b>

1) Erstanwendung IFRS 16. Die Vergleichsangabe wurde angepasst.

2) Die kurz- und langfristigen Veranlagungen betreffen sonstige Veranlagungen und Termingelder

Das Gearing reduzierte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch Tilgung von Fremdmitteln.

Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, die Relation Net -Debt/EBITDA auf höchstens dem 2,5-fachen zu begrenzen. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 0,2 (Vorjahr: 0,4).

Weder die Flughafen Wien AG noch ihre Tochterunternehmen unterliegen externen Mindestkapitalanforderungen. >

## X. Sonstige Angaben

### › (38) Leasing-Verhältnisse

#### (38 A) Flughafen Wien als Leasinggeber:

##### Operating Leasing

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

#### › 2019 - Operating Leasingverhältnisse nach IFRS 16

in T€	2018
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	141.846,9
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	52.109,3

##### Künftige Mindestleasingzahlungen:

Weniger als ein Jahr	114.634,0
Ein bis zwei Jahre	94.495,8
Zwei bis drei Jahre	86.133,9
Drei bis vier Jahre	41.817,3
Vier bis fünf Jahre	35.102,3
Mehr als fünf Jahre	334.039,7

Die folgenden Vermögenswerte sind in den Sachanlagen enthalten und betreffen Operating Leasingverhältnisse als Leasinggeber. Diese Vermögenswerte leiten sich wie folgt über (IFRS16.95):



in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Gesamt
<b>Nettobuchwert zum 1.1.2019</b>	<b>110.769,1</b>	<b>213,7</b>	<b>110.982,7</b>
Anpassung IFRS 16	9.268,8		9.268,8
<b>angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2019</b>	<b>120.037,9</b>	<b>213,7</b>	<b>120.251,5</b>
Zugänge	581,3	0,0	581,3
Abgänge	0,0		0,0
Umbuchungen	70,8		70,8
Abschreibungen	-6.197,7	-33,5	-6.231,2
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2019</b>	<b>114.492,3</b>	<b>180,1</b>	<b>114.672,5</b>
<b>Stand zum 31.12.2019</b>			
Anschaffungskosten	177.044,6	519,6	177.564,2
Kumulierte Abschreibungen	-62.552,2	-339,5	-62.891,7
<b>Nettobuchwert</b>	<b>114.492,3</b>	<b>180,1</b>	<b>114.672,5</b>

## Vergleichsangaben nach IAS 17:

### > 2018 - Operating Leasingverhältnisse nach IAS 17

in T€	2018
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen <sup>1</sup>	129.472,8
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	43.690,0
<b>Künftige Mindestleasingzahlungen:</b>	
Bis zu einem Jahr	114.993,6
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	237.817,5
Länger als fünf Jahre	209.370,0

1) angepasst

## Finance Leasing

Im Konzernabschluss 2019 des Leasinggebers (Flughafen-Wien-Gruppe) wurden, wie auch schon im vergangenen Geschäftsjahr, Mietverträge betreffend für den Flugverkehrsbetrieb wesentliche Immobilien (Hangar-, Flugbetriebsgebäude und Werkstätten) als Finanzierungsleasing abgebildet.

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

### › (38 B) Flughafen Wien als Leasingnehmer:

Die Flughafen-Wien-Gruppe mietet verschiedene Grundstücke, Immobilien und Anlagen. Die Verträge sind mit unterschiedlichen Laufzeiten zwischen einem und 100 Jahren abgeschlossen und betreffen im Wesentlichen:

- › Miete einer Cargo-Immobilie am Standort Wien
- › Miete von Grundstücken am Standort Wien
- › Miete von Grundstücken und flughafenspezifischen Immobilien am Standort Malta (inkl. Aerodrome Licence)
- › Miete von Kombinations-Kopiergeräten
- › Miete von Raucherkabinen

## Nutzungsrechte

### › Nutzungsrechte die als immaterielle Vermögenswerte dargestellt werden

in T€	Konzessionen und Rechte	Gesamt
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019</b>		
Nettobuchwert zum 1.1.2019	0,0	0,0
IFRS 16 Anpassungen	10.747,0	10.747,0
Angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2019	10.747,0	10.747,0
Abschreibungen	-221,6	-221,6
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2019</b>	<b>10.525,4</b>	<b>10.525,4</b>

Zum 31. Dezember 2019 sind in den immateriellen Vermögenswerte Nutzungsrechte in Höhe von T€ 10.525,4 enthalten. Siehe dazu auch Anhangsangabe (13).

### › Nutzungsrechte die als immaterielle Vermögenswerte dargestellt werden

in T€	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019</b>			
Nettobuchwert zum 1.1.2019	25.174,5	0,0	25.174,5
IFRS 16 Anpassungen	58.289,7	562,6	58.852,2
Angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2019	83.464,2	562,6	84.026,8
Zugänge	0,0	62,1	62,1
Abschreibungen	-2.339,2	-210,4	-2.549,6
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2019</b>	<b>81.125,0</b>	<b>414,2</b>	<b>81.539,2</b>

In den Sachanlagen ist ein Nutzungsrecht („temporary emphyteusis“) betreffend der Grundmiete am Flughafen Malta enthalten. Die Zahlungen aus diesen Leasingverträgen sind an die Regierung von Malta zu leisten. Die Leasinglaufzeit für diese Verträge liegen zwischen 58 bis 65 Jahre. Die Leasingzahlungen werden gemäß einer Indexierung periodisch angepasst. Das Nutzungsrecht wird linear über die Vertragslaufzeit abgeschrieben.

### › Nutzungsrechte die als Finanzinvestition gehaltene Immobilien dargestellt werden

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
<b>Entwicklung vom 1.1.2019 bis 31.12.2019</b>		
Nettobuchwert zum 1.1.2019	0,0	0,0
IFRS 16 Anpassungen	341,5	341,5
Angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2019	341,5	341,5
Abschreibungen	-7,0	-7,0
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2019</b>	<b>334,5</b>	<b>334,5</b>

### In der Gewinn und Verlustrechnung erfasste Beträge

#### › 2019 – Leasingvereinbarungen nach IFRS 16

Abschreibungen aus Leasingverhältnissen	2.778,2
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	2.158,0
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	741,7
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	578,7
Aufwendungen die nicht unter IFRS 16 fallen und in Anhangsangabe (5) unter Miet- und Pacht Aufwand angeführt sind	1.385,3

### In der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge

#### › 2019 – Leasingvereinbarungen nach IFRS 16

Gesamte Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisses	2.142,2
---	---------

### Vergleichsangaben nach IAS 17:

#### › 2018 – Operating Leasingverhältnisse nach IAS 17

In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	3.181,8
<b>Künftige Mindestleasingzahlungen:</b>	
Bis zu einem Jahr	2.095,0
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	8.358,4
Länger als fünf Jahre	132.663,3

### › (39) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

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

&gt;

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 555,8 (Vorjahr: T€ 672,3).

Zum Bilanzstichtag bestanden betreffend Malta International Airport p.l.c. Streitigkeiten mit der maltesischen Regierung (Streitwert: rund € 5,1 Mio., Vorjahr: rund € 5,1 Mio.) sowie Forderungen einzelner Arbeitnehmer. Aus Sicht des Flughafen-Wien-Konzerns sind sämtliche Ansprüche unbegründet.

Sofern ein Baubeschluss zur Errichtung der 3. Piste gefasst wird, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds binnen acht Wochen ab Baubeginnanzeige eine Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. Auf Basis der bis zum 31. Dezember 2019 ermittelten Flugverkehrszahlen leitet sich zu diesem Stichtag ein Betrag in Höhe von rund € 20,0 Mio. (Vorjahr: rund € 7,9 Mio.) ab.

Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Anhang Erläuterung (28).

Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 0,1 Mio. (Vorjahr: € 0,4 Mio.) für Sachanlagen in Höhe von € 74,9 Mio. (Vorjahr: € 32,2 Mio.).

### › (40) Zusammensetzung des Konsolidierungskreises

In den Konzernabschluss werden mit Ausnahme von zwei Tochtergesellschaften (Vorjahr: vier) sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen einbezogen.

Die zwei Tochterunternehmen wurden wie im Vorjahr wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der konsolidierte Umsatz dieser Gesellschaften belief sich im Geschäftsjahr auf unter 1,0% (Vorjahr: unter 1,0%) des Konzernumsatzes. Intern wurde die Wesentlichkeitsgrenze so festgelegt, dass nur einzeln unwesentliche Tochtergesellschaften nicht konsolidiert werden.

Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2019 folgendermaßen verändert.

	Inland	Ausland	Gesamt
<b>Flughafen Wien AG</b>	1	0	1
<b>Tochterunternehmen</b>			
31.12.2018	23	13	36
Wechsel der Konsolidierungsmethode	1		1
Verschmelzung		-1	-1
Aufnahme in den Konsolidierungskreis	2		2
<b>31.12.2019</b>	<b>26</b>	<b>12</b>	<b>38</b>
<b>At-Equity-bewertete Unternehmen</b>			
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>			
31.12.2018	2	1	3
Wechsel der Konsolidierungsmethode	-1		-1
<b>31.12.2019</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Assoziierte Unternehmen</b>			
<b>31.12.2018 = 31.12.2019</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
Konsolidierungskreis 31.12.2018	27	14	41
<b>Konsolidierungskreis 31.12.2019</b>	<b>29</b>	<b>13</b>	<b>42</b>

Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. werden nach der at-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, obwohl die Flughafen Wien AG unmittelbar oder mittelbar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt. Diese Gesellschaften werden gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage 1 zum Anhang angeführt. Die Angaben zu Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen sowie nicht beherrschenden Anteilen sind in der Anlage 2 und 3 zum Anhang angegeben bzw. den entsprechenden Kapiteln des Anhangs zu entnehmen.

## › Änderungen des Konsolidierungskreises 2019

Erstkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1.5.2019	Vollkonsolidierung	51%	Wechsel Konsolidierung
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H <sup>1</sup>	1.8.2019	Vollkonsolidierung	100%	Wechsel Konsolidierung
FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH	1.8.2019	Vollkonsolidierung	100%	Neugründung

1) Aufnahme in den Vollkonsolidierungskreis aufgrund ihrer gestiegenen Bedeutung für den operativen Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe

Die „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2), an der die Flughafen-Wien-Gruppe 51% hält, wurde bis zum 30. April 2019 nach der at-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen waren. Ab dem 1. Mai 2019 übt die Flughafen-Wien-Gruppe eine Beherrschung über die GET2 aus, da durch Vertragsanpassungen die wesentlichen Unternehmensentscheidungen nunmehr von der Flughafen-Wien-Gruppe getroffen werden können. Darüber hinaus wurde dem Mitgesellschafter eine Put-Option über den Verkauf der Anteile an die Flughafen-Wien-Gruppe gewährt. Durch diese Vertragsänderung liegt gemäß IFRS 3 ein Unternehmenszusammenschluss vor. Es wurden daher die der at-Equity-Bilanzierung zugrundeliegenden Vermögenswerte und Schulden bilanziell erfasst, die Put-Verbindlichkeit wurde in Höhe des Ausübungspreises bemessen.

<b>in T€</b>	<b>1.5.2019</b>
<b>Sachanlagen</b>	<b>1.183,2</b>
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte (davon vollkonsolidierte Unternehmen der Flughafen-Wien-Gruppe € 3,8 Mio.)	3.975,1
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>5.158,3</b>
<b>Langfristige Rückstellungen</b>	<b>139,9</b>
<b>Kurzfristige Rückstellungen</b>	<b>1.279,0</b>
Lieferantenverbindlichkeiten & sonstige Verbindlichkeiten (davon vollkonsolidierte Unternehmen der Flughafen-Wien-Gruppe € 0,9 Mio.)	3.177,6
<b>Summe Schulden</b>	<b>4.596,6</b>
<b>Gesamtes identifizierbares erworbenes Nettovermögen</b>	<b>561,7</b>

Wäre die Vollkonsolidierung der Gesellschaft ab 1. Jänner 2019 erfolgt, hätten sich die Umsatzerlöse des Konzerns um rund € 0,2 Mio. und das Konzernergebnis um rund € 0,2 Mio. verändert. Es sind keine wesentlichen Kosten im Zusammenhang mit dem Unternehmenszusammenschluss angefallen.

Die „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) wurde dem Segment „Sonstige Segmente“ zugeordnet.

Zum Stichtag 01. August 2019 wurde die Gesellschaft VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H (SHOP) aufgrund ihrer gestiegenen Bedeutung für den operativen Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Bis zum Stichtag 31. Juli 2019 wurden dieses Unternehmen aufgrund der untergeordneten Bedeutung und Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss miteinbezogen. Die Gesellschaft ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Mit Errichtungserklärung vom 08. August 2018 wurde die Tochtergesellschaft FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH (EGW) mit Sitz am Flughafen-Wien durch die Tochtergesellschaft VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H gegründet und in den Vollkonsolidierungskreis aufgenommen. Die Tochtergesellschaft ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Die Gesellschaft MMLC Holdings Malta Limited (MMLCH) wurde rückwirkend mit 1.1.2019 im Geschäftsjahr 2019 mit der VIE (Malta) limited verschmolzen.

## › Änderungen des Konsolidierungskreises 2018

Erstkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. H.	1.1.2018	Vollkonsolidierung	100%	Aufnahme <sup>1</sup>
VIE Airport Health Center GmbH	1.1.2018	Vollkonsolidierung	100%	Aufnahme <sup>1</sup>

1) Aufnahme in den Vollkonsolidierungskreis aufgrund ihrer gestiegenen Bedeutung für den operativen Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe.

Im Jahr 2018 wurden die Gesellschaften GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS) und VIE Airport Health Center GmbH (VHC) aufgrund ihrer gestiegenen Bedeutung für den operativen Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Bis zum Stichtag 31. Dezember 2017 wurden diese beiden Unternehmen aufgrund der untergeordneten Bedeutung und Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss miteinbezogen.

Die Gesellschaft GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS) erbringt neben Bewachungsleistungen auch sonstige Dienstleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind und wurde als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen dem Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen zugeordnet.

Die Gesellschaft VIE Airport Health Center GmbH (VHC) bietet Dienstleistungen im Bereich der Gesundheit an und wurde als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

## › (41) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen beinhalten nicht vollkonsolidierte verbundene Unternehmen des Flughafen-Wien-Konzerns, assoziierte Unternehmen, die Aktionäre der Flughafen Wien AG (Land Niederösterreich und Stadt Wien mit jeweils 20% der Aktien, Airports Group Europe S.à.r.l. mit 39,80%) sowie deren wesentliche Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen. Mit Gesellschaften, an denen das Land Niederösterreich und die Stadt Wien direkt oder indirekt Beteiligungen halten, die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des Flughafen-Wien-Konzerns und der betreffenden Gesellschaften zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis der Geschäftsbeziehung gewährter Rabatte getätigt.

Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Wien AG und den nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung. Betreffend die bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten wird auf die Erläuterung der jeweiligen Bilanzposten verwiesen. Die von nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen erhaltenen aufwandswirksam erfassten Leistungen betragen im Geschäftsjahr T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 0,0). Die aufwandswirksam erfassten Leistungen der „GetService“-Flughafen-Si- >

cherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) betrug im Geschäftsjahr in den ersten vier Monaten (ab 01.05.2019 wird die Gesellschaft vollkonsolidiert, siehe dazu Anhangsanga- be (40)) T€ 4.672,5 (Vorjahr: T€ 14.812,0).

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2019 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 1.531,8 (Vorjahr: T€ 1.495,6), gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) in den ersten vier Mo- naten (ab 01.05.2019 wird die Gesellschaft vollkonsolidiert, siehe dazu Anhangsanga- be (40)) in Höhe von T€ 163,3 (Vorjahr: T€ 602,2) sowie gegenüber dem assoziierten Unterneh- men SCA Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 668,0 (Vorjahr: T€ 657,4). Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG und deren Töchter, die für den Zug- betrieb notwendig sind (Gepäckhandling, Sicherheitsdienstleistungen, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen, etc.). Die Umsätze mit dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Co- ordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der Flughafen Wien AG für Personalbe- stellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Die Umsätze mit dem Gemein- schaftsunternehmen GET2 betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG.

Am 31. Dezember 2019 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Aus- leihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunter- nehmen T€ 274,2 (Vorjahr: T€ 639,8) und gegenüber den nach der Equity-Methode be- werteten assoziierten Unternehmen T€ 23,3 (Vorjahr: T€ 23,9).

Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equi- ty-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen auf T€ 8.705,7 (Vorjahr: T€ 10.691,8) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen auf T€ 2,1 (Vorjahr: T€ 5,0).

**Nahestehende natürliche Personen:**

Es haben keine wesentlichen Transaktionen zwischen dem Flughafen-Wien-Konzern und Personen in Schlüsselpositionen des Managements und deren nächsten Familienan- gehörigen stattgefunden. Die Beziehungen zu den Organen des Unternehmens können der Anhanglerläuterung (42) entnommen werden.

**› (42) Angaben über Organe und Arbeitnehmer**

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände und Geschäftsführer):

	2019	2018
Arbeiter	3.397	3.010
Angestellte	1.988	1.820
	<b>5.385</b>	<b>4.830</b>

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vor- stand in den Geschäftsjahren 2019 und 2018 folgende Vergütungen:



**› Bezüge Vorstand 2019 (Auszahlungen)**

in T€	Fixe Bezüge 2019	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2019	Gesamtbezüge 2019
Dr. Günther Ofner	348,4	343,4	8,6	700,4
Mag. Julian Jäger	348,4	343,4	8,6	700,4
	696,8	686,8	17,3	1.400,9

**› Bezüge Vorstand 2018 (Auszahlungen)**

in T€	Fixe Bezüge 2018	Erfolgsabhängige Bezüge für 2017	Sachbezüge 2018	Gesamtbezüge 2018
Dr. Günther Ofner	338,2	164,5	8,6	511,4
Mag. Julian Jäger	338,2	164,5	8,9	511,7
	676,5	329,0	17,6	1.023,1

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten und zweiten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge, die im Jahr 2019 ausbezahlt wurden, betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2018 sowie einen Langfristbonus. Im Jahr 2018 betreffen die ausbezahlten erfolgsabhängigen Bezüge die Prämien für das Geschäftsjahr 2017. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management.

Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15% des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt. Für das Geschäftsjahr 2019 wurden T€ 103,8 (Vorjahr: T€ 75,4) für jeden Vorstand einbezahlt.

Für andere Mitarbeiter gelangen Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen zur Auszahlung.

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich im Berichtsjahr auf T€ 464,9 (Vorjahr: T€ 452,9).

**Aufwendungen für Personen in Schlüsselpositionen**

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

**› Aufwendungen des Geschäftsjahres 2019**

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	175,2	1.410,8	3.495,2
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	207,5	57,0
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	23,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	99,1
<b>Summe</b>	<b>175,2</b>	<b>1.618,4</b>	<b>3.675,0</b>

&gt;

**› Aufwendungen des Geschäftsjahres 2018**

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	179,1	1.145,0	3.288,4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	150,8	40,1
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	23,9
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	130,9
<b>Summe</b>	<b>179,1</b>	<b>1.295,8</b>	<b>3.483,3</b>

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 177,6 (Vorjahr: T€ 180,4) geleistet.

### **› (43) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag**

#### **Allgemein**

Es sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2019 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gebucht oder gemäß IAS 10 offengelegt werden müssten, bekannt bzw. wurden im vorliegenden Konzernabschluss bereits berücksichtigt.

#### **COVID-19 (coronavirus disease)**

Negativen Einfluss auf den internationalen Luftverkehr hat seit Jahresanfang 2020 die von der Volksrepublik China ausgehende Erkrankung COVID-19 (coronavirus disease). Als Reaktion darauf haben zahlreiche Airlines ihre Verbindungen zu asiatischen und italienischen Destinationen ausgesetzt. Ebenso wurden Flüge nach Israel, in den Iran sowie zu Destinationen in den Fernen Osten von einigen Airlines stark reduziert oder überhaupt gestrichen. Dies gilt auch für unseren Home Carrier Austrian Airlines. Alles in allem sind die unmittelbaren Auswirkungen auf den Flughafen Wien allerdings als bedeutend einzuschätzen. Dies insbesondere weil wesentliche Kunden der Flughafen Wien Gruppe von massiven Kapazitätskürzungen und Einnahmenausfällen betroffen sind. Der Umfang der Auswirkungen hängt unmittelbar mit der zeitlichen Dauer der Infektionswelle zusammen.

Aufgrund der mit der Verbreitung des COVID-19 einhergehenden Einschränkungen des Flugverkehrs bestehen hohe Unsicherheiten hinsichtlich der Erreichbarkeit der Ergebnisprognose 2020 (Prognosebericht im Konzernlagebericht). Aktuell wird an Maßnahmen zur Abfederung dieser Effekte auf das Ergebnis der Flughafen-Wien-Gruppe gearbeitet. Sobald sich die Vorhersehbarkeit verbessert, wird die Flughafen-Wien-Gruppe eine an die neuen Verhältnisse angepasste Prognose veröffentlichen.

# XI. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden

## › (44) Bewertungsgrundlagen

Der Konzernabschluss ist prinzipiell zu fortgeführten historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden derivative Finanzinstrumente sowie finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert (FVPL oder FVOCI) bewertet werden oder auch latente Steuern. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethode.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgt unter Verwendung von Ermessensentscheidungen sowie Einschätzungen des Managements, die Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben. Diese Ermessensentscheidungen und Schätzungen mit wesentlicher Auswirkung werden im Kapitel „Ermessensbeurteilung und Unsicherheiten bei Schätzungen“ gesondert dargestellt.

Die Abschlüsse der Flughafen Wien AG und ihrer Tochterunternehmen werden unter Beachtung der einheitlich für den Konzern geltenden Ansatz- und Bewertungsmethoden in den Konzernabschluss einbezogen. Sämtliche Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt.

## › (45) Konsolidierungsgrundsätze

### Tochterunternehmen

Der Konzernabschluss beinhaltet den Abschluss des Mutterunternehmens und der von ihm beherrschten Unternehmen. Insbesondere beherrscht der Konzern ein Beteiligungsunternehmen dann und nur dann, wenn er alle nachfolgenden Eigenschaften hat:

- › die Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen (d. h. der Konzern hat aufgrund aktuell bestehender Rechte die Möglichkeit, diejenigen Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens zu steuern, die einen wesentlichen Einfluss auf dessen Rendite haben) sowie
- › eine Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen und
- › die Fähigkeit, seine Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen dergestalt zu nutzen, dass dadurch die Rendite des Beteiligungsunternehmens beeinflusst wird.

Besitzt der Konzern keine Mehrheit der Stimmrechte oder damit vergleichbarer Rechte an einem Beteiligungsunternehmen, berücksichtigt er bei der Beurteilung, ob er die Verfügungsgewalt an diesem Beteiligungsunternehmen hat, alle relevanten Sachverhalte und Umstände. Hierzu zählen u. a.:

- › Eine vertragliche Vereinbarung mit den anderen Stimmberechtigten
- › Rechte, die aus anderen vertraglichen Vereinbarungen resultieren
- › Stimmrechte und potenzielle Stimmrechte des Konzerns

&gt;

Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der drei Beherrschungselemente verändert haben, muss der Konzern erneut prüfen, ob er ein Beteiligungsunternehmen beherrscht. Die Konsolidierung eines Tochterunternehmens beginnt an dem Tag, an dem der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt. Sie endet, wenn der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen verliert.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von Tochtergesellschaften wurden, sofern notwendig, gegenüber den lokalen Rechnungslegungsvorschriften angepasst, um eine konzernerneinheitliche Bilanzierung zu gewährleisten.

Konzerninterne Salden, Geschäftsvorfälle, Erträge und Aufwendungen werden in voller Höhe eliminiert. Gewinne oder Verluste aus konzerninternen Geschäftsvorfällen, die im Buchwert von Vermögenswerten wie Vorräten und Anlagevermögen enthalten sind, werden in voller Höhe eliminiert.

Änderungen der Beteiligungsquote, die zu keinem Verlust der Beherrschung über das Tochterunternehmen führen, werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen den bezahlten Leistungen und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Nach IFRS erfolgt die Bilanzierung erworbener Tochterunternehmen nach der Erwerbsmethode. Die Anschaffungskosten des Erwerbs entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der hingegebenen Vermögenswerte, der ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Erwerbsbezogene Kosten werden aufwandswirksam erfasst. Im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses identifizierbare Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden bei der Erstkonsolidierung mit ihren beizulegenden Zeitwerten im Erwerbszeitpunkt bewertet.

Als Firmenwert wird grundsätzlich der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwerts der Gegenleistung, dem Wert der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen sowie dem beizulegenden Zeitwert jeglicher vorher gehaltener Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens bewertet. Im Falle des Erwerbs zu einem Preis unter dem Marktwert, d. h. die Anschaffungskosten sind geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, ist dieser passive Unterschiedsbetrag, nach nochmaliger Überprüfung, direkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen.

Nicht beherrschende Anteile werden in der Konzernbilanz innerhalb des Eigenkapitals als gesonderter Posten ausgewiesen.

## Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinschaftliche Führung der Entscheidungsprozesse.

Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte am Nettovermögen des Gemeinschaftsunternehmens besitzen. Gemeinschaftliche Führung ist die vertraglich vereinbarte Teilhabe an der Beherrschung über eine Vereinbarung, die nur dann besteht, wenn Entscheidungen über die relevanten Aktivitäten die einstimmige Zustimmung der an der gemeinschaftlichen Führung beteiligten Partnerunternehmen erfordern.

Die Überlegungen, die zur Bestimmung des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Führung angestellt werden, sind mit denen vergleichbar, die zur Bestimmung der Beherrschung von Tochterunternehmen erforderlich sind.

Die Anteile des Konzerns an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert.

Nach der Equity-Methode werden die Anteile an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem Flughafen-Wien-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung, um Ausschüttungen sowie um Kapitalein- oder -auszahlungen erhöht oder vermindert. Der mit einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen verbundene Firmenwert ist im Buchwert des Anteils enthalten und wird nicht planmäßig abgeschrieben. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst. Der gesamte Buchwert des Anteils wird immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn die Anwendung der Vorschriften des IAS 39 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte.

## › (46) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

### Währungsumrechnung

Berichtswährung und funktionale Währung sämtlicher Konzerngesellschaften ist der Euro.

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

### Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von 4 bis 20 Jahren linear abgeschrieben. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer der Flughafen-Konzession Malta beträgt 61 Jahre (analog der Konzessionslaufzeit, beginnend ab >

Erstkonsolidierungszeitpunkt 2006). Liegen Anzeichen für eine Wertminderung vor und liegt der erzielbare Betrag – der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert des Vermögenswerts – unter dem Buchwert, wird eine Wertminderung vorgenommen.

Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden bei Erfüllung der Ansatzkriterien mit ihren Herstellungskosten angesetzt und planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt acht Jahre.

Fremdkapitalkosten und Ausgaben für Entwicklung werden aktiviert, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind, und über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts abgeschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten bewertet. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht und, sofern notwendig, auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte mit Ausnahme von Firmenwerten entsprechend zugeschrieben.

Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis des erzielbaren Betrags derjenigen Cash Generating Unit (CGU bzw. zahlungsmittelgenerierende Einheit), der der Firmenwert zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach“).

## **Sachanlagen**

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

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

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

### Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder im operativen Bereich noch für Verwaltungszwecke eingesetzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden. Bei einem betrieblich genutzten Anteil erfolgt eine dem prozentuellen Ausmaß der Nutzung entsprechende Zuordnung. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Die Abschreibungen werden nach der linearen Methode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 10 bis 40 Jahren vorgenommen. Unabhängig von der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie ermittelt. In Ermangelung von aktiven Marktpreisen für den Standort Flughafen Wien-Schwechat kommt es zu keiner Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts mit unterlegten Marktdaten. Der beizulegende Zeitwert wird intern auf Basis von Ertragswerten zum Bilanzstichtag ermittelt. Nähere Ausführungen zu den Bewertungstechniken und wesentlichen Parametern siehe unter Anhangserläuterung (15).

### Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen, die Vermögenswerte und Schulden umfassen, werden als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft, wenn es höchst wahrscheinlich ist, dass sie überwiegend durch Veräußerung oder Ausschüttung und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert werden.

Im Allgemeinen werden diese Vermögenswerte oder die Veräußerungsgruppe zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Ein etwaiger Wertminderungsaufwand einer Veräußerungsgruppe wird zunächst dem Geschäfts- oder Firmenwert und dann den verbleibenden Vermögenswerten und Schulden auf anteiliger Basis zugeordnet – mit der Ausnahme, >

dass den Vorräten, finanziellen Vermögenswerten, latenten Steueransprüchen oder als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, die weiterhin gemäß den sonstigen Rechnungslegungsmethoden des Konzerns bewertet werden, kein Verlust zugeordnet wird. Wertminderungsaufwendungen bei der erstmaligen Einstufung als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten und spätere Gewinne und Verluste bei Neubewertung werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und jedes nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen wird nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sobald es als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft ist.

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

Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Können den Vermögenswerten keine eigenen, von anderen Vermögenswerten unabhängig generierten erwarteten künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten Cash Generating Unit der Vermögenswerte zu prüfen. Liegt der erzielbare Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte entsprechend zugeschrieben.

Der erzielbare Betrag der Cash Generating Unit (CGU) entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert bzw. beizulegendem Zeitwert abzüglich Abgangskosten. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts wird aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Marktpreisen bzw. anderen Inputfaktoren der Stufe 1 ebenso ein Discounted-Cashflow-Verfahren angewendet, jedoch unter Berücksichtigung von Markterwartungen hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und des Abzinsungssatzes.

Die einzelnen Vermögenswerte der Flughafen-Wien-Gruppe werden so lange mit anderen Vermögenswerten zusammengefasst, bis eine Gruppe entsteht, die Mittelzuflüsse erzeugt, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sind. Eine derartige Gruppe wird als Cash Generating Unit (CGU) bezeichnet. Bei der Interpretation der Unabhängigkeit der Mittelzuflüsse orientiert sich die Flughafen-Wien-Gruppe am Konzept der gegenseitigen (komplementären) produktions- oder dienstleistungstechnischen Leistungsbeziehungen bzw. rechtlichen Abhängigkeiten zwischen einzelnen Vermögenswerten, berücksichtigt aber auch die Art und Weise, in der Investitionsentscheidungen (z. B. zur Erweiterung eines Terminals) getroffen werden. Wenn die Erzeugnisse einer Gruppe von Vermögenswerten auf einem aktiven Markt verkauft werden können, bildet diese jedenfalls eine CGU, auch wenn die Erzeugnisse zur Gänze oder teilweise von anderen Einheiten des Unternehmens genutzt werden.



## Leasing

Der Konzern hat IFRS 16 nach dem modifiziert retrospektiven Ansatz angewendet und daher die Vergleichsinformationen nicht angepasst, sondern weiterhin nach IAS 17 und IFRIC 4 dargestellt. Die Details der Rechnungslegungsmethoden nach IAS 17 und IFRIC 4 werden separat dargestellt.

### Ab dem 1. Jänner 2019 angewandte Methode

Bei Vertragsbeginn beurteilt der Konzern, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgeltes für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, legt der Konzern die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde.

Diese Methode wird auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 1. Januar 2019 geschlossen werden.

### Der Konzern als Leasingnehmer

Am Bereitstellungsdatum oder bei Änderung eines Vertrages, der eine Leasingkomponente enthält, teilt der Konzern das vertraglich vereinbarte Entgelt auf Basis der relativen Einzelveräußerungspreise auf. Für Immobilien-Leasingverträge hat der Konzern jedoch beschlossen, von einer Trennung der Nichtleasingkomponenten abzusehen und stattdessen Leasing- und Nichtleasingkomponenten als eine einzige Leasingkomponente zu bilanzieren.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen, zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes oder zur Wiederherstellung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standortes, an dem dieser sich befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht fortlaufend um Wertminderungen, sofern notwendig, berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst.

Erstmalig wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen, abgezinst mit dem dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des Konzerns. Normalerweise nutzt der Konzern seinen Grenzfremdkapitalzinssatz als Abzinsungssatz.

Zur Ermittlung seines Grenzfremdkapitalzinssatzes erlangt der Konzern Zinssätze von verschiedenen externen Finanzquellen und macht bestimmte Anpassungen, um die Leasingbedingungen und die Art des Vermögenswertes zu berücksichtigen.

Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen:

- › feste Zahlungen, einschließlich de facto festen Zahlungen
- › variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-) Satzes
- › Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und
- › den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, Leasingzahlungen für eine Verlängerungsoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund einer Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingzahlung ändert.

Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf Null verringert hat.

In der Bilanz weist der Konzern Nutzungsrechte, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und in den immateriellen Vermögenswerten aus. Leasingverbindlichkeiten werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat beschlossen, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse, nicht anzusetzen. Der Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

### **Der Konzern als Leasinggeber**

Bei Vertragsbeginn oder bei Änderung eines Vertrags, der eine Leasingkomponente enthält, teilt der Konzern das vertraglich vereinbarte Entgelt auf Basis der relativen Einzelveräußerungspreise auf.

Wenn der Konzern als Leasinggeber auftritt, stuft er bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder als Operating-Leasingverhältnis ein.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Der Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechtes aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der Konzern die oben beschriebene Ausnahme anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein.

Wenn eine Vereinbarung Leasing- und Nichtleasingkomponenten enthält, wendet der Konzern IFRS 15 zur Aufteilung des vertraglich vereinbarten Entgeltes an.

Der Konzern wendet die Ausbuchungs- und Wertminderungsvorschriften von IFRS 9 auf die Nettoinvestition in das Leasingverhältnis an (siehe Anhangangabe 45(R)(i)). Die bei der Berechnung der Bruttoinvestition in das Leasingverhältnis angesetzten geschätzten, nicht garantierten Restwerte werden vom Konzern regelmäßig überprüft.

Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Grundsätzlich haben sich die für den Konzern als Leasinggeber anzuwendenden Rechnungslegungsmethoden nach IFRS 16 nicht von denen in der Vergleichsperiode unterschieden.

## **Vor dem 1. Jänner 2019 angewandte Methode**

Ein Leasingverhältnis ist eine Vereinbarung, die dem Leasingnehmer das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswertes für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung überträgt. Der Flughafen-Wien-Konzern tritt sowohl als Leasinggeber als auch als Leasingnehmer auf

Gehen bei geleasteten Vermögenswerten alle mit dem Eigentum verbundenen wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggegenstand auf den Leasingnehmer über, liegt ein Finanzierungsleasing nach IAS 17 vor, anderenfalls kommt es zur Einstufung als Operating Lease.

### **Der Konzern als Leasingnehmer**

Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer zuzurechnen ist (Finanzierungsleasing), erfolgt die Aktivierung im langfristigen Vermögen zum niedrigeren Wert aus Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen oder zum beizulegenden Zeitwert des Vermögenswertes (sofern dieser Wert geringer ist). Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder, wenn kürzer, über die Laufzeit des Leasingvertrags. Wertminderungen werden im Buchwert des aktivierten Leasinggegenstandes erfasst. Die aus Finanzierungsleasingverträgen zukünftig resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind unter den sonstigen Finanzverbindlichkeiten passiviert. Die Leasingzahlungen werden in Zinsaufwendungen und >

Tilgungen dieser Leasingverbindlichkeit aufgeteilt, sodass eine konstante Verzinsung der verbleibenden Verbindlichkeit erzielt wird.

Mietzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden als Aufwand linear über die Laufzeit des Leasing-Verhältnisses erfasst, es sei denn, eine andere systematische Grundlage entspricht eher dem zeitlichen Nutzenverlauf für den Konzern. Bedingte Mietzahlungen im Rahmen eines Operating-Leasingverhältnisses werden in der Periode als Aufwand erfasst, in der sie anfallen.

Wie in Anhangläuterung (38) dargestellt, betreffen die Mindestleasingzahlung aus Operating Lease-Verträgen u. a. die Miete für Grundstücke, die an die Regierung von Malta für ein temporäres Nutzungsrecht („temporary emphyteusis“) zu bezahlen ist. Die Leasinglaufzeit für diese Verträge bewegt sich von 58 bis 65 Jahre. Die Leasingzahlungen werden dabei gemäß einer Indexierung periodisch angepasst. Die Leasingaufwendungen werden linear über die Vertragslaufzeit erfasst.

### **Der Konzern als Leasinggeber**

Tritt der Flughafen-Wien-Konzern als Leasinggeber auf und verbleibt das wirtschaftliche Eigentum beim Leasinggeber (Operating Leasing), werden die Leasinggegenstände zu Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert und entsprechend abgeschrieben. Die Erfassung der Mieterträge erfolgt grundsätzlich linear über die Vertragslaufzeit, es sei denn, eine andere Methode erscheint besser geeignet.

Beim erstmaligen Ansatz eines Finanzierungsleasingverhältnisses wird eine Leasingforderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingvertrag eingestellt. Die Leasingzahlungen werden so in Zinszahlungen und Tilgung der Leasingforderung aufgeteilt, dass eine konstante periodische Verzinsung der Forderung erzielt wird.

### **Vorräte**

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

### **Rückerwerb von Eigenkapitalanteilen (eigene Anteile)**

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

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

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder als Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen erfolgt nach versicherungs-mathematischen Grundlagen gemäß der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method“), wobei die Verpflichtungen in Höhe des

Anwartschaftsbarwerts („Defined Benefit Obligation“, DBO) angesetzt werden. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis („Other Comprehensive Income“) und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder und Altersteilzeit sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen sind Teil der Gewinnrücklagen und werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird als Personalaufwand erfasst, wenn die Planänderung eintritt. Sämtliche sonstige Veränderungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bei der Ermittlung der Höhe des Anwartschaftsbarwerts werden zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen berücksichtigt.

Die Fluktuation (bei Abfertigung und Jubiläum) wurde für die österreichischen Konzerngesellschaften in Form von jährlichen Fluktuationswahrscheinlichkeiten, welche aus den Fluktuationsdaten des Konzerns (10-Jahresdurchschnitt) ermittelt wurden, berücksichtigt. Bei den Mitarbeitern, die sich in der Altersteilzeit befinden, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angesetzt.

#### › Fluktuationswahrscheinlichkeiten Abfertigung (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten)

Österreichische Gesellschaften (VIE)		2019	2018
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,2%	bei 6,9%: 28,2%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,0%: 85,2%	bei 7,0%: 85,2%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,1%: 86,6%	bei 7,1%: 86,6%

Österreichische Gesellschaften (Tochterunternehmen)		2019	2018
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,0%	bei 6,9%: 28,0%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,1%: 0,0%	bei 1,1%: 0,0%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,0%: 0,0%	bei 1,0%: 0,0%

#### Fluktuationswahrscheinlichkeiten Jubiläum

Österreichische Gesellschaften (VIE)		2019	2018
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	6,9%	6,9%
	Bis zum 25. Jahr	1,1%	1,1%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	8,9%	8,9%
	Bis zum 25. Jahr	1,0%	1,0%

Für die österreichischen Konzerngesellschaften wurde als rechnungsmäßiges Pensionsalter das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter Berücksichtigung der Übergangsregelungen zugrunde gelegt. Bei weiblichen Anwartschaftsberechtigten wurde das rechnungsmäßige >

Pensionsalter entsprechend dem „Bundesverfassungsgesetz über unterschiedliche Altersgrenzen von männlichen und weiblichen Sozialversicherten“ schrittweise angehoben.

Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden für die österreichischen Gesellschaften die Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand (Vorjahr: AVÖ 2018-P gemischter Bestand) zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte. Die Invalidisierungswahrscheinlichkeiten wurden auf den Flughafen-Wien-Konzern individuell angepasst. Für die maltesischen Gesellschaften wurden Lebenserwartungen für Männer (79 Jahre) und Frauen (83 Jahre) hinterlegt.

Die demografischen Parameter blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder wurde unter Anwendung nachfolgender Parameter vorgenommen:

	2019	2018
<b>Österreichische Gesellschaften</b>		
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	0,60%	1,30%
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	0,20%	0,30%
Lohn- und Gehaltstrend (Abfertigung, Jubiläum)	3,83%	3,83%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,10%	2,10%
<b>Maltesische Gesellschaften</b>		
Rechnungszinssatz (Pensionen)	0,80%	1,80%
Gehaltssteigerungen	3,00%	3,00%

Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen.

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

### Sonstige Rückstellungen

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

### Öffentliche Zuwendungen

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn mit großer Sicherheit davon auszugehen ist, dass die Zuwendung erfolgen wird und der Konzern die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendung erfüllt.

Öffentliche Zuwendungen für Kosten werden über den Zeitraum als sonstiger Ertrag erfasst, in dem die entsprechenden Kosten, für deren Kompensation sie gewährt wurden, anfallen.

Subventionen von öffentlichen Gebietskörperschaften für den Kauf von Sachanlagen („Investitionszuschüsse“) werden unter den kurz- bzw. langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegüter linear über die Gewinn- und Verlustrechnung als Ertrag aufgelöst. Die von der Republik Österreich gewährten Investitionszuwachsprämien werden wie Investitionszuschüsse behandelt.

## **Bemessung der beizulegenden Zeitwerte**

Der Konzern bewertet Finanzinstrumente und nicht finanzielle Vermögenswerte zu jedem Abschlussstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert. Die beizulegenden Zeitwerte von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sind in Anhangläuterung (36) angeführt.

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts wird davon ausgegangen, dass der Geschäftsvorfall, in dessen Rahmen der Verkauf des Vermögenswerts oder die Übertragung der Schuld erfolgt, entweder auf dem Hauptmarkt für den Vermögenswert oder die Schuld, oder sofern kein Hauptmarkt vorhanden ist, auf dem vorteilhaftesten Markt für den Vermögenswert bzw. die Schuld beruht.

Der beizulegende Zeitwert eines Vermögenswerts oder einer Schuld bemisst sich anhand der Annahmen, die Marktteilnehmer bei der Preisbildung für den Vermögenswert bzw. die Schuld zugrunde legen würden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Marktteilnehmer in ihrem besten wirtschaftlichen Interesse handeln.

Der Flughafen-Wien-Konzern wendet Bewertungstechniken an, die unter den jeweiligen Umständen sachgerecht sind und für die ausreichend Daten zur Bemessung des beizulegenden Zeitwerts zur Verfügung stehen. Dabei ist die Verwendung maßgeblicher, beobachtbarer Inputfaktoren möglichst hoch und jene nicht beobachtbarer Inputfaktoren möglichst gering zu halten.

Alle Vermögenswerte und Schulden, für die der beizulegende Zeitwert bestimmt oder im Abschluss ausgewiesen wird, werden in die nachfolgend beschriebene Fair-Value-Hierarchie eingeordnet, basierend auf dem Inputparameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt wesentlich ist.

### **Stufe 1**

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

### **Stufe 2**

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

### Stufe 3

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

### Finanzinstrumente und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Der Konzern ordnet seine finanziellen Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein:

- › Solche die in der Folge zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (entweder erfolgsneutral oder erfolgswirksam), und
- › Solche die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Die Klassifizierung ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens für die Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen.

Bei zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten werden die Gewinne und Verluste entweder erfolgswirksam oder erfolgsneutral erfasst. Bei Investitionen in Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, ist dies abhängig davon, ob sich der Konzern beim erstmaligen Ansatz unwiderruflich dafür entschieden hat, die Eigenkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Der Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert.

Beim erstmaligen Ansatz bewertet der Konzern einen finanziellen Vermögenswert zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich – im Falle eines in der Folge nicht erfolgswirksam zum Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswertes – der direkt auf den Erwerb dieses Vermögenswertes entfallenden Transaktionskosten. Transaktionskosten von erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten werden im Gewinn und Verlust als Aufwand erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte mit eingebetteten Derivaten werden in ihrer Gesamtheit betrachtet, wenn ermittelt wird, ob ihre Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen.

### Schuldinstrumente

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

- › Zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC): Vermögenswerte, die zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme gehalten werden, und bei denen diese Zahlungsströme ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen darstellen, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode in den Zinserträgen ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus der Ausbuchung werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.



- › Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVPL): Vermögenswerte, welche die Kriterien der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ (AC) oder „zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral“ (FVOCI) nicht erfüllen, werden in die Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ (FVPL) eingestuft. Gewinne oder Verluste aus einem Schuldinstrument, das in der Folge zum FVPL bewertet wird, werden im Gewinn oder Verlust saldiert im sonstigen Finanzergebnis in der Periode ausgewiesen, in der sie entstehen.

### **Eigenkapitalinstrumente**

Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente in der Folge zum beizulegenden Zeitwert. Hat das Management des Konzerns entschieden, Effekte aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Eigenkapitalinstrumenten im sonstigen Ergebnis darzustellen, erfolgt nach der Ausbuchung des Instruments keine spätere Umgliederung dieser Gewinne und Verluste in den Gewinn oder Verlust. Dividenden aus solchen Instrumenten werden weiterhin im Gewinn oder Verlust im Finanzergebnis erfasst, wenn der Anspruch des Konzerns auf den Erhalt von Zahlungen begründet wird.

Die Eigenkapitaltitel beinhalten Anteile an der CEESEG AG und sonstige Beteiligungen. Der beizulegende Zeitwert des Anteils an der CEESEG AG ist aufgrund des Fehlens eines aktiven Marktes bzw. einer Kursnotiz auf Basis eines kapitalwertorientierten Verfahrens zu ermitteln (Stufe 3). Eine Überprüfung des beizulegenden Zeitwerts der sonstigen Beteiligungen ergab, dass die Anschaffungskosten die beste Schätzung des beizulegenden Zeitwerts darstellen.

### **Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten**

Der Konzern hat folgende Arten von finanziellen Vermögenswerten, die dem Modell der erwarteten Kreditverluste unterliegen:

- › Forderungen
- › Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Schuldinstrumente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unterliegen ebenfalls den Wertminderungsvorschriften von IFRS 9, der identifizierte Wertminderungsaufwand war jedoch unwesentlich.

### **Forderungen und Vertragsvermögenswerte**

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

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

### **Schuldinstrumente**

Die Schuldinstrumente beinhalten Termineinlagen, ausgereichte Darlehen sowie kurzfristige Wertpapiere. Bei den Termineinlagen, ausgereichten Darlehen (ohne wesentliche Zinskomponente) sowie kurzfristigen Wertpapieren gelten die allgemeinen Wertminderungsbestimmungen, wonach zunächst ein erwarteter Ausfall über die nächsten zwölf Monate zu berechnen ist (Stufe 1). Erst bei erheblicher Verschlechterung der Kreditwürdigkeit des Schuldners ist ein erwarteter Ausfall über die gesamte Laufzeit des Finanzinstruments zu ermitteln.

Der Konzern betrachtet einen finanziellen Vermögenswert als ausgefallen, wenn:

- › Es unwahrscheinlich ist, dass der Schuldner seine Kreditverpflichtung vollständig an den Konzern zahlen kann, ohne dass der Konzern auf Maßnahmen wie die Verwertung von Sicherheiten (falls welche vorhanden sind) zurückgreifen muss oder
- › Der finanzielle Vermögenswert mehr als 90 Tage überfällig ist.

Eine Schuldverschreibung weist aus Sicht des Konzern ein geringes Ausfallsrisiko auf, wenn seine Kreditrisikoring der weltweiten Definition von „Investment Grade“ entspricht. Der Konzern sieht dies bei einem Rating von Baa3 oder höher bei Moody´s oder einem dementsprechenden Rating einer anderen Agentur (z.B. Standard & Poor´s) als gegeben an.

Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Stufe 2) sind erwartete Kreditverluste, die aus allen möglichen Ausfallereignissen während der erwarteten Laufzeit des Finanzinstruments resultieren.

12-Monats Kreditverluste (Stufe 1) sind der Anteil der erwarteten Kreditverluste, die aus allen möglichen Ausfallereignissen resultieren, die innerhalb von zwölf Monaten nach dem Abschlusstichtag möglich sind.

Der bei der Schätzung von erwarteten Kreditverlusten maximal zu berücksichtigenden Zeitraum ist die maximale Vertragslaufzeit, in der der Konzern einem Kreditrisiko ausgesetzt ist.

### **Forderungen**

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

### **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente**

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, die Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten einschließen, haben beim Zugang eine Restlaufzeit von bis

zu drei Monaten und sind mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet, der in der Regel dem Nominalwert entspricht.

## **Verbindlichkeiten**

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

## **Finanzielle Verbindlichkeiten**

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Andere finanzielle Verbindlichkeiten werden bei der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertet. Zinsaufwendungen werden im Gewinn oder Verlust erfasst, ebenso Gewinne oder Verlust aus der Ausbuchung von finanziellen Verbindlichkeiten.

## **Ertragsteuern**

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlich zu entrichtenden Steuern vom steuerpflichtigen Einkommen als auch die latenten Steuern. Die Steuerrückstellungen enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen für in- und ausländische Ertragsteuern und umfassen sowohl das laufende Jahr als auch etwaige Verpflichtungen aus Vorjahren. Die Verbindlichkeiten werden auf Basis der steuerlichen Vorschriften in den Ländern der Geschäftstätigkeit berechnet.

Die Flughafen Wien AG ist Gruppenträger im Sinne des § 9 Abs. 8 KStG 1988. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträge mittels Steuerumlagen belastet und im Verlustfall erst dann gutgeschrieben, wenn das Gruppenmitglied wieder einen steuerlichen Gewinn erzielt. Durch die Verrechnung von Steuerumlagen erfolgt eine Kürzung des Steueraufwands in der Gewinn- und Verlustrechnung des Gruppenträgers. Bei nachträglichen Abweichungen werden die Steuerverrechnungen gegenüber den Gruppenmitgliedern angepasst.

Aktive und passive latente Steuern werden gemäß der bilanzorientierten Steuerabgrenzung („Liability Approach“) für temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Konzernbilanz und der Steuerbilanz sowie für steuerliche Verlustvorträge angesetzt. Aktive latente Steuern werden angesetzt, sofern es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähige temporäre Differenz verwendet werden kann.

Latente Steuern bei temporären Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen werden nur bei bestehender Veräußerungsabsicht und Steuerpflicht des Veräußerungsgewinns gebildet. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen bzw. bereits verabschiedeten steuerlichen Vorschriften herangezogen. Hiermit kommen die bei der Umkehr der temporären Differenzen erwarteten künftigen Steuersätze zur Anwendung.

## **Erlöse aus Kundenverträgen und andere Erträge**

Die Flughafen-Wien-Gruppe erwirtschaftet im Wesentlichen Erlöse im Aviation und Non-Aviation Bereich. Im Aviation Bereich werden im Wesentlichen Erlöse aus Verkehrsentgelten, Bodenabfertigung und Konzessionen erzielt.

### **Verkehrsentgelte (genehmigungspflichtige Entgelte):**

Einige Entgelte unterliegen der Genehmigungspflicht durch die oberste Zivilluftfahrtbehörde. Diese Verkehrsentgelte betreffen die Benützung der Flughafen Infrastruktur und umfassen u.a. Lande-, Park-, Fluggast- sowie Infrastrukturentgelte. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und Infrastrukturentgelts Airside gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Infrastrukturentgelt Landside, Fluggastentgelt und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgeltes „Betankung“ gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Die Verrechnung dieser Entgelte ist für alle Kunden gleich und in der Entgeltordnung geregelt. Zudem besteht für Kunden ein Incentiveschema.

Das gesamte Entgelt aus diesen Dienstleistungsverträgen mit Fluggesellschaften wird auf alle Dienstleistungen (Leistungsverpflichtung), basierend auf ihren Einzelverkaufspreisen (Transaktionspreis), aufgeteilt. Die Einzelverkaufspreise werden auf Grundlage der Entgeltordnung, zu denen der Konzern die Dienstleistungen in separaten Transaktionen anbietet, festgelegt. Bei der Ermittlung und Verteilung des Transaktionspreises werden variable, entgeltmindernde Skonti und Preisnachlässe basierend auf dem Incentiveschema berücksichtigt. Bei der Beurteilung dieser Verträge nimmt die Flughafen-Wien-Gruppe die Erleichterung des Portfolioansatzes in Anspruch.

### **Bodenverkehrsdienste (nicht genehmigungspflichtige Entgelte):**

Nicht genehmigungspflichtige Entgelte betreffen die Bodenverkehrsdienste. Insbesondere werden Umsätze aus dem Ramp-Handling (Vorfeld- und Verkehrsabfertigung), Cargo-Handling (Frachtabfertigung) sowie Passagier-Handling vereinnahmt. Die Dienstleistungen und Einzelverkaufspreise der Frachtabfertigung sind in der Frachtumschlagsordnung geregelt. Die Verträge des Ramp-Handlings basieren auf einem standardisierten Vertragsmuster (Standard Ground Handling Agreement) der IATA („International Air Transport Association“). In diesen Verträgen werden die Leistungsverpflichtungen basierend auf den angebotenen Einzelleistungen definiert und ein Transaktionspreis pro Turnaround und Flugzeugtyp festgelegt. Diese Verträge beinhalten keine pauschalen Transaktionspreise für Leistungsverpflichtungen, die über einen Zeitraum hinweg erbracht werden. Werden über das vertraglich definierte Leistungspaket weitere einzelne Leistungsverpflichtungen (Einzelleistungen) benötigt, können diese zusätzlich auf Basis der aktuell gültigen Preisliste in Anspruch genommen werden. Die Aufteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen erfolgt auf Basis der relativen Einzelveräußerungspreise bzw. auf Basis der aktuell gültigen Einzelveräußerungspreise bei Inanspruchnahme von zusätzlichen Leistungsverpflichtungen. Bei der Beurteilung dieser Verträge nimmt die Flughafen-Wien-Gruppe die Erleichterung des Portfolioansatzes in Anspruch.

### **Erlöse aus Konzessionen:**

Konzessionserlöse (Ground-Handling Malta) umfassen Erlöse für das Recht, Ground-Handling-Dienstleistungen am Flughafen Malta zu erbringen, und werden entsprechend

den jeweiligen vertraglichen Grundlagen periodengerecht über den Konzessionszeitraum verteilt. Der Transaktionspreis berechnet sich aufgrund einer Entgeltstruktur, die auf verschiedenen zugrundeliegenden Parametern basiert (abfliegende Passagiere, Flugbewegungen, MTOW, Frachtmenge, Betankungsmenge). Soweit von einem hinreichend sicheren Ressourcenzufluss ausgegangen werden kann und die Höhe verlässlich ermittelbar ist, erfolgt eine Erlösrealisierung.

Der Non-Aviation-Bereich der Flughafen-Wien-Gruppe umfasst die Vermietung von Flächen (inkl. Umsatzabgaben) und sonstige Umsatzerlöse.

#### **Vermietung von Flächen inklusive Umsatzabgaben:**

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

#### **Sonstige Umsatzerlöse:**

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

## **Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen**

Die Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen des Konzerns umfassen:

#### **Zinserträge und Zinsaufwendungen:**

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

#### **Dividenden:**

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

#### **Nettogewinne oder -verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zum FVPL bewertet sind**

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

>

## › (47) Anwendung von neuen und geänderten Standards und Interpretationen

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

■ IFRS 16 „Leasingverhältnisse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen.
■ IFRIC 23 „Unsicherheiten bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen.
■ Änderungen zu IAS 28: „Langfristige Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen.
■ Änderungen zu IFRS 9: „Negative Vorfälligkeitsentschädigungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen.
■ Jährliche Verbesserungen (2015-2017)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen.
■ Änderungen zu IAS 19 „Planänderungen, -kürzungen und -abgeltungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen.

Im Kapitel „Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ wurden die Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ ausführlich dargestellt.

### Andere Standards

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

## › (48) Neue Standards, die noch nicht angewendet wurden

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

■ IFRS 14 „Regulatorische Abgrenzungsposten“	Die Europäische Kommission hat entschieden, diesen vorläufigen Standard nicht in EU-Recht zu übernehmen. Der finale Standard wird abgewartet.
■ Änderungen zu IFRS 10 und IAS 28 „Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen“	Anwendung auf unbestimmte Zeit verschoben
■ IFRS 17 „Versicherungsverträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2021 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Überarbeitung des IFRS Rahmenkonzepts	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2020 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2020 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ und IAS 8 „Rechnungsmethoden“: Definition von Material	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2020 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2020 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der vorherstehenden Standards und Interpretationen ist nicht geplant. Die geänderten Standards werden voraussichtlich keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss haben.

Schwechat, am 6. März 2020

### Der Vorstand



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO

>

# Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil <sup>1</sup>	Konsolidierungsart	Segment
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	Alle ohne Malta
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m. b. H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK	Airport, Retail & Properties
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK	Airport
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m. b. H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m. b. H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m. b. H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m. b. H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m. b. H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Technik GmbH	VAT	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Security Services Ges. m. b. H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG	LZW	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Airport
VIE Immobilien Betriebs GmbH	IMB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH	VFI	BPIB	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH	BPL	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH	ALG	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH	BLG	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Airport Co-Working & Conferences GmbH, vormals VIE Airport Bau-management GmbH	ACS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Passenger Handling Services GmbH	VPHS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung

EQ = Konsolidierung nach der Equity-Methode

NK = nicht konsolidiert wegen Unwesentlichkeit



Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil <sup>1)</sup>	Konsolidierungsart	Segment
GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna Airport Health Center GmbH	VHC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE FINANCE HOLDING GmbH.	VFH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
BTS Holding, a.s.	BTSH	VIE	Slowakei	81,0%	VK	Sonstige
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Sonstige
Load Control International SK s.r.o	LION	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VFH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Limited	VIE OP	VIE OPH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
Malta Mediterranean Link Consortium Limited	MMLC	VIE Malta	Malta	95,9%	VK	Sonstige
Malta International Airport p. l. c.	MIA	MMLC	Malta	48,4%	VK	Malta
Airport Parking Limited	APL	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Development Limited	SPD	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Business Centre Limited	SBC	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	VK	Sonstige
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m. b. H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	NK	Retail & Properties
FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH	EGW	SHOP	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m. b. H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	Sonstige
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0%	EQ	Sonstige
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ	Sonstige
Flughafen Parken GmbH	FPG	VIE	Deutschland	16,66%	NK	Sonstige
Kirkop PV Farm Limited	KFL	MIA	Malta	48,4%	NK	Malta

1) Durchgerechnet

# Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Wertangaben erfolgen – soweit keine IFRS-Daten vorliegen – nach nationalem Recht.

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

### a) Österreichische Tochterunternehmen

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

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Diese Gesellschaft bietet ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der allgemeinen Luftfahrt, insbesondere aber für die Business Aviation, an. Die wesentlichen Umsatzträger sind das Private Aircraft Handling sowie die Erfüllungsgehilfentätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inklusive Betankung und Hangarierung).

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	13.270,4	13.840,6
Periodenergebnis	1.397,9	2.047,4
Sonstiges Ergebnis	-68,0	-23,7
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.329,9</b>	<b>2.023,7</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	12.617,2	12.226,2
Kurz- und langfristige Schulden	3.254,6	2.907,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>9.362,6</b>	<b>9.319,1</b>

#### › Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

<b>Sitz:</b>	Bad Vöslau
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VAH

**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb und Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie Planung, Errichtung und Betreibung von Gebäuden und Anlagen.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	1.772,5	1.334,8
Periodenergebnis	-985,4	191,7
Sonstiges Ergebnis	-5,8	-2,9
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-991,3</b>	<b>188,7</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	5.226,9	6.323,9
Kurz- und langfristige Schulden	1.904,5	2.010,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>3.322,4</b>	<b>4.313,7</b>

### › Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIEL

**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	4.196,9	3.040,6
Periodenergebnis	2.554,8	1.675,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2.554,8</b>	<b>1.675,8</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	7.192,3	6.418,8
Kurz- und langfristige Schulden	272,9	384,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>6.919,4</b>	<b>6.034,6</b>

### › Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafenprivatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	6.279,5	3.504,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>6.279,5</b>	<b>3.504,4</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	125.423,2	122.667,8
Kurz- und langfristige Schulden	0,0	12,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>125.423,2</b>	<b>122.655,7</b>

### › VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m. b. H. (VINT)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIAB

**Gegenstand des Unternehmens:** Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	1.008,6	857,9
Periodenergebnis	6.694,9	6.258,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>6.694,9</b>	<b>6.258,9</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	127.668,0	127.253,5
Kurz- und langfristige Schulden	181,5	181,8
<b>Nettovermögen</b>	<b>127.486,5</b>	<b>127.071,6</b>

### › Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m. b. H. (IWV)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien, sowie Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden auf dem Gelände der Flughafen Wien AG.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	8.850,0	18.282,6
Periodenergebnis	2.233,2	8.543,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2.233,2</b>	<b>8.543,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	42.493,7	62.609,0
Kurz- und langfristige Schulden	1.404,2	1.752,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>41.089,6</b>	<b>60.856,4</b>

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR, LZW, IMB, ALG, BLG, BPL, VHC und VWTC, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf, sowie in der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	7.568,1	5.208,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>7.568,1</b>	<b>5.208,7</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	54.448,6	53.880,5
Kurz- und langfristige Schulden	0,0	5.000,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>54.448,6</b>	<b>48.880,4</b>

### › VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m. b. H. (VOPE)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIEL
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2.	

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	4.449,5	4.549,8
Periodenergebnis	1.435,7	1.446,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.435,7</b>	<b>1.446,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	29.467,5	30.064,8
Kurz- und langfristige Schulden	9.669,5	10.702,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>19.798,0</b>	<b>19.362,3</b>

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

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	99% VIEL 1% IVW
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.	

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	4.192,7	4.108,9
Periodenergebnis	4.018,8	3.927,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>4.018,8</b>	<b>3.927,5</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	113.029,6	114.841,2
Kurz- und langfristige Schulden	81.838,1	83.568,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>31.191,5</b>	<b>31.272,7</b>

### › VIE Office Park 3 BetriebsGmbH (VWTC)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	99% VIEL 1% BPIB
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Vermietung und Entwicklung der Liegenschaft, insbesondere des Office Park 3.	

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	4.394,6	3.722,7
Periodenergebnis	1.494,1	1.100,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.494,1</b>	<b>1.100,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	14.657,0	16.133,9
Kurz- und langfristige Schulden	467,3	3.438,3
<b>Nettovermögen</b>	<b>14.189,7</b>	<b>12.695,6</b>

&gt;

### › VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99,7% VIEL 0,3% IVW

**Gegenstand des Unternehmens:** Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung von Liegenschaften, die Vermietung der im Eigentum der Gesellschaft stehenden Superadifikatsgebäude (Winterdienst- und Maintenance Halle) sowie die Verwaltung eigenen Vermögens.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	1.929,0	1.886,9
Periodenergebnis	654,3	616,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>654,3</b>	<b>616,8</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	13.746,2	14.213,1
Kurz- und langfristige Schulden	3.057,5	3.561,9
<b>Nettovermögen</b>	<b>10.688,7</b>	<b>10.651,2</b>

### › VIE Immobilien Betriebs GmbH (IMB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

**Gegenstand des Unternehmens:** Der Betrieb von Immobilien sowie die Funktion als Komplementärin in Tochter- und Enkeltochtergesellschaften der Flughafen Wien Aktiengesellschaft.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	22,9	22,4
Periodenergebnis	3,0	1,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>3,0</b>	<b>1,5</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	693,0	715,9
Kurz- und langfristige Schulden	179,6	205,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>513,3</b>	<b>510,3</b>

### › VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 94% BPIB 6% IMB

**Gegenstand des Unternehmens:** Vermietung und Verwaltung von Flugbetriebsgebäuden.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	1.504,2	1.840,8
Periodenergebnis	-257,6	-78,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-257,6</b>	<b>-78,9</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	85.445,3	87.401,0
Kurz- und langfristige Schulden	76.259,8	77.957,9
<b>Nettovermögen</b>	<b>9.185,4</b>	<b>9.443,1</b>

### › Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH (ALG)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIEL

**Gegenstand des Unternehmens:** Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-100,5	-137,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-100,5</b>	<b>-137,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	15.482,1	15.584,1
Kurz- und langfristige Schulden	14.255,1	14.256,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>1.227,0</b>	<b>1.327,5</b>

### › Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH (BLG)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIEL

**Gegenstand des Unternehmens:** Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	34,0	46,7
Periodenergebnis	-173,3	-310,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-173,3</b>	<b>-310,5</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	62.985,0	40.547,6
Kurz- und langfristige Schulden	63.591,7	40.981,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>-606,7</b>	<b>-433,4</b>

### › Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH (BPL)

<b>Sitz:</b>	Fischamend
<b>Kapitalanteil:</b>	94 % BPIB 6 % IMB

**Gegenstand des Unternehmens:** Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	91,1	40,4
Periodenergebnis	2,2	-39,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2,2</b>	<b>-39,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	3.184,8	3.276,1
Kurz- und langfristige Schulden	1.832,2	1.925,7
<b>Nettovermögen</b>	<b>1.352,6</b>	<b>1.350,3</b>

### › Vienna Airport Technik GmbH (VAT)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100 % VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen am Elektroanlagensektor. Weiters ist sie tätig in der Errichtung von elektrischen Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung, und in der Installation elektrischer Infrastruktur.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	43.531,0	41.338,5
Periodenergebnis	1.747,3	45,7
Sonstiges Ergebnis	-25,3	-1,1
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.722,0</b>	<b>44,6</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	9.308,6	8.250,1
Kurz- und langfristige Schulden	6.178,9	6.842,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>3.129,7</b>	<b>1.407,7</b>



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

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckskontrollen) im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres zuständig. Darüber hinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, Dokumentenkontrolle etc.). Die Gesellschaft nimmt über ihre inländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	58.508,1	51.518,5
Periodenergebnis	6.658,9	6.557,3
Sonstiges Ergebnis	-345,7	-115,2
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>6.313,2</b>	<b>6.442,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	27.496,2	27.417,2
Kurz- und langfristige Schulden	13.530,0	13.324,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>13.966,2</b>	<b>14.093,0</b>

### › Airport Co-Working & Conferences GmbH (ACS) vormal VIE Airport Baumanagement GmbH

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Im Zuge des Coworking Space Konzepts ist der Unternehmenszweck der Gesellschaft die Vermietung von der Lounge, gemeinsamen Arbeitsplätzen und flexiblen Meetingräumen.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	34,6	1.182,7
Periodenergebnis	-82,5	-2,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-82,5</b>	<b>-2,7</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	945,7	35,5
Kurz- und langfristige Schulden	992,7	0,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>-47,0</b>	<b>35,5</b>

### › Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	8.845,1	6.731,3
Periodenergebnis	27,2	43,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>27,2</b>	<b>43,9</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.583,4	1.305,9
Kurz- und langfristige Schulden	1.084,6	790,3
<b>Nettovermögen</b>	<b>498,8</b>	<b>515,6</b>

### › GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. H. (GETS)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIAS

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

Beträge in T€	2019 <sup>1</sup>	2018
Umsatzerlöse	3.320,6	2.804,7
Periodenergebnis	45,2	28,0
Sonstiges Ergebnis	-3,8	2,8
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>41,5</b>	<b>30,8</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	932,7	1.587,2
Kurz- und langfristige Schulden	423,0	1.088,9
<b>Nettovermögen</b>	<b>509,7</b>	<b>498,2</b>

1) Angepasst

### › VIE Airport Health Center GmbH (VHC)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIEL

**Gegenstand des Unternehmens:**

Die VHC bietet Dienstleistungen im Bereich der Gesundheit an.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	1.000,0	222,7
Periodenergebnis	-257,4	-533,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-257,4</b>	<b>-533,7</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	904,3	1.089,7
Kurz- und langfristige Schulden	1.685,5	1.613,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>-781,2</b>	<b>-523,7</b>

### › VIE FINANCE HOLDING GmbH (VFH) ehemals VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH) mit Sitz in Luqa, Malta

**Sitz:** Kottlingbrunn

**Kapitalanteil:** 99,95% VIE, 0,05% VIAB

**Gegenstand des Unternehmens:** Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Malta Finance Ltd.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-194,8	57,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-194,8</b>	<b>57,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	16.667,6	16.915,7
Kurz- und langfristige Schulden	1,2	54,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>16.666,4</b>	<b>16.861,2</b>

### › "GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 51 % VIAS

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

Beträge in T€	2019 <sup>1</sup>	2018
Umsatzerlöse	16.136,0	15.552,6
Periodenergebnis	615,0	1.218,6
Sonstiges Ergebnis	-12,1	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>602,9</b>	<b>1.218,6</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	3.870,0	4.267,0
Kurz- und langfristige Schulden	3.014,1	2.814,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>856,0</b>	<b>1.453,1</b>

1) Vollkonsolidierung ab 01. Mai 2019

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

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland, sowie Erwerb und Verwaltung anderer Unternehmen.

Beträge in T€	2019 <sup>1</sup>	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-0,9	-3,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-0,9</b>	<b>-3,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	5.209,3	15,3
Kurz- und langfristige Schulden	24,3	0,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>5.185,1</b>	<b>15,1</b>

1) Vollkonsolidierung ab 01. August 2019

### › FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH (EGW)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% SHOP
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Erwerb und Entwicklung von Liegenschaften aller Art sowie Betrieb und Vermietung von Immobilien.	

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-1,8	0,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	5.204,1	0,0
Kurz- und langfristige Schulden	0,0	0,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>5.204,1</b>	<b>0,0</b>

### b) Slowakische Tochterunternehmen

#### › BTS Holding a. s. (BTSH)

<b>Sitz:</b>	Bratislava, Slowakei
<b>Kapitalanteil:</b>	47,7% VIE 33,3% VINT
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.	

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-146,3	-13,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-146,3</b>	<b>-13,2</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	353,9	500,3
Kurz- und langfristige Schulden	6,5	6,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>347,4</b>	<b>493,7</b>

### › KSC Holding a. s. (KSCH)

**Sitz:** Bratislava, Slowakei

**Kapitalanteil:** 47,7% VIE 52,3% VINT

**Gegenstand des Unternehmens:** Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66% am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.681,1	1.653,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.681,1</b>	<b>1.653,9</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	38.105,2	36.427,7
Kurz- und langfristige Schulden	10,1	13,7
<b>Nettovermögen</b>	<b>38.095,2</b>	<b>36.414,0</b>

### › Load Control International SK s. r. o (LION)

**Sitz:** Košice, Slowakei

**Kapitalanteil:** 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Unternehmenszweck der Gesellschaft ist die Erstellung von Load Sheets.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	650,4	400,6
Periodenergebnis	23,0	11,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>23,0</b>	<b>11,5</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	172,6	128,5
Kurz- und langfristige Schulden	125,9	104,9
<b>Nettovermögen</b>	<b>46,6</b>	<b>23,6</b>

## c) Maltesische Tochterunternehmen

## › VIE (Malta) Limited (VIE Malta)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta
<b>Kapitalanteil:</b>	99,8% VINT 0,2% VIAB

**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Halten der Beteiligung an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. sowie Malta International Airport plc.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	6.108,0	4.217,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>6.108,0</b>	<b>4.217,2</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	84.596,9	62.592,5
Kurz- und langfristige Schulden	19.882,1	13.032,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>64.714,8</b>	<b>49.560,0</b>

## › VIE Malta Finance Ltd. (VIE MF)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta
<b>Kapitalanteil:</b>	99,95% VFH 0,05% VIAB

**Gegenstand des Unternehmens:** Kauf und Verkauf, Investition und Handel von Finanzinstrumenten.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.074,3	390,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.074,3</b>	<b>390,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.653,6	22.305,2
Kurz- und langfristige Schulden	187,2	21.913,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>1.466,4</b>	<b>392,1</b>

### › VIE Operations Holding Limited (VIE OPH)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 99,95% VINT 0,05% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-65,6	499,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-65,6</b>	<b>499,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	184,6	245,7
Kurz- und langfristige Schulden	149,2	144,7
<b>Nettovermögen</b>	<b>35,4</b>	<b>101,0</b>

### › VIE Operations Limited (VIE OP)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 99,95% VIE OPH 0,05% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung und Bereitstellung von Unterstützungs-, Service- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit internationalen Flughäfen.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	141,6
Periodenergebnis	-28,0	48,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-28,0</b>	<b>48,2</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	96,5	131,2
Kurz- und langfristige Schulden	99,7	106,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>-3,2</b>	<b>24,8</b>

### › MMLC Holdings Malta Limited (MMLCH)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 100% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC).

Beträge in T€	2019 <sup>1)</sup>	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	0,0	2.006,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>2.006,4</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	0,0	17.809,8
Kurz- und langfristige Schulden	0,0	2.463,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>0,0</b>	<b>15.346,7</b>

1) per 1.1.2019 mit der VIE (Malta) Limited verschmolzen



### › Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC)

**Sitz:** La Valetta, Malta

**Kapitalanteil:** 95,9% VIE Malta

**Gegenstand des Unternehmens:**

Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport p. l. c. (MIA).

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	6.443,8	5.365,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>6.443,8</b>	<b>5.365,4</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	51.177,7	49.605,4
Kurz- und langfristige Schulden	23,9	25,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>51.153,9</b>	<b>49.580,0</b>

### › Malta International Airport plc. (MIA)

**Sitz:** Luqa, Malta

**Kapitalanteil:** 10,1% VIE Malta 40,0% MMLC

**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des Flughafen Malta International Airport.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	96.168,3	88.056,1
Periodenergebnis	32.612,1	29.085,3
Sonstiges Ergebnis	-134,7	31,1
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>32.477,4</b>	<b>29.116,4</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	236.161,7	170.173,0
Kurz- und langfristige Schulden	107.623,4	56.745,3
<b>Nettovermögen</b>	<b>128.538,3</b>	<b>113.427,7</b>

### › Airport Parking Limited (APL)

**Sitz:** Luqa, Malta

**Kapitalanteil:** 100% MIA

**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des Parkplatzes und der Garagierung am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	2.364,5	2.415,0
Periodenergebnis	465,9	350,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>465,9</b>	<b>350,7</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	9.858,2	2.187,9
Kurz- und langfristige Schulden	8.098,2	893,9
<b>Nettovermögen</b>	<b>1.760,0</b>	<b>1.294,1</b>

1) Angepasst

>

### › Sky Parks Development Limited (SPD)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 100% MIA

Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung und Management von Officegebäuden am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	1.943,7	1.957,8
Periodenergebnis	415,0	387,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>415,0</b>	<b>387,6</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	17.546,1	18.336,6
Kurz- und langfristige Schulden	18.217,1	19.422,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>-671,0</b>	<b>-1.086,0</b>

### › Sky Parks Business Center Limited (SBC)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 100% MIA

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb von Officegebäuden (Skypark) am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	3.742,0	3.732,2
Periodenergebnis	440,3	512,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>440,3</b>	<b>512,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.977,7	2.132,0
Kurz- und langfristige Schulden	564,3	1.158,9
<b>Nettovermögen</b>	<b>1.413,4</b>	<b>973,1</b>

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

### › City Air Terminal Betriebsgesellschaft m. b. H. (CAT)

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Gemeinschaftsunternehmen
<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	50,1 % VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des City-Airport-Express als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Wien-Mitte und Flughafen Schwechat sowie Betrieb von Check-in-Einrichtungen am Bahnhof Wien-Mitte verbunden mit Gepäckslogistik für Flugpassagiere; Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

Beträge in T€	2019	2018
Umsatzerlöse	15.323,0	14.519,9
Periodenergebnis	2.471,6	2.482,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2.471,6</b>	<b>2.482,3</b>

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2019	2018
Planmäßige Abschreibungen	1.480,4	708,2
Zinserträge	0,1	0,0
Zinsaufwendungen	119,5	0,1
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	817,9	818,0

Beträge in T€	31.12.2019	31.12.2018
Kurzfristige Vermögenswerte	10.949,9	9.929,0
Langfristige Vermögenswerte	13.051,0	6.097,2
Kurzfristige Schulden	3.827,7	3.146,2
Langfristige Schulden	5.016,3	194,7
<b>Nettovermögen</b>	<b>15.156,9</b>	<b>12.685,4</b>

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2019	31.12.2018
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	27,4	14,6
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	0,0	0,0

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

>

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2019	2018
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1. 1. (anteiliges Eigenkapital)	6.355,4	5.111,7
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.238,3	1.243,6
Ausbezahlte Dividende und Kapitalrückzahlungen	0,0	0,0
<b>Buchwert zum 31.12.</b>	<b>7.593,6</b>	<b>6.355,4</b>

#### › Letisko Košice - Airport Košice, a.s. (KSC)

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Gemeinschaftsunternehmen
<b>Sitz:</b>	Košice, Slowakei
<b>Kapitalanteil:</b>	66% KSCH
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Betrieb des Flughafens Košice.	

Beträge in T€	2019 <sup>1</sup>	2018
Umsatzerlöse	14.047,5	13.345,9
Periodenergebnis	2.653,0	2.576,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2.653,0</b>	<b>2.576,5</b>

1) Vorläufige Werte

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2019 <sup>1</sup>	2018
Planmäßige Abschreibungen	946,9	835,6
Zinserträge	8,9	17,2
Zinsaufwendungen	0,0	0,0
<b>Ertragsteueraufwand oder -ertrag</b>	<b>709,5</b>	<b>704,2</b>

1) Vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2019 <sup>1</sup>	31.12.2018
Kurzfristige Vermögenswerte	19.304,4	18.581,5
Langfristige Vermögenswerte	38.204,2	38.059,2
Kurzfristige Schulden	2.841,2	2.684,3
Langfristige Schulden	967,5	578,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>53.699,9</b>	<b>53.378,2</b>

1) Vorläufige Werte

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2019 <sup>1</sup>	31.12.2018
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.501,9	17.079,9
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>2</sup>	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>2</sup>	0,0	0,0

1) Vorläufige Werte

2) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	31.12.2019 <sup>1</sup>	31.12.2018
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1. 1. (anteiliges Eigenkapital)	35.229,6	34.660,5
Anpassung Gesamtergebnis (aperiodisch)	-43,3	-16,5
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.751,0	1.700,5
Sonstige	251,8	242,8
Ausbezahlte Dividende	-1.469,2	-1.105,9
<b>Buchwert zum 31.12.</b>	<b>35.719,9</b>	<b>35.481,4</b>

1) vorläufige Werte

### › 3. Assoziierte Unternehmen, die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:

#### › SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Assoziiertes Unternehmen
<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	49 % VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten.

<b>Beträge in T€</b>	<b>2019<sup>1</sup></b>	<b>2018</b>
Umsatzerlöse	1.086,2	954,2
Periodenergebnis	152,6	34,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>152,6</b>	<b>34,4</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	916,4	759,0
Kurz- und langfristige Schulden	157,2	126,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>759,2</b>	<b>632,6</b>

1) Vorläufige Werte

<b>Beträge in T€</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
Buchwerte der Anteile an nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen, SCA	393,4	331,4

### › 4. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden:

#### › Kirkop PV Farm Limited (KFL)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta
<b>Kapitalanteil:</b>	100% MIA

**Gegenstand des Unternehmens:** Die Haupttätigkeit des Unternehmens liegt darin die Möglichkeiten der Stromerzeugung mit Photovoltaik zu erforschen.

<b>Beträge in T€</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	0,0	0,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1,2	1,2
Kurz- und langfristige Schulden	0,0	0,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>



## Wesentliche nicht beherrschende Anteile

Es folgen zusammengefasste Finanzinformationen für den Teilkonzern Malta International Airport plc – der wesentliche nicht beherrschende Anteile enthält. Diese werden entsprechend den Rechnungslegungsmethoden des Konzerns erstellt und um die fortgeführten Anpassungen des beizulegenden Zeitwertes zum Erwerbszeitpunkt verändert. Der Teilkonzern Malta International Airport plc ist dem Segment Malta zugeordnet. Unter Sonstige sind Tochterunternehmen mit unwesentlichen nicht beherrschenden Anteilen in Summe zusammengefasst. Diese betreffen die Gesellschaften MMLC und BTS

### Geschäftsjahr 2019

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56%	51,56%
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90%	49,90%
<b>Firmenwert</b>	<b>28.407,6</b>	<b>0,0</b>
Übrige Langfristige Vermögenswerte	286.690,2	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	58.329,2	0,0
Langfristige Schulden	90.867,9	0,0
Kurzfristige Schulden	51.480,2	-96,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>231.078,9</b>	<b>96,1</b>
<b>Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile</b>	<b>104.497,3</b>	
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>100.312,3</b>	<b>0,0</b>
Periodenergebnis	32.716,1	0,0
Sonstiges Ergebnis	-134,7	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>32.581,4</b>	<b>0,0</b>
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	16.868,4	0,0
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	-69,5	0,0
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis</b>	<b>16.799,0</b>	<b>0,0</b>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	49.031,3	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-24.873,5	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-16.236,0	
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-8.101,8	
<b>Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>7.921,8</b>	



MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	Sonstige nach konzerninternen Eliminierungen	Gesamt
51,56%				
49,90%				
28.407,6	0,0	0,0	0,0	
286.690,2	49.506,2	-49.506,2	0,0	
58.329,2	2.025,5	0,0	2.025,5	
90.867,9	0,0	0,0	0,0	
51.384,0	30,4	-3,7	26,6	
231.175,1	51.501,3	-49.502,4	1.998,9	
104.497,3	2.189,1	-2.053,8	135,2	104.632,6
100.312,3	0,0	0,0	0,0	
32.716,1	6.297,5	-6.459,5	-162,0	
-134,7	0,0	0,0	0,0	
32.581,4	6.297,5	-6.459,5	-162,0	
16.868,4	239,5	-264,7	-25,2	
-69,5	0,0	0,0	0,0	
16.799,0	239,5	-264,7	-25,2	16.773,8
	6.295,7			
	0,0			
	-4.870,0			
	-202,1			-8.303,9

1.425,7

>

## Geschäftsjahr 2018

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56%	51,56%
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90%	49,90%
<b>Firmenwert</b>	<b>28.407,6</b>	<b>0,0</b>
Übrige Langfristige Vermögenswerte	240.661,7	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	41.785,9	0,0
Langfristige Schulden	48.359,1	0,0
Kurzfristige Schulden	47.795,8	-40,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>214.733,5</b>	<b>40,0</b>
<b>Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile</b>	<b>96.069,6</b>	
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>92.161,8</b>	<b>0,0</b>
Periodenergebnis	28.344,4	0,0
Sonstiges Ergebnis	31,5	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>28.375,9</b>	<b>0,0</b>
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	14.614,4	0,0
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges ergebnis	16,3	0,0
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis</b>	<b>14.630,6</b>	<b>0,0</b>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	36.779,8	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-8.348,5	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-46.546,6	
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-6.751,5	
<b>Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-18.115,3</b>	

MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	Sonstige nach konzerninternen Eliminierungen	Gesamt
51,56%				
49,90%				
28.407,6	0,0	0,0	0,0	
240.661,7	49.506,2	-49.506,2	0,0	
41.785,9	599,5	0,0	599,5	
48.359,1	0,0	0,0	0,0	
47.755,8	31,9	18,6	50,5	
<b>214.740,3</b>	<b>50.073,8</b>	<b>-49.524,8</b>	<b>549,0</b>	
96.069,6	2.151,6	-2.058,6	93,0	<b>96.162,6</b>
92.161,8	0,0	0,0	0,0	
28.344,4	5.352,2	-5.399,5	-47,3	
31,5	0,0	0,0	0,0	
28.375,9	5.352,2	-5.399,5	-47,3	
14.614,4	220,1	-224,1	-3,9	
16,3	0,0	0,0	0,0	
<b>14.630,6</b>	<b>220,1</b>	<b>-224,1</b>	<b>-3,9</b>	<b>14.626,7</b>
	5.368,9			
	0,0			
	-5.333,6			
	-218,9			<b>-6.970,3</b>

35,3

# Erklärung des Vorstands

gemäß § 124 Abs. 1 Z 3 BörseG 2018

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Schwechat, 6. März 2020

## Der Vorstand



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO

# Bestätigungsvermerk

## Bericht zum Konzernabschluss

### Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft,  
Schwechat,**

und ihrer Tochtergesellschaften („der Konzern“), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Geldflussrechnung und der Konzern-Eigenkapitalentwicklung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2019 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

### › Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

### › **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Werthaltigkeit von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
2. Ansatz von Investitionen in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

### › **1. Werthaltigkeit von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien**

Siehe Konzernanhang Abschnitt IV. und Note (7), sowie Note (46)

#### **Das Risiko für den Abschluss**

Der Bewertung und dem Ansatz von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien kommt besondere Bedeutung zu, da bei der Flughafen Wien Aktiengesellschaft diese Posten mit EUR 1.709,1 Mio. rund 74 % der Bilanzsumme repräsentieren.

Das Management der Gesellschaft prüft an jedem Anschlussstichtag, ob Anhaltspunkte (Triggering Events) für Wertminderungen oder dafür, dass eine Wertminderung, die in früheren Perioden erfasst wurde, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte, vorliegen. Im Falle von Triggering Events untersucht das Management die Werthaltigkeit der betreffenden Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien durch Vergleich ihrer Buchwerte mit den beizulegenden Zeitwerten abzüglich Kosten der Veräußerung. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgt als Barwert der zukünftig erzielbaren Zahlungsmittelströme mittels eines anerkannten Discounted Cash Flow-Verfahrens.

Der Einschätzung, ob Werthaltigkeitstests durchzuführen sind, liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Die Werthaltigkeit ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Managements hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse für Zwecke der Discounted Cash Flow-Berechnung, von den zugrunde gelegten Diskontierungszinssätzen, Wachstumsraten sowie vom betrachteten Planungszeitraum und ist daher mit bedeutenden Schätzungsunsicherheiten behaftet.

Für den Abschluss besteht das Risiko einer Über- oder Unterbewertung der Sachanlagen.

#### **Unsere Vorgehensweise in der Prüfung**

Wir haben die Werthaltigkeit der Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien wie folgt beurteilt:

- › Zur Beurteilung, ob Triggering Events vorliegen, haben wir in Gesprächen mit dem Management ein Verständnis über die Planungsannahmen sowie die relevanten

Prozesse und internen Kontrollen erlangt. Darüber hinaus haben wir die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen getestet. In der Folge haben wir die vorgelegte Dokumentation („Trigger Liste“) analysiert und die darin dargelegten Annahmen und Schätzungen mit unseren Erkenntnissen aus der Jahresabschlussprüfung, insbesondere der Ergebnisanalysen, verglichen.

- › Wir haben die Vorgehensweise und angewendeten Methoden zur Werthaltigkeitsüberprüfung der Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien beurteilt und kritisch hinterfragt, ob diese Prozesse geeignet sind, die Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien angemessen zu bewerten. Für jene Objekte, für die eine formale Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes vorgenommen wurde, haben wir in Stichproben das Bewertungsmodell, die Planungsannahmen und die Bewertungsparameter überprüft.
- › Die der Bewertung zugrunde gelegten Planungszahlen haben wir in Stichproben mit den vom Management genehmigten mittelfristigen Planungsrechnungen abgestimmt.
- › Die bei der Bestimmung der Diskontierungszinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten unter Konsultation unserer Bewertungsspezialisten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung der Diskontierungssätze verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.
- › Zur Beurteilung der Planungstreue haben wir in Stichproben sowohl die 2019 tatsächlich eingetretenen Zahlungsmittelströme als auch die aktuellen Planungszahlen mit den Planungszahlen der Vorperioden verglichen. Dabei beobachtete Abweichungen haben wir mit dem Management besprochen.
- › Die betroffenen Buchwerte haben wir mit der Anlagenbuchhaltung abgestimmt.

## › 2. Ansatz von Investitionen in Sachanlagen

Siehe Konzernanhang Abschnitt IV. und Note (14), sowie Note (15)

### **Das Risiko für den Abschluss**

Die im Geschäftsjahr 2019 in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien erfassten Investitionen belaufen sich auf 168,6 Mio EUR.

Die Gesellschaft prüft dazu ob und in welcher Höhe Aktivierungen in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien vorzunehmen sind. Insbesondere bei noch nicht abgeschlossenen Bauprojekten sind hinsichtlich der Erfassung der bereits erbrachten Leistungen in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien Einschätzungen über den Baufortschritt erforderlich.

Aufgrund der Prüfungserfordernisse im Zusammenhang mit laufenden Bauvorhaben bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und der Periodenabgrenzung.

Für den Abschluss besteht das Risiko eines unrichtigen Ansatzes von Vermögenswerten und einer damit verbundenen, unrichtigen Ermittlung des Periodenergebnisses.

### **Unsere Vorgehensweise in der Prüfung**

Wir haben den Ansatz von Investitionen in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien wie folgt beurteilt:

>

- › Im Zuge unserer Prüfung haben wir ein Verständnis über die für den Ansatz von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen getestet.
- › Zur Beurteilung der Existenz und der Genauigkeit der zum Bilanzstichtag ermittelten Leistungsabgrenzungen haben wir aus Belegflüssen der Investitionsprojekte analysiert, in wie weit Anlagenzugänge aus Rechnungseingängen oder aus Leistungsabgrenzungen resultieren.
- › Auf Basis einer Stichprobe haben wir den Projektstatus und weiteren Projektverlauf mit den verantwortlichen Mitarbeitern besprochen.
- › Darüber hinaus haben wir in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien aktivierte Eingangsrechnungen in einer Stichprobe mit den zugrundeliegenden Belegen abgestimmt.

### › Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

### › Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn



von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- › Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- › Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- › Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- › Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- › Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- › Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prü- >

fungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

- › Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- › Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.
- › Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

## › Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

### **Bericht zum Konzernlagebericht**

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortung zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich im Widerspruch zum Konzernabschluss steht oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheint.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

### **Urteil**

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

**Erklärung**

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Konzernlagebericht festgestellt.

**› Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald diese vorhanden sind und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich in Widerspruch zum Konzernabschluss stehen oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

**Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 23. September 2019 als Abschlussprüfer gewählt und am 23. September 2019 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2019 endende Geschäftsjahr beauftragt.

Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Konzernabschluss zum 31.12.2007 Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

**Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer**

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Walter Reiffenstuhl.

Wien, am 6. März 2020

**KPMG Austria GmbH**

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

**Mag. Walter Reiffenstuhl**

Wirtschaftsprüfer



**Flughafen Wien  
Aktiengesellschaft  
Lagebericht für das  
Geschäftsjahr 2019**

# Die Flughafen Wien AG

## Beschreibung des Geschäftsmodells

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft betreibt als Zivilflugplatzhalter den Flughafen Wien und bietet die gesamte damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungspalette an. Diese umfassen den operativen Flughafenbetrieb, Bodenabfertigungsdienste, Sicherheitsdienstleistungen und sonstige Dienstleistungen.

Die Geschäftstätigkeit der Flughafen Wien AG ist in mehrere Bereiche unterteilt.

Der Geschäftsbereich „Operations“ ist für den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck am Flughafen Wien verantwortlich.

Die Erbringung von Ground- und Frachthandling sowie sonstige Dienstleistungen zur Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren sind im Bereich „Abfertigungsdienste“ angesiedelt.

Das „Center-Management“ sowie das „Immobilien- & Standortmanagement“ sind für die Bereiche Shopping und Gastronomie, Werbung, Parken und die Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen zuständig.

Diese Bereiche werden durch die Service- und Fachbereiche Informationssysteme, Finanz- und Rechnungswesen, Generalsekretariat, Revision, Kommunikation, Planung, Bau & Bestandsmanagement, Strategie, Controlling & Beteiligungsmanagement, Personal und dem Zentralen Einkauf unterstützt. >

---

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

## Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Das makroökonomische Umfeld, insbesondere das Wirtschaftswachstum, die Währungskurse sowie die Entwicklung der verfügbaren Einkommen und des internationalen Handels, haben großen Einfluss auf die Entwicklung des Luftverkehrs. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone betroffen und – aufgrund der geografischen Lage – insbesondere auch von jener der CEE-Region (Zentral- und Osteuropa). Das gilt auch für die Flughäfen Malta und Košice, welche zusätzlich auch durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in ihrer Region wesentlich beeinflusst werden. Wichtige Faktoren für die FWAG sind zudem die ökonomische und politische Lage im Fernen, Mittleren und Nahen Osten sowie in Russland.

Der konjunkturelle Aufwärtstrend der vergangenen Jahre konnte sich 2019 eingeschränkt fortsetzen. Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass sich die Verlangsamung des Wirtschaftswachstums verfestigt. Laut aktueller Schätzungen wuchs die Weltwirtschaft gemessen am globalen BIP um 2,9% (2018: 3,5%), der niedrigste Wert seit der Finanzkrise. Die Weltwirtschaft wird auch 2020 mit prognostizierten 2,4% wachsen, wobei diese Prognose durch die Auswirkungen der Corona-Virus-Epidemie ausgehend von China mit besonderen Unsicherheiten verbunden ist. Erst 2021 wird wieder mit einem Aufwärtstrend gerechnet. (Quelle u.a.: OECD – Interim Economic Outlook, März 2020).

Dieses Jahr war in fast allen Volkswirtschaften ein geringeres Wirtschaftswachstum als im Vorjahr zu beobachten. Besonders negativ wirken sich die andauernden handelspolitischen Spannungen auf das Vertrauen und die Investitionstätigkeit aus. In vielen Ländern wurde die Fiskalpolitik bislang nur begrenzt gelockert, und auch der Welthandel wird in den Jahren 2019-2021 nur sehr verhalten wachsen.

Getragen wird das Wirtschaftswachstum in den Industrieländern weiterhin vor allem von den USA. Jedoch befindet sich auch das Wachstum in den USA mit 2,3% unter dem Schnitt der letzten 7 Jahre und wird immer noch erheblich von dem Handelskonflikt mit China belastet.

Auch viele aufstrebende Länder entwickelten sich nur sehr schwach, die Verlangsamung des globalen Wachstums schlägt sich auf die Finanzmärkte und die Rohstoffpreise nieder.

Die Wachstumsdynamik im Euroraum fällt nach dem hohen Niveau der letzten Jahre verhalten aus. Es wird mit einem Wirtschaftswachstum von 1,2% im Jahr 2019 gerechnet (2018: 1,9%). Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass sich dieser Trend auch über die nächsten Jahre verfestigt (0,8% bzw. 1,2% Wachstum in den Jahren 2020 und 2021). Hauptgrund dafür sind die hohe globale Unsicherheit, die schwache Auslandsnachfrage und die Auswirkungen der Corona-Virus Verbreitung, die Investitionen und Exporte belasten. (Quelle: OECD - Interim Economic Outlook, März 2020).

Die österreichische Wirtschaft befindet sich, nach einer längeren Phase außergewöhnlich starker Expansion, immer noch auf einem stabilen Wachstumspfad. Der Höhepunkt der aktuellen Hochkonjunktur ist jedoch überschritten. Für das Jahr 2019 wird mit einem realen Wirtschaftswachstum von 1,7% gerechnet, ein Wert der deutlich unter dem der beiden Vorjahre (2,5% bzw. 2,4%) liegt.

Für 2020 wurde ursprünglich ein stabiles bis leicht beschleunigtes Wachstum prognostiziert. Angesichts des Auftretens des Corona Virus ist dieser Ausblick nunmehr mit großer Unsicherheit behaftet. Ob und in welchem Ausmaß eine Schwächung der Konjunktur eintreten wird, hängt von der weiteren Dauer und Intensität der Epidemie ab.

Die Phase schwächeren Wachstums prägt auch die Lage am Arbeitsmarkt. Die prognostizierte Arbeitslosenquote sank zwar von 4,8% im Vorjahr auf 4,6% im Jahr 2019, für die Jahre 2020 und 2021 wird jedoch wieder ein stetiger, leichter Anstieg auf 4,8% prognostiziert, wobei auch diese Prognose aufgrund der vorhin erwähnten Faktoren Unsicherheiten verbunden ist. Ein positiver Faktor ist die hohe Preisstabilität. So sank die Inflationsrate auf 1,5%. (Quelle: OeNB - Gesamtwirtschaftliche Prognose, Dezember 2019; WIFO - Konjunkturprognose Dezember 2019).

## **Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft**

2019 verzeichnete der Tourismus in Wien mit einem Zuwachs von 9,0% auf rund 17,5 Mio Nächtigungen (2018: rund 16,1 Mio.) ein weiteres Rekordjahr. 82,6% der Nächtigungen entfielen dabei auf ausländische Gäste. Die bedeutendsten Zuwächse nach Regionen verzeichneten dabei Reisende aus Italien (+21,0%), Spanien (+36,8%) und der Ukraine (+73,9%). Aber auch die Nächtigungen von inländischen Gästen konnten um 2,9% gesteigert werden (Quelle: Statistik Austria).

## **Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit**

Die Reisetätigkeit der österreichischen Bevölkerung lag im ersten Halbjahr 2019 wieder über den Vergleichswerten aus dem Vorjahr. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum rund 9,6 Mio. Urlaubsreisen verzeichnet (2018: 8,9 Mio.). Die Geschäftsreisen nahmen im gleichen Zeitraum von rund 2 Mio. auf 1,9 Mio. ab, insgesamt verzeichnete die Reisetätigkeit jedoch somit ein Plus von über 5%. (Quelle: Statistik Austria).

# Verkehrsentwicklung des Flughafens Wien 2019

› Neuer Passagierrekord (+17,1%) durch ein deutliches Wachstum von Austrian, Lauda und Wizz Air

Verkehrskennzahlen	2019	Veränderung	2018	2017
Gesamtpassagiere (in Mio.)	31,7	+17,1%	27,0	24,4
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	24,3	+20,0%	20,3	17,8
davon Transferpassagiere (in Mio.)	7,2	+7,6%	6,7	6,4
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,2	+63,0%	0,1	0,1
Flugbewegungen	266.802	+10,7%	241.004	224.568
MTOW (in Mio. Tonnen)	10,9	+13,6%	9,6	8,8
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	283.806	-3,9%	295.427	287.962
Sitzladefaktor (in%)	77,3	n.a.	76,0	74,8
Anzahl der Destinationen	217	+5,9%	205	195
Anzahl der Airlines	77	+4,1%	74	74

Der Flughafen Wien knackte erstmals in seiner Geschichte die 31 Millionen-Marke und zählte mit 31.662.189 Passagieren im Jahr 2019 um +17,1% mehr Reisende als im Vorjahr. Von Jänner bis Dezember wurden an 81 Tagen über 100.000 Fluggäste gezählt (2018: 3 Tage). Darüber hinaus konnten erstmalig in den Monaten Juli und August jeweils über 3 Mio. Fluggäste am Flughafen Wien abgefertigt werden. Der stärkste Tag am Flughafen war der 14. Juli, ein Sonntag, mit 113.069 Reisenden. Diverse Aufnahmen von neuen Strecken und Frequenzaufstockungen auf bestehenden Routen der am Standort stationierten Airlines sowie die neuen Langstreckenverbindungen waren für dieses hervorragende Ergebnis ausschlaggebend.

Die Anzahl der Lokalpassagiere ist im Vergleich zum Vorjahr auf 24.318.315 Fluggäste gestiegen und entspricht somit einer deutlichen Steigerung von +20,0%. Im Transferverkehr konnte der Flughafen Wien seine Hubfunktion mit einem Zuwachs von +7,6% auf 7.189.864 Passagiere weiter ausbauen.

Die Anzahl der Flugbewegungen stieg um +10,7% auf insgesamt 266.802 Starts und Landungen, wodurch der bisherige Höchstwert von 2008 (266.402 Bewegungen) erstmals überschritten wurde. Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) erhöhte sich um +1,3 Prozentpunkte auf 77,3%. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um +13,6% auf 10.878.054 Tonnen.

2019 wurde der Flughafen Wien von 77 Fluglinien regelmäßig angefliegen, die 217 Destinationen in 68 Ländern bedienten. Hinzugekommen sind die Langstreckendestinationen Guangzhou via Ürümqi, Montreal und Tokio Haneda.

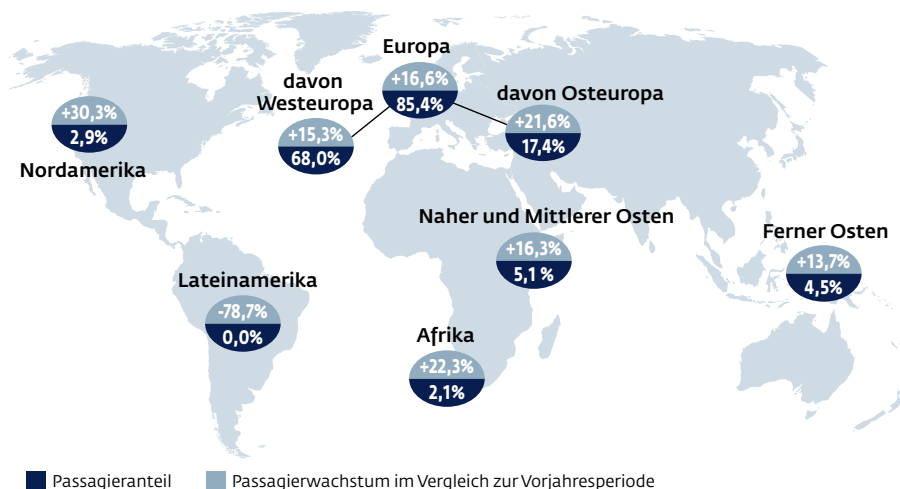
Einzig das Frachtaufkommen verzeichnete im Jahr 2019 ein Minus von -3,9%. Grund dafür waren unter anderem rückläufige Komponententlieferungen an den Auto-Cluster in der Slowakei.



## › Passagierentwicklung am Flughafen Wien

### › Aufkommen abfliegender Passagiere 2019 (Linie und Charter) nach Regionen

Regionen	2019	2018	Veränderung	Anteil 2019 in %	Anteil 2018 in %	Veränd. Anteil in %-Punkten
Westeuropa	10.717.728	9.293.609	+15,3%	68,0%	68,9%	-0,9
Osteuropa	2.750.315	2.261.764	+21,6%	17,4%	16,8%	+0,7
Ferner Osten	703.544	618.561	+13,7%	4,5%	4,6%	-0,1
Naher und Mittlerer Osten	797.495	685.705	+16,3%	5,1%	5,1%	0,0
Nordamerika	459.377	352.427	+30,3%	2,9%	2,6%	+0,3
Afrika	333.305	272.454	+22,3%	2,1%	2,0%	+0,1
Lateinamerika	593	2.790	-78,7%	0,0%	0,0%	0,0
	15.762.357	13.487.310	+16,9%	100,0%	100,0%	



Abgeflogene Passagiere, Entwicklung 2019 im Vergleich zu 2018 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2019

Die Region Westeuropa profitierte primär durch die Neuaufnahmen und Kapazitätsaufstockungen von Lauda und Wizz Air nach Spanien, Italien und Griechenland. Das Verkehrsaufkommen stieg um +15,3% auf 10.717.728 abfliegende Passagiere. Der Anteil dieser Region am Passagieraufkommen ging jedoch leicht um -0,9 Prozentpunkte auf 68,0% zurück.

Osteuropäische Destinationen, vor allem in der Ukraine und in Rumänien, verzeichneten ein Wachstum von +21,6% auf 2.750.315 abfliegende Fluggäste, überwiegend getrieben durch Neuaufnahmen und Kapazitätsaufstockungen von Wizz Air, Austrian und Lauda. Der Anteil der Reisenden in diese Region stieg um +0,7 Prozentpunkte auf 17,4%.

Die Anzahl der abfliegenden Passagiere in den Fernen Osten konnte vor allem durch die Neuaufnahmen von All Nippon Airways nach Japan, aber auch durch China Southern >

Airlines und Hainan Airlines nach China um +13,7% auf 703.544 Fluggäste gesteigert werden. Der Anteil am Passagieraufkommen verringerte sich jedoch leicht um -0,1 Prozentpunkte auf 4,5%.

Destinationen im Nahen & Mittleren Osten zogen vor allem durch Kapazitätsaufstokungen nach Israel 797.495 Reisende an – ein Plus von 16,3%. Der Anteil der Region am Gesamtpassagieraufkommen blieb wie im Vorjahr bei 5,1%.

Die Verkehrsregion Nordamerika verzeichnete einen Zuwachs von +30,3% auf 459.377 abfliegende Passagiere. Dieses beträchtliche Plus ist vor allem auf kanadische Reiseziele bedient von Air Canada sowie Austrian zurückzuführen. Der Marktanteil der Region erhöhte sich spürbar um +0,3 Prozentpunkte auf 2,9%.

Der Verkehr nach Afrika legte um +22,3% auf 333.305 abfliegende Passagiere zu, vor allem zurückzuführen auf die Neuaufnahmen von Lauda nach Marokko sowie Austrian nach Südafrika. Der Anteil der Region am Gesamtpassagieraufkommen liegt bei 2,1%.

Durch Einstellungen nach Kuba und in die Dominikanische Republik musste das Verkehrssegment Lateinamerika als einzige Region einen Passagierrückgang hinnehmen.

#### › Die 5 passagierstärksten Destinationen 2019 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2019	Veränderung	2018	2017
1. London	707.237	+3,6%	682.545	602.134
2. Frankfurt	562.166	-6,5%	601.045	597.923
3. Berlin	514.974	-3,0%	530.712	432.824
4. Paris	484.832	+9,4%	443.001	403.675
5. Amsterdam	475.165	+15,3%	412.218	385.514

#### › Entwicklung des Passagieraufkommens im zentral- und osteuropäischen Raum 2019 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2019	Veränderung	2018	2017
1. Bukarest	312.843	+36,8%	228.746	204.539
2. Moskau	301.126	+3,6%	290.602	280.974
3. Kiew	250.744	+88,6%	132.968	108.907
4. Warschau	192.884	+49,1%	129.366	108.781
5. Sofia	173.492	+11,5%	155.655	158.436
6. Belgrad	101.230	+2,9%	98.344	96.366
7. Tirana	90.402	+10,8%	81.565	82.622
8. Prag	87.049	+5,8%	82.304	77.783
9. Zagreb	83.241	+2,0%	81.581	79.787
10. Sarajevo	79.135	+13,7%	69.580	63.850
Sonstige	1.078.169	+18,3%	911.053	825.546
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>2.750.315</b>	<b>+21,6%</b>	<b>2.261.764</b>	<b>2.087.591</b>

**› Entwicklung des Passagieraufkommens  
Langstrecke 2019 (abfliegende Passagiere)**

Destinationsen	2019	Veränderung	2018	2017
1. Bangkok	178.010	+0,5%	177.205	123.689
2. Taipei	139.772	+6,0%	131.829	78.763
3. Tokio	108.814	+239,6%	32.044	0
4. Chicago	80.342	+22,8%	65.448	53.039
5. Toronto	76.248	+48,3%	51.428	46.610
6. Peking	75.716	+11,7%	67.760	72.611
7. Newark	67.295	+16,5%	57.785	50.810
8. Shanghai	67.287	+0,5%	66.968	58.165
9. New York	62.470	+30,3%	47.942	44.972
10. Los Angeles	56.732	+21,6%	46.655	39.011
Sonstige	328.880	+13,5%	289.757	266.689
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>1.241.566</b>	<b>+20,0%</b>	<b>1.034.821</b>	<b>834.359</b>

**› Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen  
und Mittleren Osten 2019 (abfliegende Passagiere)**

Destinationsen	2019	Veränderung	2018	2017
1. Tel Aviv	299.119	+44,8%	206.581	172.738
2. Dubai	211.893	-6,7%	227.034	230.229
3. Doha	116.397	+14,9%	101.262	89.062
4. Teheran	54.871	-8,4%	59.879	59.669
5. Amman	50.129	+11,1%	45.105	40.100
Sonstige	65.086	+41,8%	45.844	41.537
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>797.495</b>	<b>+16,3%</b>	<b>685.705</b>	<b>633.335</b>

### › Passagieraufkommen nach Airlines 2019

Fluglinie	2019	Veränderung	2018	Anteil in % 2019	Anteil in % 2018
Austrian	13.673.856	+6,4%	12.850.423	43,2	47,5
Lauda	2.656.768	+347,9%	593.211	8,4	2,2
Eurowings	2.277.788	-8,3%	2.484.008	7,2	9,2
Wizz Air	2.080.809	+368,0%	444.578	6,6	1,6
easyJet	1.235.356	-7,3%	1.332.009	3,9	4,9
Lufthansa	730.061	-20,6%	919.347	2,3	3,4
Level	610.887	+73,6%	351.982	1,9	1,3
Turkish Airlines	550.309	+0,8%	545.790	1,7	2,0
British Airways	447.966	-7,1%	482.381	1,4	1,8
SWISS	445.260	-5,1%	469.377	1,4	1,7
Sonstige	6.953.129	+5,9%	6.564.186	22,0	24,3
davon Lufthansa-Gruppe <sup>1</sup>	17.318.078	+2,3%	16.931.593	54,7	62,6
davon Low-Cost-Carrier	10.009.363	+56,3%	6.404.765	31,6	23,7
<b>Passagiere Gesamt</b>	<b>31.662.189</b>	<b>+17,1%</b>	<b>27.037.292</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

1) Lufthansa-Gruppe (100% Töchter): Austrian, Brussels, Eurowings, Lufthansa und SWISS

### › Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

Die stärkste Airline am Flughafen Wien – Austrian Airlines – entwickelte sich im Hinblick auf das Passagieraufkommen durch ein vergrößertes Angebot und einer gestiegenen Auslastung hervorragend und konnte eine Steigerung um +6,4% auf insgesamt 13.673.856 Fluggäste erreichen. Ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen ging jedoch um 4,3 Prozentpunkte auf 43,2% zurück.

Lauda konnte durch die Stationierung zusätzlicher Flugzeuge die Basis in Wien ausbauen und mit diversen Neuaufnahmen und Frequenzerhöhungen auf bestehenden Destinationen einen Anteil am Gesamtpassagieraufkommen von 8,4% erreichen. Mit insgesamt 2.656.768 Reisenden war Lauda 2019 der zweitgrößte Carrier am Flughafen.

Eurowings, die drittgrößte Airline am Standort hat aufgrund von diversen Streckeneinstellungen und Frequenzreduktionen auf bestehenden Routen um 206.220 Fluggäste weniger befördert, wodurch der Marktanteil auf 7,2% (2018: 9,2%) zurückging. Insgesamt reisten 2.277.788 Passagiere mit Eurowings.

Ebenfalls erwähnenswert ist die positive Entwicklung von Wizz Air am Standort, die durch Neuaufnahmen und Frequenzerhöhungen ihr Angebot erweitern konnte und mit 2.080.809 Passagieren und einem Marktanteil von 6,6% zum viertgrößten Carrier in Wien avanciert ist.

### › Rückgang beim Frachtaufkommen (-3,9%)

Der Frachtbereich konnte sich auch im Jahr 2019 mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 95,5% gegenüber dem zweiten Cargo-Handling-Anbieter (Swissport) in einem schwierigen wirtschaftlichen Gesamtumfeld behaupten. Das von der Flughafen Wien AG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 271.077 Tonnen, was einem Minus von -3,9% gegenüber 2018 entspricht. Die rückläufige Entwicklung überwiegend im ersten Halbjahr entspricht dem globalen Trend und ist vor allem auf eine gebremste Handels-Entwicklung zurückzuführen.

Die gesamte umgeschlagene Frachtmenge am Flughafen 2019 (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 283.806 Tonnen, was ebenso einem Rückgang von 3,9% entspricht. Während es bei der abgefertigten Luftfracht im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von 5,2% auf 204.740 Tonnen gab, blieb das Trucking-Volumen mit einem Wert von 79.066 Tonnen relativ konstant (-0,6%).

# Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie das Prozedere der Anpassungen für 2019 wurden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt, welches seit 1. Juli 2012 in Kraft ist.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltssystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1. Jänner 2019 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit) vereinbarten und im FEG verankerten Price-Cap-Formel-Modells. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgelts gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt, das landseitige Infrastrukturentgelt und das Sicherheitsentgelt, die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgelts Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die zwölf Monate jeweils vom 1. August bis 31. Juli gerechnet werden. Im Falle eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die Flughafen Wien AG folgende Änderungen der Entgelte ab 1. Jänner 2019, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden:

- |   |          |
|---|----------|
| › Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt:            | + 1,065% |
| › Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: | + 0,715% |
| › Infrastrukturentgelt Betankung:                                     | + 0,896% |

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) betrug unverändert € 0,46 pro abfliegendem Passagier.

Das Sicherheitsentgelt betrug unter Berücksichtigung der Anhebung gemäß Price-Cap-Formel im Jahr 2019 € 8,46 pro abfliegendem Passagier.

Der Transfer-Incentive, welcher die Rolle des Flughafen Wien als Umsteigeflughafen stärken soll, betrug im Jahr 2019 € 12,50 pro abfliegendem Transferpassagier.

Ergänzend wurde mit dem Volumen-Incentive das nachhaltige Passagiervolumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert.

Zudem wurde mit dem Success Based-Incentive eine Start-Up Hilfe zur Entwicklung von zusätzlichem Passagier-Wachstum unter gewissen Bedingungen fortgeführt.

Die Flughafen Wien AG hat des Weiteren auch im Jahr 2019 das Incentive-Programm – bestehend aus dem Destinations- und Frequenz-Incentive sowie dem Frequenzdichte-Incentive –, welches die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert, fortgesetzt.

## Umsatzentwicklung 2019

Die Umsatzerlöse der Flughafen Wien AG sind im Vergleich zu 2018 um 6,8% von € 707,3 Mio. auf € 755,6 Mio. gestiegen. Dem positiven Effekt des Passagierwachstums stehen Anpassungen bei Incentives gegenüber, wodurch die Airporterträge nicht im Ausmaß der Passagierzahlen steigen. Positiv entwickelten sich hingegen die Miet- und Konzessionserträge, die Parkerlöse sowie die Erlöse aus den Flughafen-Lounges.

Die Airport-Erträge stiegen im Berichtsjahr um 8,0% bzw. € 370,3 Mio. auf € 399,9 Mio. Aufgrund des Anstiegs von Bewegungen und MTOW stiegen auch die Erlöse aus Landentgelten. Auch die passagierabhängigen Entgelte legten aufgrund des Passagierwachstums zu. Gegenläufig wirken dadurch höhere Incentives, wobei auch der Effekt aus der Überführung von Marketingaufwendungen in das Incentives-Schema wirkt.

Die Abfertigungserträge verzeichneten im Berichtsjahr eine leichte Steigerung der Umsatzerlöse um 1,6% bzw. € 2,4 Mio. auf € 150,7 Mio. (2018: € 148,2 Mio.). Die Traffic Erlöse erhöhten sich u.a. durch neue Kundenverträge um € 2,4 Mio. oder 18,0% auf € 15,8 Mio. Die Erlöse aus dem Ramp Handling stiegen aufgrund von Vertragsanpassung um € 2,4 Mio. auf € 85,2 Mio. Die Erlöse aus Einzelleistungen beliefen sich auf € 16,0 Mio. (2018: € 18,7 Mio.). Dieser Umsatzrückgang ist im Wesentlichen auf geringere Enteisungserlöse aufgrund des milden Winters 2019 zurückzuführen. Die Fracht-Erlöse befinden sich mit € 34,0 Mio. (2018: € 34,1 Mio.) aufgrund reduzierter Frachtvolumina (minus 3,9%) geringfügig unter dem Vorjahreswert. Die Ermäßigungen aus Abfertigungserträgen belaufen sich auf € 0,4 Mio. (2018: € 0,8 Mio.).

Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) am Gesamtaufkommen am Flughafen Wien ging leicht zurück und lag bei 85,0% (2018: 84,0%).

Die Non-Aviation-Erlöse inklusive Erlöse von Konzerngesellschaften legten im Jahr 2019 in Summe um 8,6% bzw. € 16,2 Mio. auf € 205,0 Mio. zu. Die positive Entwicklung ist großteils auf Miet- und Konzessionserlöse, sowie die positive Entwicklung der Flughafen-Lounges zurückzuführen. Die Parkerträge legten im Berichtsjahr ebenfalls deutlich zu.

# Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2019 im Überblick:

## › Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung

Beträge in € Mio.	2019	V. in %	2018
Umsatzerlöse	755,6	6,8	707,3
Sonstige betriebliche Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen)	9,5	41,8	6,7
<b>Betriebsleistung</b>	<b>765,1</b>	<b>7,2</b>	<b>714,0</b>
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-500,7	5,6	-474,2
<b>EBITDA</b>	<b>264,4</b>	<b>10,3</b>	<b>239,7</b>
Abschreibungen	-96,3	-3,9	-100,3
<b>EBIT</b>	<b>168,0</b>	<b>20,5</b>	<b>139,4</b>
Finanzergebnis	18,1	67,2	10,8
<b>EBT</b>	<b>186,1</b>	<b>23,9</b>	<b>150,2</b>
Steuern	-37,2	14,8	-32,4
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>149,0</b>	<b>26,4</b>	<b>117,9</b>

Auch im Jahr 2019 erreichte die Flughafen Wien AG ein Umsatzplus von 6,8% bzw. € 48,3 Mio. auf € 755,6 Mio. Die Aviation-Erträge konnten durch das gute Verkehrsergebnis um 6,2% auf € 550,6 Mio. zu legen. Auch die Non-Aviation-Erlöse legten um 8,6% auf € 205,0 Mio. zu.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) liegen mit € 9,5 Mio. um € 2,9 Mio. über dem Vorjahresniveau. Die aktivierten Eigenleistungen blieben im Vorjahresvergleich nahezu konstant bei € 2,7 Mio. (2018: € 2,3 Mio.). Die Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen beliefen sich auf € 1,3 Mio. (2018: € 0,6 Mio.). Während die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit € 4,2 Mio. über dem Vorjahresniveau von € 2,9 Mio. lagen, erhöhten sich die übrigen betrieblichen Erträge um € 0,3 Mio. auf € 1,1 Mio. Im Vorjahr wurde ein Einmaleffekt aufgrund von Rückforderungsansprüchen erfasst.

Die Betriebsleistung stieg aufgrund der positiven Umsatzentwicklung im Berichtsjahr daher um 7,2% bzw. € 51,1 Mio. auf € 765,1 Mio. an.

## › Betriebsaufwand leicht um 3,9% auf € 597,1 Mio. gestiegen

Beträge in € Mio.	2019	2018
Materialaufwand, bezogene Leistungen	74,0	69,9
Personalaufwand	243,0	237,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand	183,8	166,5
Abschreibungen (inkl. außerplanmäßiger Abschreibung)	96,3	100,3
<b>Summe Betriebsaufwand</b>	<b>597,1</b>	<b>574,5</b>



Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen stiegen im Jahr 2019 von € 69,9 Mio. auf € 74,0 Mio. Der Materialaufwand erhöhte sich aufgrund des höheren Verbrauchs von Enteisungsmitteln, Treibstoffen und Materialien um € 0,7 Mio. auf € 14,3 Mio. Die Energieaufwendungen reduzierten sich um € 1,9 Mio. auf € 13,2 Mio. im Berichtsjahr. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen mit € 46,4 Mio. im Vergleich zum Vorjahr (2018: € 41,2 Mio.).

Der Personalaufwand stieg in Summe um 2,1% bzw. € 5,1 Mio. auf € 243,0 Mio. (2018: € 237,9 Mio.). aufgrund von kollektivvertragliche Erhöhungen und Rückstellungsdotierungen aufgrund der Aktualisierung von versicherungsmathematischen Parametern. Die Löhne reduzierten sich jedoch um € 6,3 Mio. auf € 83,7 Mio. u.a. aufgrund des geringeren Personalstands und der Auflösung einer Rückstellung. Dem stehen im Vergleich zum Vorjahr höhere Aufwendungen für Gehälter gegenüber. Aufgrund von Rückstellungsdotierungen und dem höheren durchschnittlichen Personalstand stiegen die Gehälter um € 5,9 Mio. auf € 88,1 Mio. Die gesamte durchschnittliche Mitarbeiterzahl (Arbeiter und Angestellte, FTE) stieg leicht um 0,4% auf 3.172 Mitarbeiter (2018: 3.159).

Die Aufwendungen für Abfertigungen nahmen aufgrund höherer Rückstellungserfordernisse, bedingt durch die Aktualisierung versicherungsmathematischer Parameter um € 5,5 Mio. auf € 19,2 Mio. (2018: € 13,7 Mio.) zu. Die Aufwendungen für die Altersversorgung verringerten sich um € 0,1 Mio. auf € 3,8 Mio. (2018: € 3,9 Mio.).

Die Aufwendungen für Sozialabgaben sanken um € 0,8 Mio. auf € 45,0 Mio. (2018: € 45,8 Mio.). Die sonstigen Sozialaufwendungen erhöhten sich hingegen um € 0,9 Mio. auf € 3,2 Mio. (2018: € 2,3 Mio.).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um € 17,3 Mio. auf € 183,8 Mio. (2018: € 166,5 Mio.). Dies ist auf mehrere Effekte zurückzuführen. Die Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation erhöhten sich um € 1,5 Mio. auf € 10,8 Mio., die Instandhaltungen stiegen im Berichtsjahr um € 9,3 Mio. auf € 37,7 Mio. an, während die Fremdleistungen von Konzerngesellschaften im Berichtsjahr um € 5,0 Mio. auf € 89,0 Mio. sanken. Die Aufwendungen für Rechts-, Prüf- und Beratungskosten konnten um € 0,3 Mio. auf € 4,3 Mio. reduziert werden. Im Berichtsjahr mussten Forderungen im Ausmaß von € 0,1 Mio. (2018: € 1,2 Mio.) wertberichtigt werden.

### › EBITDA legte um 10,3% auf € 264,4 Mio. zu

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen Wien AG konnte im Berichtsjahr um 10,3% auf € 264,4 Mio. zulegen (2018: € 239,7 Mio.).

#### › Planmäßige Abschreibungen von € 96,3 Mio.

Beträge in € Mio.	2019	2018
Abschreibungen	96,3	100,3
Investitionen (inkl. Finanzanlagen)	145,1	151,3

2019 wurden € 2,8 Mio. in immaterielles Anlagevermögen sowie € 114,9 Mio. in Sachanlagevermögen investiert (inkl. Umbuchungen). Die Finanzanlagen stiegen durch Investitionen in Höhe von € 27,4 Mio., im Wesentlichen aufgrund von begebenen Ausleihungen an Tochtergesellschaften.

&gt;

Die planmäßigen Abschreibungen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem durch verringerte Abschreibungen im Bereich von technischen Anlagen und Maschinen um € 4,0 Mio. auf € 96,3 Mio.

› **EBIT steigt um 20,5% auf € 168,0 Mio. (2018: € 139,4 Mio.)**

Aufgrund der geringeren Belastung durch Abschreibungen und des gestiegenen operativen Ergebnisses stieg das EBIT der Flughafen Wien AG um 20,5% bzw. € 28,6 Mio. auf € 168,0 Mio.

› **Positives Finanzergebnis von € 18,1 Mio.**

Das Finanzergebnis legte im Berichtsjahr deutlich von € 10,8 Mio. auf € 18,1 Mio. zu. Dies ist größtenteils auf höhere Beteiligungserträge von Tochterunternehmen und sonstigen Beteiligungen der Flughafen Wien AG in Höhe von € 31,7 Mio. (2018: € 26,2 Mio.) zurückzuführen.

Das Zinsergebnis verbesserte sich um € 1,1 Mio. auf minus € 14,6 Mio., da geringere Zinsaufwendungen durch die Rückführung (abzüglich Aufnahmen) von Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr verzeichnet wurden, und höhere Zinserträge durch Veranlagung von Termingeldern erzielt werden konnten.

› **Ergebnis vor Steuern steigt um 23,9% auf € 186,1 Mio.**

In Summe erzielte die Flughafen Wien AG 2019 ein Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von € 186,1 Mio. (2018: € 150,2 Mio.). Der Steueraufwand betrug € 37,2 Mio. (2018: € 32,4 Mio.). Der Jahresüberschuss stieg daher im Vorjahresvergleich um 26,4% auf € 149,0 Mio. (2018: € 117,9 Mio.).

# Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

## › Bilanzstruktur der Flughafen Wien AG

	2019	2018
<b>Aktiva</b>		
Anlagevermögen in %	83,8	85,4
Umlaufvermögen <sup>1</sup> in %	16,2	14,6
<b>Summe Aktiva in T€</b>	<b>1.954.608,3</b>	<b>1.883.487,6</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenmittel <sup>2</sup> in %	54,2	52,4
Fremdkapital in %	45,8	47,6
<b>Summe Passiva in T€</b>	<b>1.954.608,3</b>	<b>1.883.487,6</b>

1 Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern

2 Inklusive Investitionszuschüssen

Die Bilanzsumme der Flughafen Wien AG belief sich zum 31. Dezember 2019 auf € 1.954,6 Mio. und stieg damit gegenüber 2018 um 3,8% (2018: € 1.883,5 Mio.). Die Anlagenintensität des Tätigkeitsfeldes der Gesellschaft spiegelt sich im Anteil des Anlagevermögens von 83,8% (2018: 85,4%) wider. Das Umlaufvermögen nahm vor allem im Bereich der sonstigen Forderungen aus der Veranlagung von Termineinlagen und Wertpapieren zu.

Der Anteil des Eigenkapitals (inkl. Investitionszuschüssen) stieg im Vergleich zu 2018 leicht um 1,8 Prozentpunkte auf 54,2% bzw. von € 987,2 Mio. auf € 1.059,8 Mio. Durch die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten reduzierte sich der Anteil der Schulden leicht auf 45,8% (2018: 47,6%).

## › Bilanzaktiva

Das Anlagevermögen stieg im Berichtsjahr um 1,7% von € 1.609,0 Mio. auf € 1.637,1 Mio. Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte stiegen um 2,7% auf € 8,7 Mio. (2018: € 8,4 Mio.). Den Zugängen inkl. Umbuchungen von € 2,8 Mio. stehen Abschreibungen von € 2,6 Mio. gegenüber.

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.199,2 Mio. die größte Position des Vermögens dar: Hier stehen Zugänge (inkl. Umbuchungen) von € 114,9 Mio. den Abschreibungen in Höhe von € 93,8 Mio. und Buchwertabgängen in Höhe von € 5,4 Mio. gegenüber.

Der Buchwert der Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund, reduzierte sich um 3,7% auf € 854,3 Mio. 2019 wurden Investitionen (Anlagenzugänge bzw. Inbetriebnahme von in Bau befindlichen Anlagen) in Höhe von € 8,4 Mio. getätigt und Abschreibungen in Höhe von € 50,7 Mio. erfasst.

Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ ist ebenfalls durch die Erfassung der laufenden Abschreibungen in Höhe von € 25,4 Mio. sowie von Zugängen (inkl. Umbuchungen von Anlagen in Bau) in Höhe von € 24,2 Mio. auf € 150,5 Mio. gesunken (2018: € 152,0 Mio.).

Im Bereich „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ wurden 2019 € 21,1 Mio. investiert (Anlagenzugänge bzw. Inbetriebnahme von in Bau befindlichen An- >

lagen). Die Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr € 17,7 Mio. Der Buchwert zum 31. Dezember 2019 betrug € 67,8 Mio. (2018: € 64,5 Mio.)

Die noch in Bau befindlichen Projekte inklusive geleisteter Anzahlungen beliefen sich zum Stichtag auf € 126,7 Mio. (2018: € 79,6 Mio.), welche auch Leistungen im Zusammenhang mit der 3. Piste und die Terminalentwicklungsprojekte beinhalten.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen blieben im Berichtsjahr mit € 268,7 Mio. nahezu unverändert. Im Bereich der Ausleihungen an verbundene Unternehmen wurden neben Tilgungen in Höhe von € 11,5 Mio. neue Ausleihungen in Höhe von € 22,1 Mio. erfasst.

Das Umlaufvermögen (exkl. Rechnungsabgrenzungsposten und exkl. latenter Steuern) stieg 2019 um 15,0% auf € 284,0 Mio. (2018: € 246,9 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf höhere sonstige Forderungen zurückzuführen, die Veranlagungen von Termineinlagen in Höhe von € 125,7 Mio. beinhalten. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sanken um 2,4% von € 47,8 Mio. auf € 46,6 Mio. Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen verringerten sich ebenfalls von € 11,8 Mio. auf € 3,9 Mio. Die Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sanken auf € 0,2 Mio. (2018: € 0,3 Mio.).

Die Vorräte stiegen leicht um 1,5% auf € 3,9 Mio. (2018: € 3,9 Mio.), während sich der Kauf von zwei Fonds im Anstieg der Wertpapiere von € 17,0 Mio. auf € 47,0 Mio. niederschlägt. Die liquiden Mittel (ohne Berücksichtigung von Termineinlagen) sanken um € 1,6 Mio. auf € 1,7 Mio.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten stiegen aufgrund von stichtagsbezogenen höheren Vorauszahlungen um € 0,6 Mio. auf € 2,0 Mio. Die aktiven latenten Steuern belaufen sich auf € 31,5 Mio. nach € 26,1 Mio. im Vorjahr und betreffen vor allem steuerliche Latenzen im Bereich des Sozialkapitals und Anlagevermögens.

## › Bilanzpassiva

Das Eigenkapital (inkl. Investitionszuschüssen) der Flughafen Wien AG stieg im Berichtsjahr um 7,4% auf € 1.059,8 Mio. (2018: € 987,2 Mio.). Dem Jahresüberschuss in Höhe von € 149,0 Mio. steht die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von € 74,8 Mio. gegenüber.

Die Rückstellungen stiegen im Berichtsjahr um 29,3% auf € 339,0 Mio. (2018: € 262,2 Mio.). Der Hauptgrund sind höhere sonstige Rückstellungen, aufgrund noch nicht abgerechneter Ermäßigungen sowie höhere sonstige Personalrückstellungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken um 16% auf € 300,1 Mio. aufgrund von Tilgungen (abzüglich Aufnahmen) der Finanzschulden. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich stichtagsbezogen um 18,8% auf € 37,4 Mio. (2018: € 31,4 Mio.). Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen reduzierten sich im Vorjahresvergleich um 10,1% auf € 161,1 Mio. (2018: € 179,2 Mio.); sie beinhalten Finanzierungsverbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten aus für Tochtergesellschaften veranlagten Mitteln. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht reduzierten sich um € 0,7 Mio. auf € 8,7 Mio. aufgrund von geringer veranlagten Mitteln.

Die sonstigen Verbindlichkeiten reduzierten sich von € 35,8 Mio. auf € 29,8 Mio. im Wesentlichen aufgrund von Zahlungsverpflichtungen aus dem Leistungsvertrag Umweltsfonds- Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren.. Innerhalb der passiven Rechnungsabgrenzung wurden per Saldo planmäßige Auflösungen in Höhe von € 1,2 Mio. erfasst.

## › Geldflussrechnung

in T€	2019	2018
<b>Netto-Geldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit:</b>		
+/- Jahresüberschuss	148.956,0	117.862,5
+ Abschreibungen auf immaterielle Anlagen und Sachanlagen	96.346,0	100.298,9
- Zuschreibungen zu Finanzanlagen	-75,8	-88,8
- Veränderung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	-172,3	-186,3
+/- Veränderung des Sozialkapitals	10.538,2	9.161,9
+/- Veränderung der übrigen langfristigen Rückstellungen	517,5	275,8
-/+ Gewinne (-) / Verluste (+) aus Abgängen von immateriellen Anlagen und Sachanlagen	-620,8	-487,4
<b>Betrieblicher Cash-flow</b>	<b>255.488,8</b>	<b>226.836,6</b>
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte	-57,9	-179,2
-/+ Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.156,6	-3.087,5
-/+ Veränderung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen und assoziierte Unternehmen	7.943,6	-2.496,9
-/+ Zunahme/Abnahme der sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände sowie der Rechnungsabgrenzungsposten	21.423,9	-1.172,1
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Rückstellungen inkl. Steuerzahlungen	45.374,0	15.333,8
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten gegenüber Konzernunternehmen	-20.043,3	11.096,4
+/- Zunahme/Abnahme der sonstigen Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	-7.113,8	1.579,0
	48.683,0	21.073,6
<b>Operativer Cash-flow</b>	<b>304.171,8</b>	<b>247.910,2</b>
<b>Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit:</b>		
- Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen und Sachanlagen	-96.903,8	-93.854,7
+ Einzahlungen für immaterielle Anlagen und Sachanlagen	6.071,5	1.297,4
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	345,0	0,0
- Investitionen in Finanzanlagen	-27.376,6	-38.026,4
- Investitionen in Wertpapiere / Anleihe	-30.000,0	-4.982,7
+ Einzahlungen aus kurzfristige Veranlagungen	106.089,4	40.000,0
- Auszahlungen für kurzfristige Veranlagungen	-105.738,5	-90.089,4
- Auszahlung für den Erwerb von eigenen Anteilen	-1.805,3	0,0
+ Abgänge von Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	15.312,8	9.888,9
	-134.005,5	-175.766,9
<b>Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit:</b>		
- Dividendenausüttungen	-74.760,0	-57.120,0
+/- Veränderung der mittel- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	-56.961,5	-13.017,3
<b>Veränderung der flüssigen Mittel</b>	<b>38.444,8</b>	<b>2.005,9</b>
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	3.274,3	1.268,4
<b>Finanzmittelbestand am Ende der Periode</b>	<b>41.719,2</b>	<b>3.274,3</b>

&gt;

## Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen belaufen sich im Jahr 2019 auf € 145,1 Mio. Von den erfolgten Investitionen entfallen € 114,9 Mio. auf Sachanlagevermögen und € 2,8 Mio. auf immaterielle Vermögensgegenstände. Im Bereich der Finanzanlagen wurden Investitionen in Höhe von € 27,4 Mio., im Wesentlichen für Ausleihungen erfasst.

Die größten Zugänge im Bereich der Sachanlagen betreffen Investitionen in den Terminalumbau in Höhe von € 37,7 Mio., das Vorfeld West in Höhe von € 12,3 Mio. sowie € 11,4 Mio. für Hangar.

## Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2019 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

## Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei dem einen Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei dem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Finanzielle Vermögenswerte umfassen insbesondere Finanzanlagen wie konsolidierte und andere Beteiligungen, Wertpapiere, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ausgereichte Kredite und sonstige Forderungen, originäre und derivative finanzielle Vermögenswerte sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Finanzielle Verbindlichkeiten begründen regelmäßig einen Anspruch des Gläubigers auf Erhalt von Zahlungsmitteln oder anderen finanziellen Vermögenswerten. Darunter fallen insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie derivative Finanzverbindlichkeiten. Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden in der Regel unsaldiert ausgewiesen, außer wenn bezüglich der Beträge ein Aufrechnungsrecht besteht und der Ausgleich auf Nettobasis erfolgen soll.

Der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m. b. H. wurde eine Option eingeräumt, dass die Flughafen Wien AG die Anteile an der Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH zu einem fixierten Erwerbspreis in Höhe der Anschaffungskosten zuzüglich aller auf die Beteiligung gebuchten Zuschüsse übernimmt (T€ 8.673,4).

## Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung der Flughafen Wien AG erfolgt mithilfe eines Kennzahlensystems, das auf ausgewählten, eng aufeinander abgestimmten Kenngrößen basiert. Diese Steuerungsgrößen definieren das Spannungsfeld zwischen Wachstum, Rentabilität und finanzieller Sicherheit, in dem sich die FWAG bei der Verfolgung ihres obersten Unternehmensziels „profitables Wachstum“ bewegt.

Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung. Die Abschreibungsaufwendungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Marge, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2019 wird eine EBITDA-Marge von 35,0% nach 33,9% im Vorjahr ausgewiesen.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Auf Konzernebene wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt, gemessen. Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen.

Die Finanzverbindlichkeiten verringerten sich durch Tilgungen (abzüglich Aufnahmen) 2019 gegenüber 2018. Die liquiden Mittel unter Berücksichtigung von Termineinlagen (sonstige Forderung in Höhe von € 125,7 Mio.; 2018: € 156,1 Mio.) stiegen um € 8,0 Mio. und betragen zum Stichtag € 167,4 Mio. (2018: 159,4).

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBITDA-Marge vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax – ROE), die das Verhältnis von Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt.

**› Rentabilitätskennzahlen in € Mio. bzw. in %**

	2019	2018
EBIT in € Mio.	168,0	139,4
EBITDA in € Mio.	264,4	239,7
EBIT-Marge in %	22,2	19,7
EBITDA-Marge in %	35,0	33,9
ROE in %	14,6	12,3

Erläuterungen zu den Kennzahlen:

**EBIT-Marge**

EBIT (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern

Formel: EBIT / Umsatz

**EBITDA-Marge**

EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = EBIT plus Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Formel: (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz

**ROE**

(Return on Equity after Tax)

Formel: Jahresüberschuss / durchschnittliches Eigenkapital

(inkl. Investitionszuschüssen)

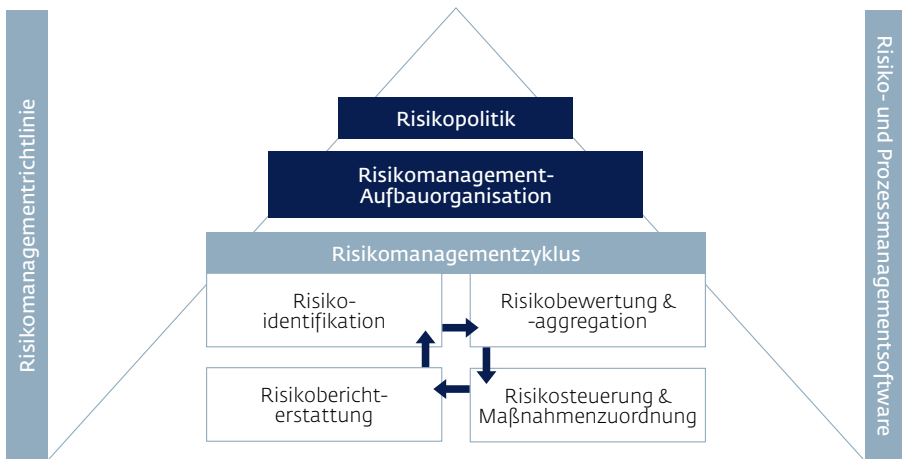
Durchschnittliches Eigenkapital: (Eigenkapital Vorjahr plus laufendes Jahr) / 2



# Risiken der zukünftigen Entwicklung

## › Risikomanagementsystem

Um wesentliche Chancen und Risiken der zukünftigen Geschäftsentwicklung zeitnah und umfassend abbilden zu können, verfügt die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) über ein Risikomanagementsystem, das alle relevanten Aspekte identifiziert, analysiert, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt. Dieses System ist in der folgenden Grafik wiedergegeben:



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

Die Prinzipien und Grundsätze des Risikomanagementsystems beruhen einheitlich für die gesamte Gruppe auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“. Die Operationalisierung und Umsetzung dieser Standards erfolgt durch eine eigene Richtlinie. Aufgrund der spezifischen organisatorischen Rahmenbedingungen hat der Flughafen Malta eine eigene Richtlinie zum Risikomanagement erlassen, die auf den eingangs erwähnten gruppenweit einheitlichen Standards aufbaut. In diesen Richtlinien werden jeweils die risikopolitischen Grundsätze, sowie die formalisierte Aufbau- und Ablauforganisation für die Wahrnehmung der Aufgaben und Agenden des Risikomanagements festgelegt.

Das Risikomanagement für die Flughafen Wien AG ist organisatorisch im Bereich des strategischen Controllings angesiedelt. Während aus dieser Funktion heraus sämtliche Risikomanagementaktivitäten zentral koordiniert werden, sind alle Beschäftigten der FWAG aufgefordert, sich in ihrem Tätigkeitsbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen, um die Funktion in die laufenden Geschäftsprozesse zu integrieren. Zuständig dafür sind insbesondere die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und den verbundenen Unternehmen.

Auf Basis dieser Verantwortlichkeiten wird der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der abschließenden Berichterstattung, effizient durchlaufen. >

Begleitet wird dieser Prozess von einer umfassenden Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems in Gestalt einer Prozess- und Risikomanagementsoftware, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht.

Außerdem nimmt das interne Kontrollsystem (IKS) Risikoagenden im Sinne der Sicherstellung der Zuverlässigkeit der betrieblichen Berichterstattung, der Einhaltung der damit verbundenen Gesetze und Vorschriften sowie des Schutzes des Vermögens der Flughafen-Wien-Gruppe wahr. Daneben prüft die Revisionsabteilung die Geschäftsgebarung und die Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Damit stehen dem Vorstand alle notwendigen Instrumente und Strukturen zur Verfügung, um Risiken frühzeitig zu erkennen und die entsprechenden Maßnahmen zu ihrer Abwehr bzw. Minimierung setzen zu können. Die bestehenden Systeme werden laufend evaluiert und weiterentwickelt.

Ergänzt wird das Risikomanagement um ein konzernweites Chancenmanagement, das dazu dient, rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen zu erkennen und zur Marktreife zu entwickeln. Weitere Informationen sind im nachfolgenden Textteil zu finden.

Im Folgenden werden die maßgeblichen Entwicklungen in den vier Hauptrisikoklassen der Flughafen-Wien-Gruppe dargestellt.

### › Gesamtwirtschaftliche, politische und rechtliche Risiken

Der Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe wird wesentlich von der weltweiten, europäischen und regionalen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die ihrerseits maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen bzw. eine nachhaltige Verlangsamung des Wirtschaftswachstums können daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens haben.

Das Wirtschaftswachstum in Europa hat sich im Jahr 2019 nach dem hohen Niveau in den vergangenen Jahren abgeschwächt. Nachdem das BIP 2018 noch um 1,9% gewachsen ist, wird für 2019 nur mit einem Wachstum von 1,2% gerechnet. Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass sich die Verlangsamung des Wachstums verfestigt, die Prognosen für 2020 und 2021 liegen ebenfalls nur bei 0,8% bzw. 1,2%. Hauptgrund dafür sind die hohe globale Unsicherheit, die schwache Auslandsnachfrage und die Auswirkungen der Corona-Virus Verbreitung, die Investitionen und Exporte belasten. (Quelle: OECD-Interim Economic Outlook, März 2020).

In Österreich wird für 2019 mit einem Wachstum in Höhe von 1,7% gerechnet, ein Wert, der über dem Durchschnitt des Euroraumes liegt, jedoch hinter dem Wachstum der vergangenen Jahre. Mittelfristig wird der Trend des schwächeren Wachstums fortbestehen. (Quelle: WIFO Konjunkturprognose, 19. Dezember 2019)

Für 2020 wurde ursprünglich ein stabiles bis leicht beschleunigtes Wachstum prognostiziert. Angesichts des Auftretens des Corona Virus ist dieser Ausblick nunmehr mit großer Unsicherheit behaftet. Ob und in welchem Ausmaß eine Schwächung der Konjunktur eintreten wird, hängt von der weiteren Dauer und Intensität der Epidemie ab.

Unsicherheiten im geopolitischen Bereich bestehen weiterhin im Hinblick auf die politischen Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Russland. Die von der Europäischen Union verhängten Sanktionen gegenüber Russland wurden am 19. Dezember um weitere sechs Monate (bis Ende Juli 2020) verlängert. Die Flughafen Wien AG erwar-

tet daraus jedoch keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien.

In der Golfregion gibt es seit Monaten politische Spannungen und Konflikte zwischen den USA und dem Iran. Als Konsequenz des Abschusses eines ukrainischen Verkehrsflugzeuges durch das iranische Militär Mitte Jänner 2020 hat die Austrian Airlines ihre Verbindung nach Teheran bis auf weiteres ausgesetzt. Die Auswirkungen auf den Flughafen Wien sind aber gering. Der Anteil des Irans am gesamten Passagieraufkommen am Flughafen Wien beträgt weniger als 0,3% (Berechnungsbasis abfliegende Passagiere). Bei einer weiteren Eskalation des Konfliktes und einem möglichen Übergreifen auf die gesamte Region ist allerdings mit negativen Auswirkungen in einem höheren Ausmaß zu rechnen. Der Marktanteil der Region Naher und Mittlerer Osten am gesamten Passagieraufkommen am Flughafen Wien liegt bei rund 5% (Berechnungsbasis abfliegende Passagiere).

Der per Ende Jänner 2020 vollzogene Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union hat nach Einschätzung von Wirtschaftsforschern aufgrund der vergleichsweise geringen Intensität der ökonomischen Verflechtungen zwischen Österreich und Großbritannien nur geringe Auswirkungen auf die österreichische Wirtschaft und somit auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien. Der durch den EU-Austritt hervorgerufene Dämpfungseffekt auf die österreichische Wirtschaftsleistung wird vom IMF – selbst bei einem Austritt ohne nachfolgende Einigung auf ein gemeinsames Handelsabkommen – mit maximal 0,5% angegeben. (Quellen: IHS, Februar 2017; IMF, Juli 2018). Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien sind demzufolge als gering einzustufen.

Punktuell könnten sich durch eine mögliche Abschwächung des britischen Pfunds und der damit verbundenen geringeren Kaufkraft der britischen Passagiere negative Auswirkungen auf die Umsätze im Bereich Shopping und Gastronomie ergeben. Insgesamt ist das Ausmaß dieses Risikos aber begrenzt. Im Jahr 2019 belief sich der Anteil Großbritanniens am Passagieraufkommen am Flughafen Wien, gemessen an den abgeflogenen Passagieren, auf 6,2%.

Eine höhere Relevanz hat der bevorstehende Austritt für den Flughafen Malta. Großbritannien hat dort einen Anteil von rund 23,4% (1-12/2019) am gesamten Passagieraufkommen. Dadurch könnten sich auch kurzfristig negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen ergeben.

Politische Spannungen bzw. terroristische Bedrohungen in einzelnen Ländern und Regionen haben negative Auswirkungen auf die Buchungslage in den entsprechenden Tourismusdestinationen. In der Vergangenheit war jedoch zu beobachten, dass derartige Rückgänge nur kurzfristiger Natur waren bzw. durch andere Destinationen kompensiert wurden. Negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien würden sich allenfalls dann ergeben, wenn diese Substitutionseffekte nur teilweise erfolgen oder alternative Destinationen per Individualverkehr bedient werden. Des Weiteren sind nachteilige Umsatzeffekte im Duty-free Geschäft möglich, falls Passagiere von Non-EU-Destinationen auf Ziele innerhalb des Binnenmarktes ausweichen.

Die EU-Kommission und die EU-Gesetzgebung arbeiten weiterhin die Punkte des im Dezember 2015 vorgestellten Aviation Package ab. Vor allem die Revision der EASA (European Union Aviation Safety Agency)-Grundverordnung konnte bereits abgeschlossen werden. Die EASA erhält mehr und teilweise auch neue Kompetenzen.

Derzeit prüft die Europäische Kommission eine Revision der Richtlinie zur Entgeltregulierung. Hier steht die verpflichtende Anwendung einer einheitlichen single-till Regelung >

zur Berechnung der Flughafenentgelte zur Diskussion. Eine Umsetzung dieser Regelung könnte die Ertragslage der Verkehrsflughäfen wesentlich beeinflussen.

Für die Evaluierung der Bodenverkehrsdienste (BVD)-Richtlinie wurde im Februar 2019 eine Roadmap veröffentlicht, die die Evaluierung voraussichtlich bis 2021 vorsieht. Der Ausgang dieser Bewertung ist derzeit noch offen. Eine weitere Zunahme der Anzahl an Handling-Agents in den zugangsbeschränkten Bodenabfertigungsdiensten würde den Wettbewerbs- und Preisdruck am Markt weiter verschärfen.

Seit dem Jahr 2012 ist auch die Luftfahrt in das System des „European Union Emissions Trading System“ (EU ETS) einbezogen. Die ICAO (International Civil Aviation Organization) hat sich nun auf eine Vorgangsweise zur Reduktion bzw. zum Ausgleich klimaschädlicher Emissionen aus dem Luftverkehr geeinigt.

Die Kosten der ETS-Zertifikate dürften in den kommenden Jahren jedoch deutlich steigen, da in Phase 4 des EU-Emissionshandels (ab 2021) mit einer weiteren Reduktion der ETS-Zertifikate gerechnet werden muss. Dies könnte zur Folge haben, dass der Flugverkehr im europäischen Kontext teurer wird.

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene wird derzeit intensiv über neue Maßnahmen zur Reduktion von CO<sub>2</sub> Emissionen diskutiert. Von möglichen neuen Regularierungen bzw. Änderungen bei der Besteuerung von fossilen Energieträgern ist potenziell auch der Luftverkehr betroffen. Die von der österreichischen Bundesregierung im Koalitionsabkommen angekündigte Erhöhung der Ticketsteuer auf der Kurz- und Mittelstrecke führt zu einer Verteuerung der Ticketpreise und würde sich negativ auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien auswirken.

Weiters können Änderungen von behördlichen Auflagen oder relevanten gesetzlichen Grundlagen Einfluss auf das Unternehmensergebnis nehmen. Diese politischen und regulatorischen Risiken werden laufend beobachtet und bewertet. Hinsichtlich der zulässigen Flugbetriebszeiten bzw. der bestehenden Nachtflugregelung erwartet die FWAAG keine Veränderung der aktuellen Regelung. In Gestalt des Dialogforums hat die Flughafen Wien AG die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden bzw. ihren Behörden auf eine breite und sehr stabile Basis gestellt. Im Vordergrund stehen eine transparente Informationspolitik und eine umfassende Einbindung der von Lärmemissionen aus dem Luftverkehr betroffenen Städte und Gemeinden.

Die Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) kann Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands nach sich ziehen. Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften wird daher durch unternehmensinterne Richtlinien, die die Umsetzung der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) sowie der Market Abuse Regulation (MAR) sicherstellen, gewährleistet. In der Flughafen Wien AG wurden zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um temporäre Vertraulichkeitsbereiche ergänzt werden. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. Da die Inhalte der ECV nunmehr in der die Vollharmonisierung bezweckenden MAR und den sie ergänzenden Rechtsakten abschließend geregelt sind, kam es mit 3. Jänner 2018 aus Gründen der Europarechtskonformität zur ersatzlosen Aufhebung der ECV.

## › Markt- und Wettbewerbsrisiken

Weltweit gesehen präsentiert der Branchenverband IATA (International Air Transport Association) trotz der Abschwächung des weltweiten Wirtschaftswachstums einen durchaus positiven Ausblick für die Luftfahrtbranche mit einem globalen Passagierwachstum von 3,7% im Jahr 2019 (2018: 6,9%), gemessen an abgeflogenen Passagieren. Der Luftgüterverkehr wurde erwartungsgemäß stark von dem sinkenden Welthandel beeinflusst. Die Luftfracht verzeichnete daher 2019 einen Rückgang in Höhe von -3,3% im Jahr 2019 (2018: +3,4%) gemessen an Fracht- und Post-Tonnenkilometern (Quelle: IATA Economic Performance of Airline Industry 12/2019).

Das Jahr 2019 war für die Luftfahrtbranche insgesamt ein herausforderndes. Passagiere profitierten weiterhin von niedrigeren Preisen und einem wachsenden Angebot, während das schwache Wirtschaftswachstum und das geringere Wachstum des Welthandels die Gewinne der Branche, trotz des niedrigen Kerosinpreises drückten. Für die europäischen Airlines rechnet die IATA für das Jahr 2019 mit einem Gesamtgewinn in Höhe von US\$ 6,2 Mrd. nach Steuern (2018: US\$ 9,1 Mrd.).

Vor der Ausbreitung der Epidemie hatte die IATA den Fluggesellschaften hohe Wachstumsraten in Höhe von + 4,0 % prognostiziert. In einer im März 2020 revidierten Prognose, in welcher die IATA die Auswirkungen der Corona Epidemie abzuschätzen versucht, geht sie von einem weltweiten Umsatzrückgang zwischen 4,7% und 19% aus, je nach Verlauf und Ausbreitung der Infektionswelle. (Quelle: IATA 03/2020).

Die Flughafen Wien AG geht davon aus, dass die kompetitive Markt- und Wettbewerbssituation in der europäischen Luftfahrt weiterhin auch in den nächsten Jahren bestehen bleibt, nicht zuletzt aufgrund einer anhaltend offensiven Preis- und Wachstumspolitik von sogenannten Low-Cost Carriern (LCC).

Auch am Flughafen Wien wurde das starke Wachstum in den letzten beiden Jahren von der starken Entwicklung der Low-Cost Carrier getrieben. Nach dem Rekordjahr 2019 (+17,1% Passagierwachstum am Standort Wien) wird jedoch innerhalb der nächsten beiden Jahre mit einer Marktkonsolidierung und einem damit verbundenen Rückgang der angebotenen Kapazitäten am Standort Wien-Schwechat gerechnet. Darüber hinaus wird das Wachstum durch die limitierte Pistenkapazität im bestehenden 2-Pisten-System begrenzt. Insgesamt rechnet die Flughafen Wien AG jedoch für 2020 nicht nur mit einer Abflachung des Wachstums sondern aufgrund der Effekte aus der Verbreitung der Corona Epidemie mit einem Rückgang von Flugbewegungen und Passagierzahlen.

Der hohe Preis- und Wettbewerbsdruck durch Low-Cost Carrier stellt insbesondere für die traditionellen Netzwerk-Carrier eine große Herausforderung dar. Für die Airports bedeutet diese Entwicklung, dass der Druck der Netzwerk-Carrier auf ihre jeweiligen Hub-Airports, Tarife und Vorleistungskosten möglichst niedrig zu halten, weiterhin hoch bleibt. Beide Aspekte belasten tendenziell den von den Airports erzielbaren Ertrag pro Passagier und erfordern weiterhin hohe Anstrengungen zur Steigerung der Kosteneffizienz und Produktivität.

Austrian Airlines ist mit einem Anteil von 43,2% im Jahr 2019 (2018: 47,5%) am gesamten Passagieraufkommen am Standort Wien der größte Kunde der FWAG. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Die Austrian Airlines konnten im vergangenen Jahr die Zahl der beförderten Passa- >

giere insgesamt um 5,1% steigern (am Standort Wien um 6,4%), und ihr Angebot gemessen in angebotenen Sitzkilometern um 2,9% (2018: +9,7%) ausbauen.

Austrian Airlines hat im November 2019 unter dem Namen „PE20“ ein ambitioniertes Kostensenkungsprogramm angekündigt. Insgesamt sollen jährlich rund € 90 Mio. eingespart werden, 700-800 Planstellen sind von den Einsparungen betroffen. Weiterhin festhalten möchte die Austrian Airlines an ihrem im Jänner 2020 angekündigten Strategieprogramm #DriveTo25. Ziel dieses Programmes ist das Wiedererreichen der Investitionsfähigkeit und die Erneuerung der für den Standort Wien wichtigen Langstrecke. Eine Entscheidung über die anstehende Modernisierung der Langstreckenflotte ist seitens des Mutterkonzerns jedoch weiterhin offen.

Die Flughafen Wien AG sieht das Festhalten an der beschlossenen Strategie und das vorgestellte Programm zur Steigerung der Effizienz und Produktivität als wichtigen Beitrag zur Fortsetzung einer wachstumsorientierten Netzwerkstrategie mit einem Fokus auf den Ost-West-Verkehr. Eine Änderung dieser Ausrichtung würde die Position des Flughafen Wien als bedeutsame europäische Luftverkehrsdrehscheibe negativ beeinflussen und zu Rückgängen im Transferaufkommen führen.

In der unmittelbaren Catchment Area des Flughafen Wien werden insbesondere die Entwicklungen am Flughafen Bratislava als relevant erachtet und genau beobachtet.

Insgesamt versucht die FWAG mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Entgelte- und Incentive-Modellen, die für alle Fluglinien gleichermaßen gelten, dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Insbesondere wird dabei das Ziel verfolgt, das Marktrisiko der Fluglinien mitzutragen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Die ausländischen Flughafenbeteiligungen in Malta (vollkonsolidiert) und Košice (at-Equity-Konsolidierung) unterliegen ebenfalls den oben genannten branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. In Summe betrachtet hat sich das Verkehrsaufkommen an den beiden Flughäfen im vergangenen Jahr sehr positiv entwickelt.

Malta ist derzeit als Feriendestination sehr gefragt und entwickelt sich immer stärker zu einer Ganzjahresdestination im Tourismus. Das Passagierwachstum im Jahr 2019 betrug 7,4% – ein sehr gutes Ergebnis nach den Rekordjahren 2017 und 2018, in denen ein Wachstum im zweistelligen Prozentbereich erzielt werden konnte.

Unsicherheiten bestehen jedoch weiterhin hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Home-Carriers Air Malta. Dieser verfügte 2019 über einen Marktanteil von rund 28,7% (gemessen am gesamten Passagieraufkommen am Flughafen Malta). Ein Ausfall der Airline hätte kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafen Malta. Mittel- und langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazitäten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden.

Der Flughafen Košice konnte 2019 das Passagieraufkommen um rund 3% gegenüber dem Vergleichszeitraum aus dem Jahr 2018 steigern. Dieses Wachstum konnte trotz der Einstellung der Verbindung nach Bratislava durch Czech Airlines (CSA) im Jänner und der Verbindung nach Istanbul durch Turkish Airlines im Juni erreicht werden. Auch die im Jahr 2019 erstmals bediente Route nach London-Southend wurde von Ryanair wieder aufgegeben. Neu ist die Verbindung nach Düsseldorf durch Eurowings hinzugekommen.

Im Rahmen von betriebswirtschaftlichen Optimierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen von Airlines besteht immer das Risiko, dass Verbindungen von und zu Regional-

flughäfen gestrichen bzw. ausgedünnt werden. Dieses Risiko traf Košice besonders im Jahr 2019, was auch das moderate Wachstum im Vergleich zu den Vorjahren erklärt. Allerdings hat Ryanair bereits angekündigt ab April 2020 wieder eine Verbindung nach London-Stansted aufzunehmen und dreimal wöchentlich zu bedienen.

Im Bereich Abfertigungsdienste konnte die Flughafen Wien AG im Berichtsjahr ihre führende Marktposition sowohl im Ramp-Handling als auch in der Frachtabfertigung erfolgreich verteidigen. Grundlage für die hohe Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern sind maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards. Das Risiko von Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen von langfristigen Dienstleistungsverträgen mit den wichtigsten Key Accounts (Austrian Airlines, Eurowings, easyjet und Lufthansa) abgesichert.

Nachdem bereits im Vorjahr ein Plus bei der Anzahl der vom Ramp-Handling der Flughafen Wien AG durchgeführten Flugzeugabfertigungen in der Höhe von 3,6% erzielt werden konnte, konnte die Dynamik im Jahr 2019 mit einem Zuwachs von 12% weiter gesteigert werden. Die rasch wachsende Wizz Air konnte als neuer Kunde im Ramp-Handling gewonnen werden und hat dazu beigetragen, dass der Marktanteil der Flughafen Wien AG in der Flugzeugabfertigung bis Ende des Jahres 2019 auf mehr als 87% angewachsen ist.

Die hohe Wettbewerbsintensität zwischen den Airlines steigert weiterhin den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister und besonders die Abfertigungsdienste. Aufgrund dieser Herausforderungen wurden im Jahr 2018 eine Vielzahl an Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz der Arbeitsabläufe entlang der gesamten Wertschöpfungskette erarbeitet, die im Jahr 2019 Schritt für Schritt erfolgreich umgesetzt wurden.

Der in den vergangenen Jahren zu beobachtende Trend in Richtung des Einsatzes größerer Fluggeräte wird sich weiter fortsetzen. So hat beispielsweise die Austrian Airlines bereits begonnen, die bestehende Flotte aus Dash 8-400 bis 2021 abzugeben und durch größere Airbus A320 zu ersetzen. Die FWAG geht daher davon aus, dass das Flugbewegungswachstum auch in den kommenden Jahren unter dem Passagierwachstum liegen wird. Daraus ergibt sich eine Dämpfung für das zukünftige Wachstumspotenzial im Ramp-Handling. Allerdings steigen durch den Einsatz der größeren Flugzeuge auch die Durchschnittserlöse pro Flugzeugabfertigung und damit kann die reduzierte Dynamik beim Mengenwachstum über die Preise teilweise kompensiert werden.

Im Cargo-Bereich stellt die Marktmacht einiger weniger Airlines (z. B. Lufthansa Cargo) und Speditionen ein gewisses Risiko dar. Durch eine ständige Beobachtung der Airlines sowie die Akquisition von neuen Kunden soll eine breitere Streuung des Portfolios und damit eine Reduktion dieses Risikos erreicht werden. Zudem reagiert die Frachtentwicklung äußerst sensibel auf konjunkturelle Schwankungen.

Im Retail-&-Properties-Bereich vermietet die FWAG Gebäude und Flächen, die primär von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäftsentwicklung von jener des Luftverkehrs abhängig ist (Retailer, Fluggesellschaften, etc.). Damit unterliegt dieser Bereich nicht nur den allgemeinen Risiken des Immobilienmarktes, sondern auch den Risiken der Veränderung des Passagieraufkommens bzw. der Veränderung der Kaufkraft der Passagiere, etwa im Zusammenhang mit der Abwertung der jeweiligen Heimatwährung gegenüber dem Euro (Währungsrisiken). Dies hat aufgrund von umsatzabhängigen Vertragskomponenten Auswirkungen auf die Ertragssituation der FWAG im Retail- und Immobilienbereich.

&gt;

## › Finanz- und Investitionsrisiken

Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement zuständig und überprüft die entsprechenden Risikopositionen regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings. Zinsrisiken resultieren insbesondere aus den variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Der sukzessive Abbau der variablen Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG bereits deutlich reduziert.

Der bestehende EIB-Kreditvertrag (European Investment Bank) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags haften nunmehr drei Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen für den Kreditrestbetrag, aktuell € 300 Mio. Der Zinssatz ist auf die Restlaufzeit fixiert.

Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie die verwendeten Finanzinstrumente, um diesen Risiken zu begegnen, finden sich im Konzernanhang unter Anhangergläuterung (37).

Die bereits oben angesprochenen allgemeinen bzw. spezifischen Marktrisiken sowie länderspezifische, politische und regulatorische Risiken in Malta und der Slowakei können die mittelfristige Planung der Beteiligungen am Flughafen Malta bzw. Košice negativ beeinflussen und zu Wertminderungen von Vermögen, Firmenwerten bzw. Beteiligungsansätzen führen.

Investitionsprojekte der FWAG unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfällen, Baukostensteigerungen oder Veränderungen in der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt daher eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts. Die anschließende Risikoüberwachung wird durch ein standardisiertes Analyse- und Bewertungsverfahren im Rahmen des Projektcontrollings vorgenommen. Sofern von den Projektbeteiligten spezielle Risiken erkannt werden (z.B. kontaminiertes Erdreich), werden diese im Rahmen der entsprechenden Vor- und Nachkalkulation berücksichtigt. Die einzuhaltenden Vorschriften bezüglich Projektorganisation, Prüf- und Freigabeschritten im Rahmen der Abwicklung von Bauprojekten werden von der FWAG in einem eigenen Bauhandbuch (BHB) als verbindliche Konzernanweisung festgelegt.

Sämtliche Investitionsprojekte erfolgen unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die von Experten erwartete mittel- und langfristige Steigerung der Passagierzahlen bildet die Basis für eine zeit- und bedarfsgerechte Bereitstellung von neuen Kapazitäten und die Berechnung von projektspezifischen Renditen. Dadurch wird das Investitionsrisiko von neuen Projekten (z.B. geringe Auslastung) deutlich reduziert.

Der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) stellt ein Schlüsselprojekt für die langfristigen Entwicklungs- und Wachstumspotenziale der FWAG dar und wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt, da auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze im bestehenden 2-Pisten System nach dem Jahr 2025 erreicht.

Nachdem das BVwG am 28. März 2018 den Bau der 3. Piste unter zusätzlichen Auflagen genehmigt hat, gab der VwGH am 18. März 2019 bekannt, dass er sämtliche eingebrachten Beschwerden gegen diese Genehmigung abgelehnt hat und die Umweltverträglichkeitsprüfung damit letztinstanzlich abgeschlossen ist.

Sämtliche Bewertungen von Vermögenswerten erfolgten unter der Prämisse des Fortbestehens der Drehscheibenfunktion des Flughafen Wien als Ost-West-Hub.



## › Operative Risiken

Über die bereits erwähnten Faktoren hinausgehend wird die Verkehrsentwicklung von überregionalen und externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen latenten Risiken (Pandemien, Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen, Streiks, etc.) beeinflusst. Lokale Schadensrisiken, wie etwa Feuer, Naturgewalten, Unfälle oder Terror am Standort, sowie der Diebstahl bzw. die Beschädigung von Vermögenswerten stellen ebenfalls Risiken aus dem operativen Betrieb dar. Mit entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen bzw. Notfallplänen sowie mit hohen Sicherheitsstandards leistet der Flughafen Wien eine wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Dies erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Darüber hinaus sind diese Risiken durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung, etc.).

Negativen Einfluss auf den internationalen Luftverkehr hat seit Jahresanfang 2020 die von der Volksrepublik China ausgehende Erkrankung COVID-19 (coronavirus disease). Als Reaktion darauf haben zahlreiche Airlines ihre Verbindungen zu asiatischen und italienischen Destinationen ausgesetzt. Ebenso wurden Flüge nach Israel, in den Iran sowie zu Destinationen in den Fernen Osten von einigen Airlines stark reduziert oder überhaupt gestrichen. Dies gilt auch für unseren Home Carrier Austrian Airlines. Alles in allem sind die unmittelbaren Auswirkungen auf den Flughafen Wien allerdings als bedeutend einzuschätzen. Dies insbesondere weil wesentliche Kunden der Flughafen-Wien-Gruppe von massiven Kapazitätskürzungen und Einnahmeausfällen betroffen sind. Der Umfang der Auswirkungen hängt unmittelbar mit der zeitlichen Dauer der Infektionswelle zusammen.

Da der Flughafen Wien eine kritische Funktion als zentraler Infrastrukturversorger und Rückgrat der internationalen Vernetzung im gesamten osteuropäischen Raum wahrnimmt, werden besonders hohe Ansprüche an die Verfügbarkeit, die Zuverlässigkeit, die Qualität sowie die Datensicherheit der eingesetzten IKT-Systeme (Informations- und Kommunikationstechnologie) gestellt. Durch die Einbindung des Risikomanagements in die Planungsprozesse können Risiken bei IKT-Projekten frühzeitig identifiziert, analysiert wie auch bewertet und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos eingeleitet werden. Zu den wesentlichsten operativen IKT-Risiken zählen mögliche Ausfälle zentraler IKT-Infrastruktureinrichtungen und -services, die Beeinträchtigung der Grundversorgung bzw. die Zerstörung von zentraler IKT-Infrastruktur sowie ein möglicher Verlust von sensiblen Daten.

Für sämtliche betriebskritische IKT-Systeme, wie beispielsweise das Kernsystem des Flughafen Wiens „mach2“ oder das ERP-System (Enterprise Resource Planning) SAP, stehen Überwachungssysteme sowie Notfallprozeduren nach aktuellem Stand der Technik zur Verfügung, wodurch eine frühzeitige Erkennung, Analyse und Bewältigung von Vorfällen möglich ist und somit ein hoher Grad an Zuverlässigkeit erreicht werden kann. Aufgrund des geschäftlichen Erfordernisses werden IKT-Systeme in der Regel redundant und, wo nötig, hochverfügbar implementiert, sodass ein Ausfall von einzelnen Komponenten die Verfügbarkeit der Gesamtsysteme nicht gefährdet. Um die Ausfallkonzepte zu überprüfen und damit gewährleisten zu können, werden regelmäßige Notfalltests durchgeführt. Darüber hinaus werden zusätzlich zu bereits realisierten Maßnahmen und Kontrollen die Systeme laufend weiterentwickelt, um allen fachlichen und gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen.

&gt;

Bei der Basisinfrastruktur (Strom-, Wärme- und Kälteversorgung, Wasser und Abwasser) bestehen Risiken hinsichtlich der Verfügbarkeit zentraler Systeme. In diesem Bereich wurden und werden kontinuierlich Maßnahmen entwickelt, um größtmögliche Ausfallsicherheit zu erreichen (z.B. Ringleitungen).

In diesem Berichtsjahr wurde der Fokus auf die weitere Erhöhung der Ausfallsicherheit gelegt. Maßnahmen wurden vor allem hinsichtlich Redundanzkonzepte betriebskritischer (IKT-)Systeme und Anlagen gesetzt, die durch regelmäßige Überprüfungen mit Hilfe von Ausfall- und Umschalttests unterstützt werden. Generell ist jedoch festzuhalten, dass trotz aller gesetzten Maßnahmen ein gewisses Restrisiko hinsichtlich der Verfügbarkeit der Infrastruktur bestehen bleibt, das dem möglichen Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt geschuldet ist.

Auch am Malta International Airport sind Pläne für Notfallmaßnahmen, Krisen- sowie betriebliches Kontinuitätsmanagement in Kraft gesetzt. Diese werden regelmäßig überprüft und aktualisiert, um sicherzustellen, dass schnell und effektiv auf Störungen des operativen Betriebs reagiert werden kann.

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

### › Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der FWAG lässt keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen, weshalb der Fortbestand des Unternehmens auch zukünftig gesichert ist. Die FWAG erwirtschaftet ausreichend Mittel, um den Ausbau des Flughafens planmäßig voranzutreiben.

## Innovations- und Chancenmanagement

Das Innovations- und Chancenmanagement der FWAG befasst sich sowohl mit neuen kundenorientierten Produkten und Dienstleistungen als auch mit internen Prozessen und Verbesserungspotentialen. Diese unternehmensweite Plattform koordiniert und unterstützt diverse Innovationsprozesse, identifiziert und bewertet neue Geschäftsfelder und begleitet gegebenenfalls die Umsetzung neuer Potentiale.

Das Innovations- und Chancenmanagement beruht auf dem Open-Innovation-Ansatz, wodurch Innovationsprozesse strukturiert nach außen hin geöffnet werden. Zusätzlich zu unternehmensinternen Kanälen, werden im Rahmen von Benchmarks zu anderen Unternehmen sowie Flughäfen zukunftsweisende Ideen identifiziert. Im Zuge von Kooperationen mit Start-Ups, Universitäten und weiteren Partnern werden darüber hinaus neue Konzepte erarbeitet.

2019 konnte durch die Partnerschaft mit der weltweit renommierten Innovationsplattform „Plug and Play“ ein wegweisender Schritt gesetzt werden. Das aus dem Silicon Valley stammende Unternehmen wählte die Airport City am Flughafen Wien als Stand-

ort für ihre „Travel & Hospitality“ und „Smart City“ Programme und kooperiert von hier aus weltweit mit seinen Partnern. Zusätzlich profitiert die FWAG durch die direkte Zusammenarbeit mit Plug and Play als Corporate Partner und steigert dadurch ihr eigenes Innovationspotential.

Im Berichtsjahr wurden zusätzlich zahlreiche weitere Projekte behandelt. Unter anderem die Errichtung eines Co-Working Spaces und Innovations- bzw. Technologiezentrums in der Airport City, Ausbau des Conferencing-Angebots (beides als Teil des in Bau befindlichen Office Park 4), Entwicklung einer Smart City Steuerungssoftware, weiterer Ausbau von Photovoltaikanlagen, der Einsatz von diversen Technologien rund um Location Based Services (z.B. Bluetooth Beacons und geofencing) zur Ermöglichung von ortsbezogenen Dienstleistungen und Asset Tracking, Eröffnung zweier neuer Hangars für den General Aviation Bereich, oder etwa den Ausbau an Angeboten für Passagiere im Terminalbereich.

## **Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess**

Der Vorstand ist gemäß § 82 AktG für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verantwortlich. Nachfolgend wird dargestellt, wie der Vorstand der FWAG dieser gesetzlichen Anforderung nachkommt.

In Beteiligungsgesellschaften ist die jeweilige Geschäftsführung für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des jeweiligen Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie für die Einhaltung der in diesem Zusammenhang bestehenden konzernweiten Richtlinien und Vorschriften in letzter Instanz verantwortlich.

Die Ausgestaltung des internen Kontrollsystems (IKS) der FWAG wurde in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des internen Kontrollsystems der FWAG sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften. Das IKS im weiteren Sinne umfasst außerdem die Sicherung des Vermögens sowie auch die Sicherstellung der Vollständigkeit der Leistungserfassung und abrechnung.

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) herangezogen. Demnach umfasst ein internes Kontrollsystem die nachfolgend beschriebenen Komponenten: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware, die die Möglichkeit bietet, Risiken und Kontrollen prozessbezogen in Zusammenhang zu setzen.

### › Kontrollumfeld

Die Unternehmenskultur des Managements und der Mitarbeiter prägt das Kontrollumfeld der FWAG grundlegend. Das Unternehmen arbeitet aktiv an der Verbesserung der Kommunikation und der Vermittlung von Grundwerten, um Ethik und Integrität im Unternehmen und im Umgang mit anderen sicherzustellen. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet der selbst auferlegte Verhaltenskodex der FWAG, in dem die Regeln für die Gewährung und Annahme von Geschenken und Einladungen festgelegt werden.

Die Implementierung des internen Kontrollsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess ist in internen Richtlinien und Vorschriften festgelegt. Die Verantwortlichkeiten wurden an die Anforderungen des Unternehmens angepasst, um ein zufriedenstellendes Kontrollumfeld zu gewährleisten.

### › Risikobeurteilung

Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind. Die Wesentlichkeit ergibt sich aus einer Kombination aus Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Auswirkung (Schadenshöhe). Für die letztgenannte Größe wird der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Für die Bestimmung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird seit 2019 ein erweitertes Bewertungsmodell mit einer Reihe von qualitativen Aspekten auf Basis eines gewichteten Scoring-Modells verwendet. Berücksichtigt werden unter anderem Aspekte wie die Komplexität und der Automatisierungsgrad von Prozessen oder das Vorhandensein von spezifischen organisatorischen Sicherungsmaßnahmen. Die Ergebnisse dieser erweiterten Risikobeurteilung dienen als Basis für die Planung der Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision.

Bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses müssen punktuell Einschätzungen über zukünftige Entwicklungen vorgenommen werden. Dadurch entsteht das immanente Risiko, dass die zukünftige geschäftliche Entwicklung von diesen Planungsprämissen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte bzw. Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Einbringlichkeit von Forderungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen (siehe dazu Konzernanhang IV. „Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen“). Um das Risiko einer Fehleinschätzung zu minimieren, werden – soweit erforderlich – externe Experten zugezogen bzw. erfolgt eine Validierung anhand von externen Quellen, Peer-Group-Vergleichen und anderen geeigneten Instrumenten.

### › Kontrollmaßnahmen

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften und beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. Dadurch wird potenziellen Fehlern oder Abweichungen in der Finanzberichterstattung vorgebeugt bzw. werden sie entdeckt und korrigiert. Die Kontrollmaßnahmen reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch das Management und das Controlling bis hin zur spezifischen Überleitung von Konten und zur Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen.

Kontrollmaßnahmen in Bezug auf die IT-Sicherheit stellen einen Eckpfeiler des internen Kontrollsystems dar. So unterliegen sensible Tätigkeiten einer restriktiven Vergabe

von IT-Berechtigungen. Für Rechnungslegung und Finanzberichterstattung werden die ERP-Software SAP (inkl. SAP-BPC) und PC Konsol verwendet. Die Funktionsfähigkeit des Rechnungslegungssystems wird u.a. durch automatisierte IT-Kontrollen gewährleistet.

### › Information und Kommunikation

Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich der Finanzberichterstattung werden vom Management regelmäßig aktualisiert und über das Intranet oder interne Aushänge an alle betroffenen Mitarbeiter kommuniziert. Die Arbeit der Managementebenen hat u.a. zum Ziel, die Einhaltung der Richtlinien und Vorschriften, die das Rechnungswesen betreffen, sowie die Identifizierung und die Kommunikation von Schwachstellen und Verbesserungspotenzialen im Rechnungslegungsprozess sicherzustellen. Darüber hinaus nehmen die Mitarbeiter des Rechnungswesens laufend an Schulungen betreffend Neuerungen in der internationalen Rechnungslegung teil, um so Risiken einer Fehlberichterstattung zu minimieren zu können.

### › Überwachung

Die laufende unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling, der Revision sowie dem Aufsichtsrat. Überdies sind die jeweiligen Bereichs- und Abteilungsleiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. Für die definierten Kontrollen sind verantwortliche Personen festgelegt.

Die Kontrollen werden jährlich von der internen Revision auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Dabei wird sowohl die operative Effektivität (Durchführung der Kontrolle wie definiert) als auch die Designeffektivität (Ist-Treffsicherheit bzw. Angemessenheit der Kontrolle insbesondere in Hinblick auf das Risiko gegeben) überprüft und bewertet. Die Ergebnisse aus dieser Wirksamkeitsbeurteilung dienen im Rahmen der jährlich stattfindenden IKS-Reviews mit den Organisationseinheiten und Beteiligungsgesellschaften der Flughafen-Wien-Gruppe als Grundlage für permanente Systemoptimierungen im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses. Die Ergebnisse der Überwachungstätigkeiten sowie die Entwicklungen des IKS werden dem Prüfungsausschuss bzw. dem Aufsichtsrat berichtet.

# Forschung und Entwicklung

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

Im Jahr 2019 wurden vor allem folgende Themen umgesetzt:

## › Beladungsplanung Technologie-Upgrade

Das für die Beladungsplanung von Flugzeugen verwendete System ist eine Eigenentwicklung und wird einer Überarbeitung unterzogen, um den Benutzern neue Funktionen und state-of-the-art Benutzer-Oberflächen zur Verfügung zu stellen. Im Jahr 2019 wurde das Modul für Loadsheeting Agents modernisiert.

## › CDM (Collaborative Decision Making)

In Zusammenarbeit mit Austro Control wird laufend an der Verbesserung des CDM-Prozesses und weiter an der Erreichung der Stufe „fully implemented“ gearbeitet.

## › Zonenbasierte Mitarbeiter Disposition

Im Zuge der Restrukturierung des Handlings am Flughafen Wien wurde ein innovatives Abfertigungskonzept entwickelt. In diesem Rahmen wurde in kürzester Zeit eine maßgeschneiderte Lösung entwickelt und in den operativen 24/7 Betrieb überführt.

Insgesamt wurden im Servicebereich Informationssysteme im Geschäftsjahr 2019 Kosten in Höhe von € 1,7 Mio. (2018: € 1,4 Mio.) für die Entwicklung und Einführung von neuen Systemen erfasst.

Ein wesentliches Forschungsprojekt in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Wien hat die Steigerung der Passagierqualität zum Ziel, soll die Kapazitäten steigern sowie den Personaleinsatz optimieren.

Weiters wurde zur Verkehrsoptimierung der Vorfahrtsrampe bzw. um die Zu- und Abfahrt zu den Terminals zu beschleunigen, eine Lösung zur automatischen Freigabe der Ausfahrt mittels optischer Kennzeichenerkennung umgesetzt. Durch den Entfall des Haltens vor den Schranken wurde der Gesamtdurchsatz signifikant erhöht.

## Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB

Nachhaltigkeit ist für Management sowie Mitarbeiter der Flughafen Wien AG von herausragender Bedeutung. Der schonende Umgang mit Ressourcen, Verantwortung für das Umland und dessen Bürger, seinen Stakeholdern, wie zum Beispiel Passagiere, Mitarbeiter, Partner, und Kunden, ist tief in der Unternehmenskultur der Flughafen Wien AG verwurzelt.

Die Flughafen-Wien-Gruppe bekennt sich vorbehaltlos zu ihrer ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung. Ein wichtiges Anliegen ist es dabei, die vielfältigen Ziele balanciert zu verfolgen und an der nachhaltigen Entwicklung sowohl des Unternehmens als auch der Region aktiv mitzuwirken.

Nähere Informationen zum Geschäftsmodell der Flughafen-Wien-Gruppe sind im Kapitel „Die Flughafen-Wien-Gruppe“ zu Beginn des Lageberichts angeführt.

Der Flughafen Wien veröffentlicht jedes dritte Jahr einen Nachhaltigkeitsbericht, der die Stakeholder wie Mitarbeiter, Eigentümer, Kunden, Geschäftspartner, Anrainer und NGOs (Non-Governmental Organisationen) über die Aktivitäten, Entwicklungen und Kennzahlen in den Bereichen Wirtschaft, Soziales und Umwelt umfassend informiert.

Die Kennzahlen und Daten, die auch im Nachhaltigkeitsbericht abgebildet werden, werden unter [www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht](http://www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht) einmal jährlich auf den neuesten Stand gebracht. Der derzeit gültige Nachhaltigkeitsbericht 2017 berichtet über die Jahre 2015 bis 2017 sowie über die künftigen Nachhaltigkeitsziele. Er entspricht den Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards) und erreichte die Anwendungsebene „In Accordance Core“ und bezieht zudem die branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber mit ein. Der Bericht wurde extern vom TÜV Süd geprüft. Der nächste umfassende Nachhaltigkeitsbericht wird 2021 erstellt und wird über die Jahre 2018 bis 2020 berichten.

Die Berichte über Nachhaltigkeitskonzepte der internationalen Beteiligungen an den Flughäfen Malta und Košice sind in deren entsprechenden Berichten zu finden. Der Nachhaltigkeitsbericht des Flughafens Malta wird auf der Website des Flughafens ([www.maltairport.com](http://www.maltairport.com)) veröffentlicht.

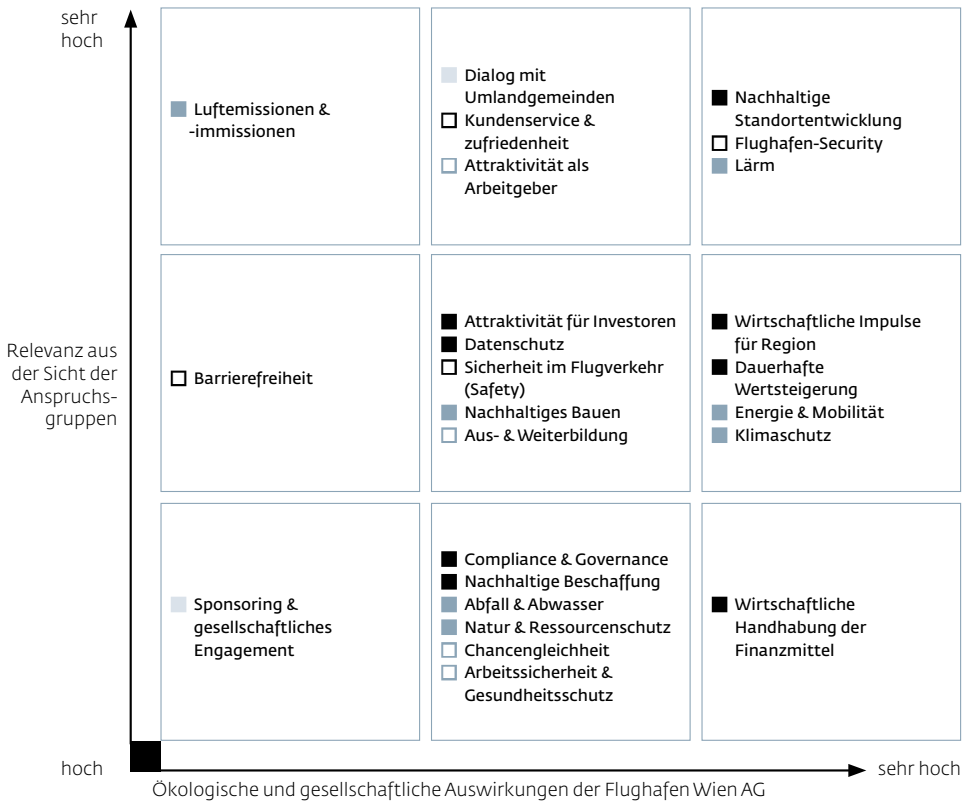
### › Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Um die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte des Unternehmens zu definieren, wurde ein Prozess gestartet, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante, externe Stakeholder eingebunden hat. Dies geschah unter anderem im Rahmen der regelmäßigen Stakeholder Kommunikation wie z. B. dem zu diesem Zweck etablierten Dialogforum oder in regelmäßigen Kundenbefragungen. Zusätzlich wurde eine Umfrage, die die relevanten Stakeholder miteinbezog, durchgeführt. Daraus ergab sich eine Wesentlichkeitsmatrix, die das Grundgerüst für die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren der Flughafen Wien AG bildet. Diese Wesentlichkeitsmatrix ist Grundlage für den Nachhaltigkeitsbericht des Flughafen Wien.

Die Wesentlichkeitsmatrix umfasst 24 Themen, die in folgenden Überkategorien zusammengefasst werden (können):

- › Umweltbelange
- › Sozial- und Arbeitnehmerbelange
- › Achtung der Menschenrechte
- › Bekämpfung von Korruption und Bestechung

### › Die Wesentlichkeitsmatrix der Flughafen-Wien-Gruppe



- Unternehmen & Management
- Kunden (Passagiere & Airlines)
- Umwelt, Energie & Klimaschutz
- Mitarbeiter
- Dialog & gesellschaftliches Engagement



## › Nachhaltigkeitsmanagement

Um das Ziel „Nachhaltigkeit“ kontinuierlich zu verfolgen und als wichtigen Bestandteil der Unternehmenstätigkeit zu verankern, hat der Flughafen Wien ein Nachhaltigkeitsprogramm definiert, aus dem sich Ziele und Maßnahmen ableiten, die laufend überprüft und weiterentwickelt werden. Das verantwortliche Team ist für die Koordinierung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsagenden zuständig.

Ausdruck findet die Nachhaltigkeitsstrategie in den vier Unternehmenswerten:

- › **Kundenorientierung:** „Die Bedürfnisse unserer Kunden zu erfüllen, ist unsere oberste Priorität. Wir begreifen uns als Dienstleister und begegnen unseren Kunden freundlich, respektvoll und mit Verständnis für ihre individuellen Wünsche. Fairer Umgang und ehrliche Kommunikation mit unseren Kunden und Geschäftspartnern ist uns ein Anliegen. Dabei überlassen wir aber nichts dem Zufall und setzen mit unserem Compliance System hohe Standards.“
- › **Professionalität:** „Höchste Professionalität und Engagement kennzeichnen unsere Arbeit. Wir sind stolz darauf, unsere Aufgaben genau, zuverlässig sowie auf Sicherheit bedacht zu erfüllen und integrieren neue Technologien und Verfahren in unsere Prozesse, um uns weiter zu verbessern. Als „Profis“ managen wir die unterschiedlichen Aspekte der Nachhaltigkeit und gehen mit aktuellen Herausforderungen professionell um. Wir setzen Nachhaltigkeitsziele und berichten regelmäßig über unsere Fortschritte. Etwa beim Klimaschutz, wo wir mit der Airport Carbon Accreditation neue Wege gehen, oder beim Thema Sicherheit, wo unser Security-Konzept für einen gefahrlosen Flughafenbetrieb sorgt.“
- › **Wirtschaftlichkeit:** „Wir gehen mit unseren wirtschaftlichen und natürlichen Ressourcen sowie mit der Energie sparsam, effizient und verantwortungsbewusst um. Wir verstehen uns als Wirtschaftsmotor der Region und wollen durch eine überlegte Standortentwicklung hin zur „Airport City“ fördernde Akzente setzen. Dabei steht ein intensiver Dialog mit unseren Stakeholdern im Vordergrund, denn wir wollen gemeinsam eine nachhaltige (Regional-) Entwicklung gestalten.“
- › **Respekt:** „Wir begegnen einander mit Vertrauen und Ehrlichkeit und sehen Fehler als Ansporn, besser zu werden. Wir haben Respekt vor Meinung und Leistung anderer und unterstützen einander gegenseitig. Die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG sind in ihrer Diversität ein Erfolgsfaktor unseres Unternehmens, den wir pflegen und ausbauen wollen. Daher wollen wir noch mehr Anstrengungen für ein attraktives Arbeitsumfeld, Chancengleichheit und interessante Karrieremöglichkeiten unternehmen.“

# 1) Umweltbelange

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Vor allem hat sich die Flughafen-Wien-Gruppe zum Ziel gesetzt, ihren Energieverbrauch weiter zu senken, die Auswirkungen der Lärmemissionen zu mindern und den dem Flughafen Wien anzurechnenden CO<sub>2</sub>-Ausstoß weiter zu senken und mittelfristig CO<sub>2</sub>-neutral zu werden. Dabei ist der Flughafen-Wien-Gruppe der ständige Dialog mit den Stakeholdern von größter Wichtigkeit, denn in vielen Fällen beeinflussen die Maßnahmen des Flughafens auch das Verhalten der Kunden und Passagiere positiv, etwa in den Bereichen Energie sparen, Facility-Management, oder Abfallentsorgung.

Der Flughafen Wien hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt, sowie nach der ISO-Norm 14001. Die erstmalige Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt, Überwachungsaudits wurden in den darauffolgenden zwei Jahren durchgeführt. 2018 wurde das Unternehmen rezertifiziert. Im Oktober 2019 fand wieder ein externes Überwachungsaudit statt. Die bei diesen Audits angeregten Verbesserungen werden nun sukzessive umgesetzt. EMAS liefert somit wichtige Leitlinien, um den Umweltschutz erfolgreich zu organisieren, Ressourcen einzusparen, Umweltrisiken frühzeitig zu erkennen und um das Unternehmen kontinuierlich zu Verbesserungen anzuhalten. Zudem erfüllt der Flughafen mit EMAS die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes.

Im Rahmen des UMS werden Umweltaspekte und deren Auswirkungen erfasst, relevante Themen identifiziert und mittels Nutzwertanalyse bewertet. Weiters werden Umweltpolitik, Ziele und Maßnahmen festgelegt und sowohl deren Fortschritt als auch die Performance des gesamten Systems anhand von festgelegten Kennzahlen, jährlichen Managementreviews sowie im Rahmen von internen und externen Audits regelmäßig überprüft.

Das UMS stellt auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicher. Dazu werden alle umweltrelevanten Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Bescheide) identifiziert, in einer Umweltdatenbank erfasst und die daraus entstehenden Verpflichtungen umgesetzt und überprüft. Die Verantwortung für die erfolgreiche Umsetzung des UMS liegt beim Vorstand und bei den Führungskräften entsprechend der Linienorganisation der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umweltmanager, angesiedelt im Geschäftsbereich „Operations“, Abteilung „Umweltmanagement“, koordiniert und steuert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz. Dabei wird er von einem Umweltteam unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen der verschiedenen Unternehmensbereiche zusammensetzt.

Der Flughafen Wien konnte sich zuletzt in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Das unterstreichen die kontinuierlich verbesserten wirtschaftlichen Ergebnisse bei gleichzeitiger Steigerung der Energieeffizienz um 36,3% im Zeitraum von 2012 bis 2019. Darüber hinaus wurden im Jahr 2019 in der Flughafen Wien AG weitere € 0,9 Mio. (2018: € 0,9 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Lärmschutzprogramm). Im Fokus stand dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissi-

onen, um die Auswirkungen des Flugbetriebs auf das Umfeld, vor allem auf die Anrainer, möglichst gering zu halten.

### › Risiken

Um die Risiken, die sich durch den Flugverkehr und den Flughafenbetrieb auf die Umwelt ergeben, zu minimieren, bekennt sich die Flughafen-Wien-Gruppe zu einem bewussten und schonenden Umgang mit den vorhandenen Ressourcen. Neben dem Fokus auf Maßnahmen und Projekten im eigenen Flughafenbetrieb, beteiligt sich die Flughafen-Wien-Gruppe auch bei internationalen Initiativen und Programmen der Luftfahrtbranche. Die im Rahmen des integrierten Umweltmanagements durchgeführten Maßnahmen zielen neben der Minimierung von allgemeinen Umweltrisiken auf die Reduktion von Ressourcenverbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen ab.

### › Energieeffizienzprogramm

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und bereits zahlreiche Projekte umgesetzt. Die 4 Photovoltaik-Anlagen am Standort Flughafen Wien haben eine Nennleistung von rund 2.700 kWp, wodurch ein jährlicher Ertrag von etwa 1,5 Mio. kWh generiert werden kann. Außerdem werden in 2020 zusätzlich 2.500 Solarmodule auf den Dächern der Parkhäuser 3 und 8 angebracht. Damit vergrößern sich die Solarflächen am Wiener Airport um rund die Hälfte auf rund 16.000m<sup>2</sup>. Das entspricht in etwa einer Größe von drei Fußballfeldern.

Die Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf die energieeffizientere LED Technologie wird laufend fortgesetzt. Der Flughafen Malta setzt ebenfalls Photovoltaik-Anlagen zur Stromerzeugung ein und hat auf LED Beleuchtung umgestellt.

Die Erweiterung der Photovoltaik-Anlagen ist nur eine von vielen Maßnahmen im Rahmen des energieeffizienten Umweltmanagements am Flughafen Wien. So wird die E-Flotte mit aktuell mehr als 380 E-Fahrzeugen laufend ausgebaut. Ein weiterer Fokus liegt auf der nachhaltigen Bauweise für künftige Gebäude wie dem Office Park 4 sowie der Energieoptimierung bestehender Bauten mittels der eigens entwickelten Smart City Steuerungssoftware. Nicht zuletzt werden dienstliche Flüge der FWAG-Mitarbeiter durch den Kauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten kompensiert.

Auch am Flughafen Malta wurden die Photovoltaik-Anlagen erweitert, wodurch sich die Erzeugung von erneuerbarer Energie mehr als verdreifacht hat. Die Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf die energieeffizientere LED Technologie wurde auch im Geschäftsjahr 2019 weiter fortgesetzt.

### › Smart Airport City

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

&gt;

### › **Fluglärmmanagement**

Europaweit gelten der Straßen- und Schienenverkehr als Hauptverursacher von Lärmbelastung, gefolgt vom Flugverkehr. Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe. Das Bundesumgebungslärmschutzgesetz regelt die Schwellenwerte in Zusammenhang mit Fluglärm, die zum Schutz der ansässigen Bevölkerung nicht überschritten werden dürfen – nämlich ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von 65 dB. Das Engagement des Flughafens Wien geht aber deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus: So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm des Flughafens das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB, das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB.

### › **Lärmschutz**

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafens Wien hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel.

Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht übernimmt der Flughafen 50 % bis 100 % der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen. Bis Ende 2019 wurde auf diese Weise für 6.297 Objekte ein bauphysikalisches Gutachten erstellt und für 2.971 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Ein positiver Nebeneffekt: Durch bessere Gebäudedämmung und weniger Heizkosten, konnte in den betroffenen Gebieten der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um ca. 1.300 Tonnen pro Jahr reduziert werden.

Weiters verpflichtete sich die Flughafen Wien AG, Liegenschaften, die sich in einer Lärmzone mit einem Dauerschallpegel größer als 65 dB (A) am Tag bzw. 57 dB (A) in der Nacht befinden, zum Verkehrswert abzulösen. Diese Möglichkeit nahmen bis dato zwei der rund 60 von dieser Regelung umfassten Liegenschaftseigentümer in Anspruch.

### › **Nachtflugbewegungen**

Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren sollte die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Wien in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden, was im Berichtsjahr auf Grund von übermäßigen Verspätungen durch Schlechtwetter bzw. Engpässen im europäischen Luftraum nicht erreicht werden konnte. Für das Jahr 2019 wurde somit der Zielwert laut Mediation von 4.700 Bewegungen um 207 Bewegungen überschritten. Im relevanten Durchrechnungszeitraum von 2015 bis 2019 (5 Jahre) wurde der Wert um 0,6 % unterschritten und erfüllt somit die Auflagen aus dem Mediationsvertrag. Eine weitere schrittweise Reduktion auf 3.000 Bewegungen pro Jahr ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der 3. Piste vorgesehen. Details zur Nachtflugsituation können dem Evaluierungsbericht, der vom Verein Dialogforum Flughafen Wien jeweils etwa Mitte des Jahres veröffentlicht wird, unter [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at) entnommen werden.

## › Emissionen und Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringen Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen bei. Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung und die Erstellung einer jährlichen CO<sub>2</sub>-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden laufend Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren. Mithilfe einer CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanz beteiligt sich der Flughafen Wien auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System, [www.airportcarbonaccreditation.org](http://www.airportcarbonaccreditation.org)). Der Flughafen Wien wurde bereits im Jahr 2013 Level 1 zertifiziert, 2015 erfolgte der Aufstieg zum Level 2 und im Oktober 2016 wurde erstmalig die Level-3-Zertifizierung erreicht.

Die Flughafen Wien AG hat im Berichtsjahr zum vierten Mal die Level-3-Zertifizierung eingereicht, die eine weitere Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen am Standort unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässigen Unternehmen vorsieht. Um diesen Level 3 zu erreichen, mussten alle am Standort ansässigen Unternehmen in Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung eingebunden werden. Um deren CO<sub>2</sub>-Emissionen besser identifizieren zu können, trat auch der Flughafen Malta im Jahr 2016 dem ACI Airport Carbon Accreditation Programm bei.

Trotz weiteren Wachstums will der Flughafen Wien bis 2030 CO<sub>2</sub> Neutralität erreichen. Um an dieses Ziel zu gelangen, wird konsequent am Umweltprogramm gearbeitet.

Um deren CO<sub>2</sub>-Emissionen besser identifizieren zu können, trat auch der Flughafen Malta im Jahr 2016 dem ACI Airport Carbon Accreditation Programm bei und begann bereits, sich auf die Level 2 Zertifizierung in 2020 vorzubereiten. Dazu wird ein detaillierter Ziel- und Maßnahmenplan erarbeitet, um die CO<sub>2</sub> Emissionen weiter zu reduzieren. Der Flughafen Malta hat sich das Ziel gesetzt bis 2050 CO<sub>2</sub> Neutralität zu erreichen.

## › Abfall

Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und je nach Möglichkeit einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Gesamtmenge Abfall betrug im Jahr 2019 am Flughafen Wien 4.299 Tonnen (2018: 4.326 Tonnen).

Im Jahr 2016 konnte am Flughafen Malta die Überwachung des Abfallmanagements und die Berichterstattung mit einem neuen Auftragnehmer verbessert werden. Die Gesamtmenge in 2019 betrug rund 1.276 Tonnen (2018: rund 1.068 Tonnen).

## › Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch der Flughafen-Wien-Gruppe ohne Kunden fiel 2019 im Vergleich zu 2018 um rund 65.000 m<sup>3</sup> auf 446.123 m<sup>3</sup>. Rechnet man die Kunden hinzu, stieg der Verbrauch aufgrund des Passagierwachstums um 15%.

Der Flughafen Malta ist durch seine Lage von geringeren Niederschlagsmengen geprägt, wodurch ein bewusstes Umgehen mit Wasser essentiell ist. Neben gesammelten Regenwasser und Grundwasser, werden fehlende Kapazitäten zugekauft. Im Rahmen des laufenden Energieeffizienzprogrammes wurde in 2019 beim Wasserverbrauch weitere Einsparungen von 12,4% pro Verkehrseinheit erzielt.

&gt;

### › Nachhaltige Beschaffung

Die nachhaltige bzw. ökologische Beschaffung, also der Einkauf von umweltfreundlichen Produkten und Leistungen, bei deren Herstellung bzw. Erbringung auch soziale Standards eingehalten werden, ist ein wichtiges Unternehmensziel. Ebenso wird hier die Regionalität berücksichtigt.

In Österreich wurde unter Federführung des Umweltministeriums der „Nationale Aktionsplan für nachhaltige Beschaffung“ (kurz: naBe-Aktionsplan) ins Leben gerufen. Auf diese Weise werden nachhaltige Kriterien beim Beschaffungsvorgang berücksichtigt und der naBe-Aktionsplan gemeinsam umgesetzt. Der Aktionsplan wird seit Herbst 2010 in der Bundesbeschaffung GmbH (kurz BBG) umgesetzt. Auch die Beschaffungen der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgten zum Teil über die BBG. Zudem unterliegt der Flughafen Wien teilweise den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes.

Die größten Lieferanten in Bezug auf den Bestellwert sind den Sektoren Bau, Erdölverarbeitung, Metallverarbeitung, Spezialfahrzeuge, Technologie und unterschiedlichen Dienstleistungen wie etwa IT oder Airport Handling zuzuordnen. Gemessen an dem Bestellwert stammt der überwiegende Teil der Auftragnehmer dabei aus der unmittelbaren Region des Flughafens: 80% der 35 größten Lieferanten kommen aus Wien und Niederösterreich, 2% aus anderen österreichischen Bundesländern und 18% aus Europa.

## › Ausgewählte Kennzahlen

### › Standort Flughafen Wien

		2019	Veränderung	2018
Verkehrseinheiten	VE	33.716.888	15,3%	29.238.913
Passagiere	PAX	31.662.189	17,1%	27.037.292
Verbrauch elektrische Energie pro Verkehrseinheit	kWh/VE	2,72	-15,9%	3,24
Verbrauch elektrische Energie	MWh	91.855	-3,0%	94.739
Wärmeverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,46	-12,0%	1,66
Wärmeverbrauch	MWh	49.329	1,5%	48.591
Kälteverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	0,92	-16,5%	1,10
Kälteverbrauch	MWh	30.967	-3,7%	32.146
Treibstoffverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,07	-6,8%	1,15
Treibstoffverbrauch	MWh	36.093	7,5%	33.587
Gesamtenergiebedarf pro Verkehrseinheit	kWh/VE	5,26	-13,1%	6,05
Gesamtenergiebedarf	MWh	177.277	0,2%	176.918
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen pro Verkehrseinheit	kWh/V	2,72	-15,9%	3,24
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	91.855	-3,0%	94.739
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	51,8	n. a.	53,5
Wasserverbrauch <sup>1</sup>	Liter/VE	13,2	-24,3%	17,5
Abwasseranfall <sup>1</sup>	Liter/VE	10,4	33,4%	15,6
Gesamtmenge Abfall	Kg/VE	0,13	-13,8%	0,15

1) Vorläufige Werte

## 2) Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) der FWAG erhöhte sich im Berichtsjahr von 3.159 auf 3.172 Mitarbeiter (plus 0,4 %).

### › Strategie und Management

Die Flughafen-Wien-Gruppe betrachtet seine Mitarbeiter als zentrale Ressource, da ihre Performance als Dienstleistungsunternehmen entscheidend von der fachlichen Kompetenz, Leistung, Erfahrung sowie dem Engagement und Einsatz jedes einzelnen Mitarbeiters abhängt.

Die konzernweiten Kernaufgaben des Bereichs Personal liegen im Recruiting, in der Aus- und Weiterbildung, der strategischen Personalentwicklung und der Lohn- und Gehaltspolitik. Eine wesentliche Herausforderung für den Personalbereich liegt in der Begleitung des permanenten Veränderungsprozesses im Unternehmen. Das Thema Unternehmenskultur wird maßgeblich auch durch die Mitarbeiterbefragungen der letzten Jahre gestaltet. Im Rahmen einer anonymen Mitarbeiterbefragung, die von einem externen Meinungsforschungsinstitut durchgeführt wurde, er hob der Flughafen Wien auch 2018 zum wiederholten Mal den Status quo zur Mitarbeiterzufriedenheit und –motivati on. Die Umsetzung abgeleiteter unternehmensweiter Maßnahmen aus der Mitarbeiterbefragung stand 2019 im Zentrum des Tuns. Zur Verbesserung der Gesamtunternehmensperspektive und bereichsübergreifenden Zusammenarbeit wurden auf Führungsebene konzernweite Kooperationsgespräche zwischen Bereichen und Abteilungen eingeführt. Des Weiteren wurden mehrere Netzwerkgruppen im Unternehmen installiert. Netzwerkgruppen sind wichtige Instrumente zur Gestaltung der Unternehmenskultur. Sie fördern und stärken die bereichsübergreifende Zusammenarbeit und gemeinsame Interessen werden in den Vordergrund gestellt. Zu den bestehenden Gruppen wie Visionsbotschafter und internen Moderatoren wurden 2019 die Gruppen der Young Professionals und eine Assistentinnen Vernetzung gestartet. Die erfolgreich implementierte Führungskräfteentwicklung wurde 2019 auch für operative Führungsebene ausgerollt. Für das Thema Fehlerkultur und Konfliktlösung wurden Ende des Jahres die ersten Eckpfeiler für ein breit angelegtes Programm für 2020 eingeschlagen..

### › Risiken

Motivierte, engagierte und hoch qualifizierte Mitarbeiter sind für die Flughafen-Wien-Gruppe entscheidend für den Erfolg des Unternehmens. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt, sowie diverse Initiativen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen vorangetrieben. Flexible Arbeitszeitmodelle sowie die zentrale Integration von Personalentwicklungsmaßnahmen (inkl. Aus- und Weiterbildung) unterstützen die Risikominimierung.



## › Recruiting, Aus- und Weiterbildung

Die FWAG erhielt die von der Luftfahrt-Ratingagentur Skytrax verliehene Auszeichnung „Best Airport Staff Europe“ in den Jahren 2016 und 2017 und erreichte 2018 Platz zwei, was den eingeschlagenen Weg eindrucksvoll bestätigt. 2019 wurden die Mitarbeiter der FWAG abermals als „Best Airport Staff Europe“ ausgezeichnet. Die Beliebtheit als Arbeitgeber nimmt stetig zu. Nach einer Umfrage durch Randstad 2019 wurde der Flughafen Wien unter die Top 10 der attraktivsten Arbeitgeber Österreichs gereiht. Eine Studie durch IFES weist das Unternehmen sogar auf Platz 1 der attraktivsten Arbeitgeber in Ostösterreich aus. Auch die Tageszeitung Kurier zeichnete die FWAG mit dem Gütesiegel „beliebtester Arbeitgeber 2019“ aus.

Die Basis für erfolgreiche Personalentwicklung ist die Besetzung offener Stellen durch diejenigen Kandidaten beziehungsweise diejenigen Kandidatin, den bzw. die den Anforderungen der Stelle am besten entspricht. Die offenen Positionen werden sowohl am internen als auch am externen Stellenmarkt ausgeschrieben.

Zur Weiterentwicklung der Personalarbeit im Unternehmen wurde 2017 das Karriere- und Entwicklungs-Center, kurz KEC, ins Leben gerufen, welches die berufliche Entwicklung von Mitarbeitern sowie die Förderung von internen Karrieren unterstützen und die Führungskräfte bei dieser Aufgabe begleiten soll. 2019 wurden insgesamt 38 Mitarbeiter neu ins KEC nominiert und 16 Mitarbeiter haben über das KEC eine neue Aufgabe gefunden. Aktuell sind 52 Personen im KEC registriert. Weiters hat das KEC den unternehmensinternen Wechsel von 29 älteren Dienstnehmern aus dem mit schwerer körperlicher Arbeit verbundenen Vorfeld-Bereich in eine neue, gesundheitsschonendere Aufgabe im Terminalbereich koordiniert.

Im jährlichen, verpflichtenden Mitarbeitergespräch wird der Bildungsbedarf des Mitarbeiters besprochen und festgehalten. Nicht nur die fachliche Weiterbildung nimmt einen großen Stellenwert ein, auch persönlichkeitsbildende Maßnahmen sind ein wichtiger Schwerpunkt. Zahlreiche Seminare und Workshops zu Themen wie Führung, Sprachen, EDV sowie Gesundheit und Unfallprävention stehen Mitarbeitern offen und werden im jährlichen Aus- und Weiterbildungskatalog zusammengefasst. Bereits 2015 startete am Flughafen Wien ein breit angelegtes Führungskräfteentwicklungsprogramm. 2018 wurde die Entwicklung der Führungskräfte im Rahmen von 17 Evaluierungsworkshops (für 140 Führungskräfte) erhoben. Das Führungskräfteentwicklungsprogramm wurde 2019 auf die nächste Ebene der Schlüsselkräfte ausgerollt. In den operativen Unternehmensbereichen sind dies jene Führungskräfte, die direkt mit den operativen Mitarbeitern arbeiten. Derzeit sind rund 100 Schlüsselkräfte in Ausbildung.

Den hohen Standard der Kenntnisse und Fähigkeiten zu halten bzw. noch weiter auszubauen ist ein Schwerpunktthema für die nächsten drei Jahre. In Summe wurden im Jahr 2019 in der Flughafen Wien AG € 1,4 Mio. für Weiterbildungsmaßnahmen aufgewendet. Das entspricht rund € 450 pro Mitarbeiter (bezogen auf 3.172 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt in der Flughafen Wien AG).

Die Lehrlingsausbildung nimmt in der Flughafen Wien AG eine wesentliche Rolle ein. Auf Basis der theoretischen Ausbildung in der Berufsschule und des praktischen Einsatzes im Unternehmen werden die Lehrlinge durch zahlreiche Seminare zusätzlich gefördert. Neben Englischkursen und IT-Schulungen legt die Flughafen Wien AG großen Wert auf die Entwicklung und Ausreifung sozialer Kompetenzen. Die Internationalität der Ausbildung am Flughafen spiegelt sich auch in Austauschprogrammen wider: Im Rahmen von Auslandspraktika wird Lehrlingen die Möglichkeit geboten, auch andere Betriebe - >

be kennenzulernen und an internationalen Austauschprogrammen teilzunehmen, die sie u.a. nach Portsmouth und Belfast führten. Als weitere Destination wird 2020 Malta dazu stoßen.

Am Flughafen Malta wird ebenfalls ein umfangreiches Ausbildungsprogramm verfolgt. Neben laufenden Auffrischkursen wurden auch technische Trainings und Zertifizierungsprüfungen durchgeführt. Im Jahr 2019 wurden insgesamt rund 11.900 Trainingsstunden durchgeführt, was einem Durchschnitt pro Mitarbeiter von ca. 31h entspricht. Ausbildungen wurden primär im Bereich Sicherheit sowie berufliche und persönliche Fortbildung, Kundendienst, Krisenmanagement, Brandschutz, Erste Hilfe, und Sensibilisierung absolviert. Zusätzlich haben 58 neu eingetretene Mitarbeiter ein Training-on-the-Job absolviert.

Außerdem stehen bei regelmäßigen Leistungsbeurteilungen gegenseitiges Feedback und die individuelle Weiterentwicklung zur kontinuierlichen Verbesserung der Performance im Fokus. Das „Performance Management System“, das 2018 eingeführt wurde, wurde 2019 weiter fortgesetzt und zeigt in sämtlichen Geschäftsbereichen bereits positive Ergebnisse.

### › **Erfolgsabhängige Entlohnung für Führungskräfte**

Das Gehalt der Vorstandsmitglieder sowie der Mitarbeiter der ersten und zweiten Managementebene beinhaltet eine erfolgsabhängige Komponente. Die Höhe dieser variablen Vergütungen wird durch qualitative und quantitative Ziele bestimmt.

### › **Mitarbeiterstiftung**

Bereits vor über 15 Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10% der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Im Jahr 2019 kam für das Geschäftsjahr 2018 ein Dividendenertrag von € 7,5 Mio. zur Ausschüttung. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter rund 82% eines Monatsgrundgehalts bzw. -grundlohns 2018.

### › **Arbeitsstiftung**

Die „offene Arbeitsstiftung Steyr“ kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten oder aus gesundheitlichen Gründen ihren Arbeitsplatz verloren haben. Da die Flughafen Wien AG als Arbeitgeber auch für ehemals Beschäftigte Verantwortung übernimmt, ist sie seit Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2019 traten zehn Mitarbeiter der Stiftung bei. Bis zum Jahr 2019 wurde somit insgesamt 111 Mitarbeitern eine Ausbildung im Rahmen dieser Initiative ermöglicht.

## › Vorsorgemaßnahmen betriebliche Pensionskasse und Vorsorgekasse

Für alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG mit Eintritt vor 1. November 2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersversorgung vom Unternehmen 2,5% eines Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Zudem wird jedem Mitarbeiter die Möglichkeit geboten, mit einem Betrag in gleicher Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen bzw. Pensionsvorsorgen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt. Nach intensiver Evaluierung wurde gemeinschaftlich von Geschäftsführung und Personalvertretern beschlossen, die betriebliche Vorsorgekasse zu wechseln. Seit 1. Jänner 2018 liegt die Gestionierung bei der Niederösterreichischen Vorsorgekasse (NÖVK).

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

## › Freiwillige Sozialleistungen

Mit freiwilligen Sozialleistungen steigert die Flughafen Wien AG die Motivation und Unternehmensidentifikation ihrer Mitarbeiter. So wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie mit Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden angeboten.

Zudem wurde die Essensversorgung für die Mitarbeiter aufgrund der Ergebnisse aus der unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung Ende 2015 neu organisiert und finanziell unterstützt sowie 2018 weitere Anpassungen durchgeführt.

In dem im Geschäftsjahr 2018 eröffneten Health Center Vienna Airport hat die Flughafen Wien AG eine weitreichende fachärztliche Versorgung mit rascher Terminverfügbarkeit für die Mitarbeiter sichergestellt.

## › Beruf und Familie

Die Familienfreundlichkeit des Unternehmens ist für eine ausgewogene Work-Life-Balance von entscheidender Bedeutung. Den Kindern aller Mitarbeiter der am Standort Wien ansässigen Unternehmen steht ein Kindergarten auf dem Gelände des Flughafen Wien zur Verfügung. Die großzügigen und flexiblen Öffnungszeiten ermöglichen auch Mitarbeitern im Schichtdienst eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder ab dem Krabbelalter. Der Kindergarten wurde bereits mehrmals für das hervorragende Angebot und die hohen pädagogischen Leistungen ausgezeichnet.

Seit 2012 gewährt der Flughafen Wien seinen Mitarbeitern einen sogenannten „Papaonat“. Der Mitarbeiter hat das Recht, innerhalb der ersten drei Lebensmonate seines Kindes für maximal 28 aufeinanderfolgende Kalendertage dienstfrei gestellt zu werden und 50% seines monatlichen Bezugs weiterbezahlt zu bekommen. Im Jahr 2019 haben 66 Väter diese Möglichkeit in Anspruch genommen.

2018 wurde die Flughafen Wien AG erneut mit dem staatlichen Gütezeichen des Audit „berufundfamilie“ ausgezeichnet. Das Gütezeichen wird an Unternehmen mit besonders familienbewusster Personalpolitik verliehen.

Viele wichtige Maßnahmen aus dem Audit wurden 2019 verstärkt bzw. weitergeführt.

## › Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste

Das abgelaufene Jahr war von komplexen Herausforderungen geprägt. Deren Auswirkungen haben auch auf die meldepflichtigen Arbeitsunfälle Einfluss genommen.

Die Entwicklung wurde rechtzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen eingeleitet. Überdurchschnittlich und auch unerwartet hohes Verkehrs- und Passagierwachstum, und die damit einhergehenden Umstände verzögern leider deren Wirkung. Insbesondere der kurzfristig abzudeckende erhöhte Personalbedarf führt zu speziellen Anforderungen im Arbeitnehmerschutz hinsichtlich Ausbildung und Einarbeitung neuer Mitarbeiter.

Das zertifizierte betriebliche Gesundheitsmanagement unter dem Titel GEMEINSAM GESUND hatte den Schwerpunkt auf ergonomisch gestaltete Arbeitsplätze gesetzt, wobei der Fokus auf den Bereich der Gepäckstückmanipulation und der Bildschirmarbeitsplätze gelegt wurde.

Die Präventionsarbeit hat einen hohen Stellenwert, die Ausbildung von Neueintretenden wurde verstärkt und die Einschulung überarbeitet.

2019 wurden unter anderem Projekte zu den Themen Sicherheitsschuhe, Sonnenschutz und Händedesinfektion abgeschlossen. Konzernweit wurden Impfungen gegen Influenza, FSME und Masern kostenlos angeboten.

Standort Wien	2019	Veränderung	2018	2017
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	164	25,2%	131	110
1.000 MA-Quote	29,9	2,1%	29,3	25,2

Der Flughafen Malta unterstützt gesundheitsfördernde Maßnahmen und bietet den Mitarbeitern beispielsweise freie Teilnahme an Gymnastikkursen und mentale Beratung. Darüber hinaus wird allen Mitarbeiter ein Betrag von € 300 pro Jahr für unterschiedliche gesundheitsfördernde Aktivitäten gewährt, welche 89% der Mitarbeiter in Anspruch genommen haben.

## › Diversität

Diversität stellt für einen Dienstleistungsbetrieb ein zentrales Thema dar. Deren Bedeutung für den Flughafen Wien zeigt alleine schon die Tatsache, dass derzeit unter den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen 65 Nationalitäten vertreten sind, die 13 unterschiedlichen Religionsbekenntnissen angehören. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz dieser großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern.

## › Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2019 bei rund 27%. Zurückzuführen ist diese niedrige Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als Arbeitgeber attraktiver zu machen, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen.

Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil – insbesondere in Führungspositionen – auszubauen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in der Flughafen Wien AG derzeit auf 12,6%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz sind in der Flughafen-Wien-Gruppe Grundvoraussetzung. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG beträgt 30%.

### › Flexible Arbeitszeitmodelle

Mit flexiblen und individuellen Arbeitszeitmodellen werden die Bedürfnisse der Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. Vor allem in den kaufmännischen Bereichen kommen verstärkt Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Ergänzend wurde für alle Mitarbeiter die Möglichkeit geschaffen, Gehaltsbestandteile (z. B. Anerkennungszahlung für Dienstjubiläen) als Freizeit zu konsumieren. Darüber hinaus werden Bildungsteilzeit- bzw. Bildungskarrenzmodelle und Sabbatical sowie mobiles Arbeiten angeboten.

### › Ältere Arbeitnehmer

Die Anhebung des faktischen Pensionsantrittsalters erfordert den längeren Verbleib im Unternehmen. Das bedingt im Vorfeld die Implementierung umfangreicher Vorsorge- und Organisationsmaßnahmen, da viele Mitarbeiter permanent hohen Belastungen ausgesetzt sind. Entsprechende Programme und begleitende Maßnahmen, die Ermöglichung innerbetrieblicher Mobilität und das bevorzugte Angebot geeigneter Arbeitsplätze für diese Mitarbeitergruppe werden im Rahmen des Karriere- und Entwicklungs-Center (KEC) eingesetzt. So hat das KEC den unternehmensinternen Wechsel von 29 älteren Dienstnehmern aus dem mit schwerer körperlicher Arbeit verbundenen Vorfeld-Bereich in eine neue gesundheitsschonendere Aufgabe im Terminalbereich koordiniert.

### › Menschen mit besonderen Bedürfnissen

Der Flughafen Wien arbeitet gemeinsam mit neun Hilfsorganisationen, Verbänden und Institutionen intensiv an der kontinuierlichen Verbesserung der Barrierefreiheit. Zu den Schwerpunkten Ausstattung, Leitsystem, Lifte, Treppen, Parkierung und Toiletten wurden gemeinsam Einzelmaßnahmen beschlossen, von denen bereits der Großteil umgesetzt wurde. Begleitet wird der gesamte Prozess von Arbeitsgruppen, denen auch Vertreter der Hilfsorganisationen angehören.

### › Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter	2019	Veränderung	2018
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	3.172	0,4%	3.159
davon Arbeiter	1.920	-3,1%	1.982
davon Angestellte	1.252	6,3%	1.177
Personalstand (Stichtag, FTE)	3.241	3,1%	3.143
Lehrlinge (Durchschnitt)	52	8,3%	48
Durchschnittsalter in Jahren	41,9	0,2%	41,8
Betriebszugehörigkeit in Jahren	11,6	-0,8%	11,7
Anteil Frauen in %	12,5	2,1%	12,2
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	1.422	-12,6%	1.627,4
Meldepflichtige Arbeitsunfälle <sup>1</sup>	164	25,2%	131

## 3) Achtung der Menschenrechte

Das Unternehmen bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die Flughafen Wien AG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis, sondern ausschließlich innerhalb der Europäischen Union. Als Infrastruktur- und Dienstleistungsanbieter bezieht die Flughafen Wien AG auch lediglich fertige Endprodukte von ihren Lieferanten und hat keinen Einfluss auf deren Lieferkette.

Der neben den Unternehmenswerten herrschende Code of Conduct enthält wesentliche Grundsätze über die Interaktion aller Mitarbeiter mit internen und externen Partnern. Da das Vertrauen von Kunden, Aktionären, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Leistung der Flughafen-Wien-Gruppe hat, ist die Integrität ein wesentlicher Eckpfeiler innerhalb des Unternehmens.

Die Unternehmenswerte der Flughafen-Wien-Gruppe spiegeln sich im täglichen Arbeitsleben wider: Respekt gegenüber allen Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspartnern bedarf einer offenen Kommunikation über alle Ebenen, die in der FWAG durch vielfältige Veranstaltungsformen gelebt wird.

## 4) Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen und der respektvolle Umgang untereinander ist dabei von größter Wichtigkeit. Richtschnur dafür ist der Verhaltenskodex der FWAG. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv.

Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Der Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance Officer. Er sorgt auch für die Schulung der betroffenen Mitarbeiter und informiert in internen Workshops über aktuelle gesetzliche Neuerungen etwa im Bereich des Korruptionsstrafrechts.

Die Flughafen Wien AG unterliegt als Sektorenauftraggeber bei Beschaffungen teilweise den Regeln des Bundesvergabegesetzes. Dabei wurden auch Vorkehrungen implementiert, die Korruption im Ansatz vermeiden sollen. Dies wird durch die Aktivitäten des zentralen Einkaufs und des zentralen Controllings sowie durch die konsequente Umsetzung des Vieraugenprinzips unterstützt.

### › Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und dem darauf beruhenden Börsengesetz ergeben, wurden vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt.

Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden interne Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die potenziellen Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. So erhält jeder Mitarbeiter, der in einem compliance-relevanten Bereich arbeitet, eine persönliche Schulung, wie er mit vertraulichen Informationen umzugehen hat.

Um die Sensibilität für die „Emittenten Compliance“ auch im restlichen Unternehmen zu erhöhen, werden alle Mitarbeiter im Intranet und in Artikeln in der hauseigenen Mitarbeiterzeitung über dieses Thema informiert.

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

# Offenlegung gemäß § 243a UGB

## › 1. Grundkapital und Aktienstückelung

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt € 152.670.000 und ist nach dem Aktiensplit vom 27. Juni 2016 in 84.000.000 auf Inhaber lautende Stückaktien geteilt, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“).

Weitere Details zur Satzung bzw. Aktie sind auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) abrufbar.

## › 2. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

Die Airports Group Europe S.à. r.l. hält 39,8% der Aktien. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20,0%, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10,0% am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Der Gesellschaft sind keine weiteren Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10,0% bekannt.

## › 3. Syndikatsvereinbarung

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

## › 4. Aktien mit besonderen Kontrollrechten

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

## › 5. Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

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



## › 6. Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats

Entsprechend dem Corporate Governance Kodex ist gemäß Satzung eine Bestellung zum Vorstandsmitglied letztmalig in dem Kalenderjahr möglich, in dem der Kandidat das 65. Lebensjahr vollendet. Eine Wahl in den Aufsichtsrat kann letztmalig in dem Kalenderjahr erfolgen, in dem der Kandidat das 70. Lebensjahr vollendet. Darüber hinaus bestehen keine sich nicht unmittelbar aus dem Gesetz ergebenden Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie über die Änderung der Satzung der Gesellschaft.

## › 7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

Der Vorstand der Flughafen Wien AG hat von der Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 3. Mai 2019 zum Aktienrückkauf Gebrauch gemacht, gemäß § 65 Abs. 1 Z 8 AktG bis zu 840.000 Stück auf Inhaber lautende Aktien, dies entspricht bis zu 1% des Grundkapitals, zu einem Preis von € 30,00 bis € 38,00 im Zeitraum von 4. November 2019 bis 30. Juni 2020 zurückzukaufen. Im Berichtsjahr wurden 47.939 Aktien im Betrag von € 1.805.277,50 erworben.

## › 8. Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 300,0 Mio.) wurde unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d. h. entweder direkt oder indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt.

## › 9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

# Corporate Governance

Der konsolidierte Corporate-Governance-Bericht gemäß § 267b UGB für das Geschäftsjahr 2019 ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) veröffentlicht.

## Nachtragsbericht

### › Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner 2020 um 14,4% auf 2.093.673 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im Jänner 2020 ein Plus von 13,3% auf 426.668 gegenüber dem Jänner 2019. Die Anzahl der Lokalpassagiere stieg im selben Zeitraum um 14,9% auf 1.663.652. Das Frachtaufkommen ging leicht um 4,1% auf 20.356 umgeschlagene Tonnen zurück. Die Flugbewegungen nahmen um 7,4% zu, das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/ MTOW) stieg um 7,3%.

### › Entgelte 2020 am Flughafen Wien

Per 1. Jänner 2020 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltegesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

› Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt:	-0,830%
› Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt:	-1,676%
› Infrastrukturentgelt Betankung:	-1,268%

Das PRM-Entgelt blieb mit € 0,46 pro abfliegenden Passagier unverändert.

Das Sicherheitsentgelt beträgt im Jahr 2020 unter Berücksichtigung der Senkung gemäß Price-Cap-Formel € 8,32 pro abfliegendem Passagier.

### › Verwaltungsgerichtshof weist Revision der Gemeinde Parndorf zurück

Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) hat im Februar 2020 die Revision als letzte Instanz unanfechtbar abgelehnt, welche die Gemeinde Parndorf gegen die positive Entscheidung für den Bau der 3. Piste eingebracht hat. Damit sind auch jegliche Rechtsmittel der Gemeinde Parndorf erschöpft.

## Prognosebericht

Im Jänner 2020 rechnete die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice noch mit einem Passagierzuwachs zwischen 3% und 4%. Der Konzern-Umsatz sollte 2020 auf mehr als € 870 Mio., das Konzern-EBITDA auf über € 395 Mio. und das Ergebnis nach Steuern (Konzern) auf mindestens € 180 Mio. steigen. Es wurde mit Investitionen von rund € 230 Mio. gerechnet, wobei die Nettoverschuldung weiter auf unter € 100 Mio. reduziert werden sollte.

Aufgrund der mit der Verbreitung des Corona-Virus einhergehenden Einschränkungen des Flugverkehrs bestehen hohe Unsicherheiten hinsichtlich der Erreichbarkeit dieser Ergebnisprognose. Aktuell wird an Maßnahmen zur Abfederung dieser Effekte auf das Ergebnis der Flughafen Wien Gruppe gearbeitet. Sobald sich die Vorhersehbarkeit verbessert, wird die Flughafen Wien Gruppe eine an die neuen Verhältnisse angepasste Prognose veröffentlichen.

Schwechat, am 6. März 2020

### Der Vorstand



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO



Einzelabschluss 2019  
der Flughafen Wien AG



# Bilanz der Flughafen Wien AG

zum 31. Dezember 2019

AKTIVA	31.12.2019 in €	31.12.2018 in T€
<b>A Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen und Rechte	8.679.141,08	8.447,1
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	854.251.107,54	887.510,9
2. Technische Anlagen und Maschinen	150.522.375,37	151.958,3
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	67.090.096,96	64.490,8
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	127.386.094,31	79.568,7
Summe II	1.199.249.674,18	1.183.528,7
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	268.722.778,57	267.374,9
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	154.903.218,53	144.147,5
3. Beteiligungen	4.182.553,17	4.120,9
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	659.543,52	659,5
5. Sonstige Ausleihungen	732.377,39	758,2
Summe III	429.200.471,18	417.061,0
<b>Summe A</b>	<b>1.637.129.286,44</b>	<b>1.609.036,8</b>
<b>B Umlaufvermögen</b>		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	3.934.171,73	3.876,2
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	191.327.527,50	222.756,6
davon mit einer Restlaufzeit < 1 Jahr	116.152.126,73	111.489,8
davon mit einer Restlaufzeit > 1 Jahr	75.175.400,77	111.266,8
III. Wertpapiere und Anteile		
1. Sonstige Wertpapiere und Anteile	47.032.700,00	17.032,7
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	41.719.190,98	3.274,3
<b>Summe B</b>	<b>284.013.590,21</b>	<b>246.939,9</b>
<b>C Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>2.009.245,31</b>	<b>1.455,2</b>
<b>D Aktive latente Steuern</b>	<b>31.456.216,33</b>	<b>26.055,8</b>
<b>Summe AKTIVA</b>	<b>1.954.608.338,29</b>	<b>1.883.487,6</b>

<b>PASSIVA</b>	<b>31.12.2019 in €</b>	<b>31.12.2018 in T€</b>
<b>A Eigenkapital</b>		
I. Eingefordertes, gezeichnetes und einbezahltes Grundkapital	152.670.000,00	152.670,0
Eigene Anteile	-87.129,13	
Summe I	152.582.870,87	152.670,0
II. Kapitalrücklagen (gebundene)	117.744.447,65	117.657,3
III. Gewinnrücklagen		
1. gesetzliche Rücklage	2.579.158,88	2.579,2
2. andere Rücklagen (freie Rücklagen)	693.044.891,18	639.092,0
3. Rücklagen für eigene Anteile (gebunden)	-1.718.148,37	0,0
Summe III	693.905.901,69	641.671,2
IV. Bilanzgewinn		
davon Gewinnvortrag: € 6.249,84; VJ: T€ 3,7	94.922.284,84	74.766,2
<b>Summe A</b>	<b>1.059.155.505,05</b>	<b>986.764,7</b>
<b>B Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln</b>	<b>631.719,65</b>	<b>459,0</b>
<b>C Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	93.981.771,87	87.532,2
2. Rückstellungen für Pensionen	13.153.519,65	13.017,6
3. Rückstellungen für Steuern	9.450.766,46	9.633,8
4. Sonstige Rückstellungen	222.421.193,45	152.057,9
<b>Summe C</b>	<b>339.007.251,43</b>	<b>262.241,5</b>
<b>D Verbindlichkeiten</b>	<b>537.035.190,92</b>	<b>614.066,5</b>
davon mit einer Restlaufzeit < 1 Jahr	197.035.190,92	237.023,8
davon mit einer Restlaufzeit > 1 Jahr	340.000.000,00	377.042,7
<b>E Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>18.778.671,24</b>	<b>19.955,9</b>
<b>Summe PASSIVA</b>	<b>1.954.608.338,29</b>	<b>1.883.487,6</b>

# Gewinn- und Verlustrechnung der Flughafen Wien AG

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2019

		1.1. – 31.12.2019 in €	1.1. – 31.12.2018 in T€
1.	Umsatzerlöse	755.582.435,58	707.303,0
2.	Aktivierete Eigenleistungen	2.678.097,07	2.256,7
3.	Sonstige betriebliche Erträge		
	a) Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	1.336.307,60	584,7
	b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	4.201.822,51	2.856,1
	c) Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	172.294,18	186,3
	d) Übrige	1.135.942,93	782,5
	<b>Summe 3.</b>	<b>6.846.367,22</b>	<b>4.409,6</b>
4.	<b>Betriebsleistung (Zwischensumme aus Z 1 bis 3)</b>	<b>765.106.899,87</b>	<b>713.969,3</b>
5.	Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		
	a) Materialaufwand	27.524.505,96	28.666,2
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	46.432.055,78	41.187,4
	<b>Summe 5.</b>	<b>73.956.561,74</b>	<b>69.853,6</b>
6.	Personalaufwand		
	a) Löhne	83.702.126,33	89.983,2
	b) Gehälter	88.134.274,70	82.208,9
	c) Soziale Aufwendungen	71.120.100,25	65.663,7
	davon für Altersversorgung	3.761.161,24	3.933,7
	davon für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	19.165.752,06	13.659,0
	davon für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	44.978.661,58	45.764,9
	<b>Summe 6.</b>	<b>242.956.501,28</b>	<b>237.855,9</b>
7.	Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	96.345.961,43	100.298,9



8.	Sonstige betriebliche Aufwendungen		
	a) Steuern, soweit sie nicht unter Z 18 fallen	530.480,57	553,8
	b) Übrige	183.276.839,53	165.984,0
	Summe 8.	183.807.320,10	166.537,7
	<b>Summe 5.–8.</b>	<b>597.066.344,55</b>	<b>574.546,1</b>
9.	<b>Betriebserfolg (Zwischensumme aus Z 4 bis 8)</b>	<b>168.040.555,32</b>	<b>139.423,2</b>
10.	Erträge aus Beteiligungen	31.726.622,05	26.163,9
	davon aus verbundenen Unternehmen: € 31.459.347,15 VJ: T€ 25.819,7		
11.	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	704.159,79	335,9
	davon aus verbundenen Unternehmen: € 693.684,88 VJ: T€ 326,9		
12.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.513.163,77	1.369,7
	davon aus verbundenen Unternehmen: € 9.235,89 VJ: T€ 12,8		
13.	Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen	75.766,00	88,8
14.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	15.924.554,82	17.137,7
	davon betreffend verbundene Unternehmen: € 1.365.213,46; VJ: T€ 1.431,5		
15.	<b>Finanzerfolg (Zwischensumme aus Z 10 bis 15)</b>	<b>18.095.156,79</b>	<b>10.820,6</b>
16.	<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>186.135.712,11</b>	<b>150.243,8</b>
17.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-37.179.677,11	-32.381,3
	davon latenter Steuerertrag	5.400.444,78	4.657,2
18.	<b>Jahresüberschuss</b>	<b>148.956.035,00</b>	<b>117.862,5</b>
19.	Zuweisung zu Gewinnrücklagen	54.040.000,00	43.100,0
20.	Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	6.249,84	3,7
21.	<b>Bilanzgewinn</b>	<b>94.922.284,84</b>	<b>74.766,2</b>



Anhang zum  
Jahresabschluss 2019  
der Flughafen Wien  
Aktiengesellschaft

# Anhang für das Geschäftsjahr 2019

## Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss 2019

### › Angaben zum Unternehmen

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

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der Flughafen Wien AG betreffen folgende:

Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat am 27. März 1955 gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 21. August 1936 der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafen Wien-Schwechat sowie für die Piste 11/29 erteilt.

Am 15. September 1977 wurde vom Bundesministerium für Verkehr gemäß § 78 Abs. 2 LFG, BGBl. Nr. 253/1957 die Benützungsbewilligung für die Instrumentenpiste 16/34 samt Rollwegen und Befeuerungsanlagen erteilt.

Im Jahr 2017 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß den Anforderungen der EU (VO) 139/2014 zertifiziert. Am 14. Dezember 2017 wurde die bis auf Widerruf gültige Zertifizierungsurkunde dafür ausgestellt. Die EU Zertifizierung von europäischen Verkehrsflughäfen dient zur Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der Sicherheit der Zivilluftfahrt in Europa.

>

### › Allgemeine Angaben

Auf den vorliegenden Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 wurden die Rechnungslegungsbestimmungen des österreichischen Unternehmensgesetzbuchs (UGB) in der geltenden Fassung angewandt.

Der Jahresabschluss wurde unter Anwendung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und Bilanzierung (§ 201 Abs. 2 UGB) sowie der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft zu vermitteln (§ 222 Abs. 2 UGB), aufgestellt. Dabei wurde insbesondere der Grundsatz der kaufmännischen Vorsicht beachtet, drohende Verluste passiviert, nicht realisierte Gewinne jedoch nicht erfasst. Die Vermögensgegenstände, Rückstellungen und Verpflichtungen wurden vollständig erfasst und einzeln bewertet, wobei die Bewertung willkürfrei erfolgte.

Die bisherige Form der Darstellung wurde bei der Erstellung des vorliegenden Jahresabschlusses beibehalten.

Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit werden die Forderungen und Verbindlichkeiten gemäß § 223 Abs. 6 Z 2 UGB im Anhang aufgegliedert.

Das Unternehmen ist Mutterunternehmen des Konsolidierungskreises der Flughafen Wien AG.

Es wird festgehalten, dass es im Jahresabschluss bei gerundeten Zahlenangaben zu Rundungsdifferenzen kommen kann. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand etc.

### › Rechtliche Verhältnisse

Mit der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. bestand per 31. Dezember 2019 ein Ergebnisabführungsvertrag.

### › Größenklasse

Bei der Gesellschaft handelt es sich um eine große Kapitalgesellschaft laut § 221 Abs. 3 UGB.

### › Gliederungs- und Bilanzierungsmethoden

Für die Erstellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Gliederungs- und Bewertungsvorschriften gemäß den §§ 195 bis 211 und 222 bis 235 UGB angewandt. Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 231 Abs. 2 UGB aufgestellt.

Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen.

Die bisherigen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden beibehalten.

# Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

## ANLAGEVERMÖGEN

### › Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen wurden mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige bzw. außerplanmäßige Abschreibungen, angesetzt, wobei in den Herstellungskosten auch angemessene Teile von Material- und Fertigungsgemeinkosten, nicht jedoch Zinsen enthalten sind.

Die Nutzungsdauern bewegen sich in der Regel bei immateriellen Vermögensgegenständen zwischen 4 und 20 Jahren, bei Grundstückseinrichtungen zwischen 10 und 20 Jahren, bei Gebäuden zwischen 10 und 50 Jahren, bei technischen Anlagen und Maschinen zwischen 4 und 20 Jahren, bei anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung zwischen 4 und 15 Jahren, beim technischen Lärmschutz sind es 20 Jahre.

Abschreibungsbeginn ist das Aktivierungsdatum (Inbetriebnahmedatum). Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear und monatsgenau (pro rata temporis).

Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Jahr der Anschaffung abgeschrieben.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem beizulegenden Wert auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Liegt der beizulegende Wert unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren beizulegenden Wert, sofern die Wertminderungen voraussichtlich von Dauer sind. Der beizulegende Wert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögensgegenstand verbundenen Risiken.

Aufgrund der laufenden Bauvorhaben und der damit zusammenhängenden Prüfungserfordernisse sind im Zusammenhang mit der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen hinsichtlich der Periodenabgrenzung Einschätzungen zu treffen.

Zuschreibungen zu Vermögensgegenständen des Anlagevermögens werden vorgenommen, wenn die Gründe für die außerplanmäßige Abschreibung weggefallen sind. Die Zuschreibung erfolgt auf maximal den Nettobuchwert, der sich unter Berücksichtigung der Normalabschreibungen, die inzwischen vorzunehmen gewesen wären, ergibt.

### › Finanzanlagen

Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten bewertet. Unverzinsten Ausleihungen wurden abgezinst, verzinsten mit dem Nominalwert am Bilanzstichtag angesetzt. Außerplanmäßige Abschreibungen/ Zuschreibungen werden nur im Falle einer voraussichtlichen dauernden Wertminderung bzw. Wertsteigerung (bis max. Anschaffungskosten) vorgenommen.

## UMLAUFVERMÖGEN

Die Gegenstände des Umlaufvermögens wurden gemäß § 206 UGB mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt, wobei auf eine verlustfreie Bewertung Bedacht genommen wurde.

Auf der Aktivseite wurden Fremdwährungsposten zum Anschaffungskurs oder zum niedrigeren Devisengeldkurs zum Bilanzstichtag angesetzt.

Zuschreibungen zu Vermögensgegenständen des Umlaufvermögens werden vorgenommen, wenn die Gründe für die außerplanmäßige Abschreibung weggefallen sind.

### › Vorräte

Die Vorräte werden zu Einstandskosten bzw. unter Beachtung einer verlustfreien Bewertung angesetzt. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer sowie geminderter Verwertbarkeit ergeben, werden durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt.

Die Vorräte wurden nach der Methode der gewogenen Durchschnittspreise sowie bei bestimmten Vorräten nach dem Festwertverfahren bewertet, wobei in Einzelfällen eine Abwertung aufgrund geringer Umschlagshäufigkeit durchgeführt wurde.

### › Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Bei den Forderungen wurden erkennbare Einzelrisiken durch Einzelwertberichtigungen oder pauschale Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

### › Latente Steuern

Latente Steuern werden gemäß § 198 Abs. 9 und 10 UGB nach dem bilanzorientierten Konzept und ohne Abzinsung auf Basis des aktuellen Körperschaftsteuersatzes von 25% gebildet.

# RÜCKSTELLUNGEN UND VERBINDLICHKEITEN

## › Rückstellungen

Rückstellungen werden in der Höhe ihres voraussichtlichen Anfalls unter Berücksichtigung des Vorsichtsgrundsatzes gebildet. Bezüglich Bewertung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Jubiläumsgelder und Altersteilzeit wird auf die im Anhang enthaltenen Erläuterungen zu den einzelnen Bilanzposten verwiesen.

In den sonstigen Rückstellungen werden unter Beachtung des Vorsichtsprinzips alle zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren Risiken und der Höhe sowie dem Grunde nach ungewisse Verbindlichkeiten mit den Beträgen berücksichtigt, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich sind.

Ein sich ergebender Unterschiedsbetrag aufgrund der Anwendung aktualisierter biometrischer Daten (Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand im Vergleich zu AVÖ 2008-P) bei den Sozialkapitalrückstellungen (Abfertigung, Jubiläum, Pensionen) wurde im Geschäftsjahr 2018 im Aufwand erfasst und nicht verteilt.

## › Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Auf der Passivseite wurden Fremdwährungsposten zum Anschaffungskurs oder zum höheren Devisenbriefkurs zum Bilanzstichtag angesetzt.

## › Derivative Finanzinstrumente

Der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. wurde eine Option eingeräumt, dass die Flughafen Wien AG die Anteile an der Flugplatz Vöslau Betriebs-GmbH zu einem fixierten Erwerbspreis in Höhe der Anschaffungskosten zuzüglich aller auf die Beteiligung gebuchten Zuschüsse übernimmt (T€ 8.673,4).

Zum Bilanzstichtag bestanden keine weiteren derivativen Finanzinstrumente.

# Erläuterungen zur Bilanz

## AKTIVA

### Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist der beiliegenden Aufstellung über die Entwicklung des Anlagevermögens zu entnehmen.

#### › Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die immateriellen Vermögensgegenstände in Höhe von T€ 8.679,1 erhöhten sich um 2,7% oder um T€ 232,0 und betreffen im Wesentlichen Konzessionen und Rechte.

Die Sachanlagen in Höhe von T€ 1.199.249,7 stiegen um 1,3% oder T€ 15.721,0. Darin sind Grundstücke und Bauten, technische Anlagen und Maschinen, andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau enthalten.

Der Grundwert bei den Grundstücken und Bauten beträgt T€ 99.519,5 (2018: T€ 96.321,9).

Die den geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau zugeordneten Buchwerte betragen zum 31. Dezember 2018 T€ 79.568,7 und erhöhten sich aufgrund von Zugängen abzüglich Umbuchungen bis zum 31. Dezember 2019 auf T€ 126.696,4.

#### › Finanzanlagen

Es wurden bei den Ausleihungen an verbundene Unternehmen Zuschreibungen aus der Auflösung der Abzinsung eines Gesellschafterdarlehens (IVW) mit einem Betrag von T€ 75,8 (2018: T€ 88,8) vorgenommen.

Von den Ausleihungen sind T€ 6.456,6 (2018: T€ 6.756,6) innerhalb eines Jahres fällig.

Anteile an verbundenen Unternehmen wurden im Geschäftsjahr 2019 sowie im Vorjahr nicht zugeschrieben.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	2019	2018
Aktien	521,8	521,8
Sonstige	137,7	137,7
	659,5	659,5



## Umlaufvermögen

### › Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände setzen sich wie folgt zusammen:

› 31.12.2019				
Forderungen mit einer Restlaufzeit				
Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	46.603,5	0,0	0,0	46.603,5
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	3.907,7	0,0	0,0	3.907,7
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	250,1	0,0	0,0	250,1
4. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	65.390,9	75.175,4	0,0	140.566,3
	<b>116.152,1</b>	<b>75.175,4</b>	<b>0,0</b>	<b>191.327,5</b>

› 31.12.2018				
Forderungen mit einer Restlaufzeit				
Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	47.760,1	0,0	0,0	47.760,1
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	11.760,3	0,0	0,0	11.760,3
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	341,1	0,0	0,0	341,1
4. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	51.628,4	111.266,8	0,0	162.895,1
	<b>111.489,8</b>	<b>111.266,8</b>	<b>0,0</b>	<b>222.756,6</b>

Bei den „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ bestanden zum Stichtag Wertberichtigungen in Höhe von T€ 6.401,6 (2018: T€ 6.795,1). Es wurde eine pauschale Einzelwertberichtigung in Höhe von T€ 0,0 (2018: T€ 77,1) gebildet.

Der Posten „Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen“ resultiert wie im Vorjahr im Wesentlichen aus Leistungs- und Organschaftsabrechnungen.

Die wesentlichen Positionen der sonstigen Forderungen stellen sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2019	2018
Forderungen aus Veranlagung von Termingeldern	125.738,5	156.089,4
Forderungen aus Steuern	5.333,4	1.180,8
Forderungen an Kreditkartenunternehmen	1.280,8	1.324,6
Übrige sonstige Forderungen	8.213,6	4.300,3
<b>Summe</b>	<b>140.566,3</b>	<b>162.895,1</b>

In den „sonstigen Forderungen und Vermögensgegenständen“ sind u. a. Kreditkartenabrechnungen in Höhe von T€ 1.280,8 (2018: T€ 1.324,6) enthalten, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden.

Die Forderungen aus Steuern betrafen im Jahr 2019 im Wesentlichen Forderungen aus Körperschaftsteuer in Höhe von T€ 8.005,9 (2018: T€ 5.643,1) sowie Vorsteuerguthaben, die mit Verbindlichkeiten für Umsatzsteuer sowie Lohn- und Gehaltsabgaben saldiert werden. Im Berichtsjahr 2019 beträgt die Forderung in Summe T€ 5.333,4 (2018: T€ 1.180,8).

## › Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	Buchwert 2019	Marktwert 2019	Buchwert 2018	Marktwert 2018
RLB NÖ Ergänzungskapital	12.050,0	13.446,6	12.050,0	13.942,9
Hypo NOE Anleihe	4.982,7	5.137,0	4.982,7	5.026,3
RLB NÖ Cap 01/26	15.000,0	15.826,5	0,0	0,0
RLB NÖ Cap 01/30	15.000,0	15.000,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>47.032,7</b>	<b>49.410,1</b>	<b>17.032,7</b>	<b>18.969,2</b>

Im Geschäftsjahr 2019 waren bei den Wertpapieren des Umlaufvermögens keine Zuschreibungen möglich.

## › Latente Steuern

Die latenten Steuern zum Bilanzstichtag wurden für temporäre Differenzen zwischen dem steuerlichen und unternehmensrechtlichen Wertansatz für folgende Posten gebildet:

Beträge in T€	31.12.2019	31.12.2018
<b>Aktive latente Steuerabgrenzung</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	13.680,5	10.493,3
Personalarückstellungen	18.183,8	15.631,4
Ausleihungen	39,7	59,2
Sonstige Rückstellungen	1.614,3	2.026,4
	<b>33.518,2</b>	<b>28.210,2</b>
<b>Passive latente Steuerabgrenzung</b>		
Sachanlagen	-2.062,0	-2.154,4
	-2.062,0	-2.154,4
<b>Steuerabgrenzung (saldiert)</b>	<b>31.456,2</b>	<b>26.055,8</b>

## PASSIVA

### Eigenkapital

#### › Grundkapital

Das Grundkapital beläuft sich mit Stichtag 31. Dezember 2019 auf € 152.670.000,00 und ist geteilt in 84.000.000 Stück (2018: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stammaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Gemäß § 229 UGB wird der Erwerb von 47.939 Stück eigenen Aktien (Nennbetrag) als Korrekturposten des Eigenkapitals in Höhe von T€ 87,1 (2018: T€ 0,0) ausgewiesen.

#### › 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 gebundene Kapitalrücklage dar.

Im Geschäftsjahr 2019 wurde aufgrund des Erwerbes eigener Aktien ein Betrag in Höhe von T€ 87,1 (Nennbetrag der eigenen Aktien) den gebundenen Kapitalrücklagen aus den freien Gewinnrücklagen zugeführt.

#### › Gewinnrücklagen

Die gesetzliche Rücklage zeigt sich mit einer Höhe von T€ 2.579,2 gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Die im Geschäftsjahr 2019 erworbenen eigenen Anteile in Höhe von T€ 1.718,1 werden als Unterschied zwischen dem Nennbetrag und den Anschaffungskosten der eigenen Anteile mit den freien Gewinnrücklagen verrechnet.

Die anderen Rücklagen (inkl. freie Rücklage) veränderten sich von T€ 639.092,0 um die Zuführung in Höhe von T€ 54.040,00 sowie die Umwidmung von minus T€ 87,1 in die gebundenen Kapitalrücklagen auf T€ 693.044,9.

#### › Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn beläuft sich auf T€ 94.922,3 (2018: T€ 74.766,2).

Die Entwicklung des Bilanzgewinns stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	
<b>Bilanzgewinn zum 31.12.2018</b>	<b>74.766,2</b>
- Gewinnausschüttung	-74.760,0
+ Jahresüberschuss	148.956,0
- Dotierung Gewinnrücklagen	-54.040,0
<b>Bilanzgewinn zum 31.12.2019</b>	<b>94.922,3</b>

### › Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

Der Gesellschaft wurden in den Jahren 1977 bis 1985 nicht rückzahlungspflichtige Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt. In den Jahren 1997, 1998 und 1999 erhielt die Flughafen Wien AG Investitionszuschüsse seitens der Europäischen Union. Die von der Republik Österreich in den Jahren 2002 bis 2004 ausbezahlten Investitionszuwachsprämien werden wie Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlage erfolgswirksam erfasst. Die Investitionszuschüsse werden gemäß dem gesetzlichen Gliederungsschema nach dem Eigenkapital gesondert ausgewiesen. Die Entwicklungen der Investitionszuschüsse sind in Anlage 3 ersichtlich.

### › Rückstellungen

Für den Bilanzstichtag 31. Dezember 2019 wurde für die Berechnung der **Abfertigungsrückstellung** der Flughafen Wien AG ein versicherungsmathematisches Gutachten nach den Regeln gemäß IFRS (IAS 19) mit einem Zinsfuß von 0,6% (2018: 1,30%) nach der „Projected Unit Credit Method“ erstellt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wurde das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen, für Nachtschwerarbeiter und Schwerarbeiter wurde ein vorzeitiges Pensionsantrittsalter angesetzt. Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand mit auf den Personalbestand der Flughafen-Wien-Gruppe adaptierten Invalidisierungswahrscheinlichkeiten (2018: AVÖ 2018-P) zugrunde gelegt. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 3,83% (2018: 3,83%) angenommen. Bei Abfertigungsrückstellungen wurden die Fluktuationswahrscheinlichkeiten analog dem Vorjahr (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten), gestaffelt vom 1. bis zum 25. Dienstjahr, getrennt für Arbeiter (6,9% bei 28,2% bis 7,0% bei 85,2%) und Angestellte (8,9% bei 42,8% bis 7,1% bei 86,6%), angesetzt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von minus T€ 6.929,2 (2018: minus T€ 5.485,8) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die **Rückstellungen für Pensionen** wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen entsprechend den Grundsätzen gemäß IFRS (IAS 19), mit einem Zinsfuß von 0,6% (2018: 1,30%) nach der „Projected Unit Credit Method“ ermittelt. Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die Generationentafeln AVÖ 2018-P Angestellte (2018: AVÖ 2018-P) zugrunde gelegt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wurde das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 3,83% (2018: 3,83%), als Pensionstrend eine von 2,10% (2018: 2,10%) angenommen. Da kein (2018: kein) aktiver Mitarbeiter Ansprüche aus Leistungspensionen hat, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angenommen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von minus T€ 858,6 (2018: minus T€ 1.014,4) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Berechnung der **Rückstellungen für Jubiläumsgelder** erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen nach den Regeln gemäß IFRS (IAS 19) mit einem Zinsfuß von 0,6% (2018: 1,30%) nach der „Projected Unit Credit Method“. Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand >

mit auf den Personalbestand der Flughafen-Wien-Gruppe adaptierten Invalidisierungswahrscheinlichkeiten (2018: AVÖ 2018-P) zugrunde gelegt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wurde das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen, für Nachtschwerarbeiter und Schwerarbeiter wurde ein vorzeitiges Pensionsantrittsalter angesetzt. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 3,83% (2018: 3,83%) angenommen. Bei Jubiläumsgeldrückstellungen wurden die Fluktuationswahrscheinlichkeiten analog dem Vorjahr, gestaffelt vom 1. bis zum 25. Dienstjahr, ebenfalls getrennt für Arbeiter (6,9% bis 1,1%) und Angestellte (8,9% bis 1,0%) berücksichtigt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von minus T€ 2.902,4 (2018: minus T€ 2.541,8) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die **Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen** werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen nach den Regeln gemäß IFRS (IAS 19) mit einem Zinsfuß von 0,2% (2018: 0,3%) nach der „Projected Unit Credit Method“ ermittelt. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 3,83% (2018: 3,83%) angenommen. Lohnnebenkosten wurden in der Höhe von 7,28% sowie Dienstgeber-Sozialversicherungsbeiträge in der Höhe von pauschal 21,23% (bis zur ASVG-Höchstbeitragsgrundlage) berücksichtigt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von minus T€ 1.482,7 (2018: minus T€ 1.692,0) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Zinsaufwendungen betreffend Abfertigungs-, Pensions-, Altersteilzeit- und Jubiläumsgeldrückstellungen sowie die Auswirkung aus einer Änderung des Zinssatzes werden im Personalaufwand erfasst.

In den **sonstigen Rückstellungen** sind im Wesentlichen folgende Rückstellungen enthalten: Jubiläumsgelder T€ 33.426,9 (2018: T€ 29.474,2), Rückstellungen für Altersteilzeit T€ 21.300,1 (2018: T€ 20.782,7), nicht konsumierter Urlaub T€ 10.970,3 (2018: T€ 10.141,4), Prämien für das Berichtsjahr und Vorjahre T€ 4.374,5 (2018: T€ 3.030,5), noch nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen T€ 34.224,3 (2018: T€ 19.145,6), Rückstellungen für Ermäßigungen T€ 84.054,8 (2018: T€ 37.052,8), Rückstellungen für diverse Personalaufwendungen T€ 8.236,6 (2018: T€ 8.897,0) sowie eine Rückstellung für drohende Verluste aus der für den Erwerb der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH von der Vienna Aircraft Handling Ges.m.b.H. eingeräumten „Put-Option“ in Höhe von T€ 6.352,8 (2018: T€ 6.352,8).

## › Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

› 31.12.2019		Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit		
Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.055,0	100.000,0	175.000,0	300.055,0
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37.359,6	0,0	0,0	37.359,6
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	96.099,9	20.000,0	45.000,0	161.099,9
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8.698,3	0,0	0,0	8.698,3
5. Sonstige Verbindlichkeiten	29.822,4	0,0	0,0	29.822,4
davon aus Steuern	0,0	0,0	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	5.629,7	0,0	0,0	5.629,7
	<b>197.035,2</b>	<b>120.000,0</b>	<b>220.000,0</b>	<b>537.035,2</b>

Die Restlaufzeiten des Vorjahres stellen sich wie folgt dar:

› 31.12.2018		Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit		
Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	57.016,5	100.000,0	200.000,0	357.016,5
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31.449,6	0,0	0,0	31.449,6
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	102.188,6	16.000,0	61.042,7	179.231,2
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.610,2	0,0	0,0	10.610,2
5. Sonstige Verbindlichkeiten	35.759,0	0,0	0,0	35.759,0
davon aus Steuern	0,0	0,0	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	5.980,1	0,0	0,0	5.980,1
	<b>237.023,8</b>	<b>116.000,0</b>	<b>261.042,7</b>	<b>614.066,5</b>

Die „Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen“ betreffen mit T€ 70.000,0 (2018: T€ 88.000,0) die Finanzierungstätigkeit sowie u. a. die Veranlagung der liquiden Mittel der verbundenen Unternehmen bei der Muttergesellschaft und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Der Posten „Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht“ resultiert zum Großteil aus für die City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. und für die „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH veranlagten Bankguthaben.

>

In den „sonstigen Verbindlichkeiten“ sind folgende Aufwendungen enthalten, die nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden: Lohn- u. Gehaltsaufwendungen in Höhe von T€ 6.718,5 (2018: T€ 6.017,2) aus der Abrechnung Dezember 2019 bzw. 2018, Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von T€ 5.629,7 (2018: T€ 5.980,1) sowie Zinsabgrenzungen in Höhe von T€ 154,2 (2018: T€ 166,9). Im Posten „sonstige Verbindlichkeiten“ werden auch im Zusammenhang mit dem Umweltfonds offene Zahlungsverpflichtungen aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren in Höhe von T€ 6.088,8 (Vorjahr: T€ 16.779,4) ausgewiesen.

Zum Stichtag 31. Dezember 2019 waren Termingelder im Ausmaß von T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 106.000,0) zugunsten von Kreditinstituten als Pfand bestellt.

### › Passive Rechnungsabgrenzungen

Die passiven Rechnungsabgrenzungen bestehen im Wesentlichen aus erhaltenen Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm in Höhe von T€ 16.545,2 (2018: T€ 18.454,3).

### › Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2019 bestehen Haftungsverhältnisse in Höhe von insgesamt T€ 103.612,6 (2018: T€ 108.548,7). Diese teilen sich wie folgt auf:

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 555,8 (2018: T€ 672,3).

Die Flughafen Wien AG garantiert für die Bezahlung von Verpflichtungen aus Leasingverträgen der Tochtergesellschaft Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. in Höhe von derzeit T€ 42.365,1 (2018: T€ 47.184,7).

Die Flughafen Wien AG hat zugunsten der VIE Office Park 3 BetriebsgmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 2.800,0 (2018: T€ 2.800,0) begrenzt.

Die Flughafen Wien AG hat zugunsten der Vienna Airport Health Center GmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 3.000,0 begrenzt.

Die Flughafen Wien AG hat zugunsten der Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 210,7 begrenzt.

Die Flughafen Wien AG hat zugunsten der Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 54.681,0 begrenzt.



### › Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Für immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen bestanden zum Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 52,3 Mio. (2018: € 25,1 Mio.).

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

Die Verpflichtungen gegenüber Dritten aus der Nutzung von nicht in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen belaufen sich wie folgt:

#### › Restlaufzeiten von einem bis fünf Jahren

Beträge in T€	2020	2021-2024
Verbindlichkeiten aus Operating-Leasing-Geschäften	458,5	1.664,6
Verbindlichkeiten aus Operating-Leasing-Geschäften gegenüber verbundenen Unternehmen	1.929,0	7.715,8
Verbindlichkeiten aus Fruchtnießungsvertrag gegenüber verbundenen Unternehmen	8.850,0	35.400,0
<b>Summe</b>	<b>11.237,4</b>	<b>44.780,4</b>

Sofern ein Baubeschluss zur Errichtung der 3. Piste gefasst wird, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds binnen acht Wochen ab Baubeginnanzeige eine Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. Auf Basis der bis zum 31. Dezember 2019 ermittelten Flugverkehrszahlen leitet sich zu diesem Stichtag ein Betrag in Höhe von rund € 20,0 Mio. ab.

# Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

## › Umsatzerlöse

Beträge in T€	2019	2018 <sup>1</sup>
Airport-Erträge	399.943,0	370.285,7
Abfertigungserträge	150.652,8	148.220,2
<b>Aviation Umsatz</b>	<b>550.595,9</b>	<b>518.505,9</b>
Miet-, Pacht- und Nutzungserträge, Parkerträge	137.966,7	125.956,1
Übrige Erträge	67.019,9	62.840,9
<b>Non-Aviation Umsatz</b>	<b>204.986,6</b>	<b>188.797,0</b>
<b>Umsatzerlös gesamt</b>	<b>755.582,4</b>	<b>707.303,0</b>
davon verbundene Unternehmen <sup>2</sup>	31.540,8	31.603,1

1) Angepasst

2) Inklusive Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht

Die Aviation-Umsätze betreffen Airport- und Abfertigungserträge. Die Non-Aviation-Umsätze setzen sich aus Ver-/ Entsorgungs- und Informatikleistungen, Miet- und Konzessionserträgen inklusive der Gästebetreuung sowie anderwärtigen Umsätzen zusammen.

Sämtliche Umsätze wurden im Inland erbracht.

Der Aviation-Umsatz ist um 6,2% auf T€ 550.595,9 angestiegen. Der Umsatzanstieg ist einerseits auf das positive Verkehrswachstum (Passagiere: 5,1%, MTOW: 7,2%, Cargo: -3,2%) sowie Entgeltanpassungen zurückzuführen. Dem stehen jedoch Anpassungen bei den Incentives, welche der Stärkung von Airline-Basen am Standort Wien dienen, gegenüber. Dadurch steigen die Erlöse nicht im Ausmaß des Verkehrswachstums.

Der Non-Aviation-Umsatz der Flughafen Wien AG stieg um 8,6% auf T€ 204.986,6 und resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Umsätzen aus Miet-, Pacht- und Nutzungserträgen.

## › Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen belaufen sich auf T€ 73.956,6 nach T€ 69.853,6 im vorherigen Geschäftsjahr. Der Anstieg ist auf einen höheren Verbrauch an Enteisungsmitteln, Treibstoffen, sonstigem Material und Strom zurückzuführen. Diesem Anstieg stehen geringere Aufwendungen aus Weiterverrechnungen gegenüber.

## › Personalaufwand

Die Personalaufwendungen der Flughafen Wien AG stiegen gegenüber dem Vergleichszeitraum um 2,1% auf T€ 242.956,5 (2018: T€ 237.855,9). Im Berichtsjahr 2019 wurden T€ 3.183,6 (2018: T€ 2.169,5) an sonstigen Personalrückstellungen aufgelöst.

Die Aufwendungen für Löhne reduzierte sich um T€ 6.281,1 auf T€ 83.702,1, die Aufwendungen für Gehälter stiegen um T€ 5.925,4 auf T€ 88.134,3.

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Mitarbeitervorsorgekassen gliedern sich wie folgt:

Beträge in T€	2019	2018
Aufwendungen für Abfertigungen	17.416,1	11.951,9
Beitragszahlungen an Mitarbeitervorsorgekasse	1.749,6	1.707,1
<b>Summe Aufwendungen für Abfertigungen</b>	<b>19.165,7</b>	<b>13.659,0</b>

Im Personalaufwand sind für Jubiläumsgelder nachstehende Komponenten enthalten:

Beträge in T€	2019	2018
<b>Dotierung/Auflösung der Rückstellung für Jubiläumsgelder</b>		
in Löhne (Dotierung)	1.413,2	836,3
in Gehälter (Dotierung)	3.659,5	3.630,2
in Löhne (Verwendung)	-310,7	-287,3
in Gehälter (Verwendung)	-809,3	-506,8
<b>Summe Veränderung Rückstellung</b>	<b>3.952,7</b>	<b>3.672,4</b>

Im Geschäftsjahr 2019 wurden T€ 3.761,2 (2018: T€ 3.933,7) für die Altersversorgung im Aufwand erfasst, davon wurden T€ 2.733,4 (2018: T€ 2.736,7) an beitragsorientierte Pensionskassen geleistet, sowie T€ 1.027,8 (2018: T€ 1.197,0) an Leistungspensionen.

## › Abschreibungen

Die Abschreibungen reduzierten sich um 3,9% bzw. T€ 3.953,0 auf T€ 96.346,0 gegenüber dem Vorjahr.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst.

## › Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Beträge in T€	2019	2018
Leistungen von Konzernunternehmen	89.046,8	94.055,6
Instandhaltungen	37.707,5	28.403,1
Fremdleistungen	18.194,0	10.377,7
Marketing und Marktkommunikation	10.791,2	9.327,2
Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten	4.288,9	4.595,2
Sonstige Betriebsaufwendungen	5.450,6	3.590,4
Fahrt, Reise- und Ausbildungskosten	2.389,9	2.502,4
Versicherungsaufwand	2.082,7	2.046,5
Miete und Pacht	2.819,5	1.733,7
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.380,5	1.306,9
Schadensfälle	1.009,1	1.118,8
Zuweisungen zu Wertberichtigungen	13,6	1.156,2
Transporte	629,9	675,0
Sonstige Steuern	530,5	553,8
Verluste aus Anlagenabgängen	335,1	97,3
Übrige Aufwendungen	7.137,4	4.997,9
<b>Summe</b>	<b>183.807,3</b>	<b>166.537,7</b>

Zu den auf das Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer wird auf die diesbezüglichen Angaben im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG verwiesen.

## Finanzergebnis

In den Erträgen aus Beteiligungen sind Erträge aus Ergebnisabführungen von der Organgesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH in Höhe von T€ 1.286,3 (2018: T€ 1.964,7) enthalten.

## Steuern vom Einkommen

Die Flughafen Wien AG ist seit 2005 Gruppenträger einer Steuergruppe gemäß § 9 KStG. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträge mittels Steuerumlagen belastet bzw. (im Verlustfall) gutgeschrieben. Die Aufwendungen für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (ohne latente Steuern) betragen T€ 42.580,1 (2018: T€ 37.038,5) und betreffen den Steueraufwand des Gruppenträgers für das laufende Geschäftsjahr sowie einen aperiodischen Ertrag in Höhe von T€ 1.232,6 (2018: aperiodischer Aufwand in Höhe von T€ 1.128,7).

Der latente Steuerertrag beträgt T€ 5.400,4 (2018: T€ 4.657,2). Der Saldo aus negativen Steuerumlagen beträgt T€ 300,1 (2018: T€ 526,1), der aus positiven T€ 7.438,1 (2018: T€ 9.388,0).

# Sonstige Angaben

## Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag haben keine relevanten Ereignisse stattgefunden.

### › Ergebnisverwendung

Es wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von T€ 94.922,3 eine Dividende von € 1,13 je Aktie, das sind in Summe T€ 94.920,0 auszuschütten abzüglich eines anteiligen Betrages für eigenen Anteile (zum Stichtag 31.12.2019 47.939 Anteile) und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

\*) Hinweis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Jahresabschlusses / Konzernabschlusses: Bitte beachten Sie den aktuellen Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstandes bzw den Bericht des Aufsichtsrates, die den Vortrag des Bilanzgewinnes auf neue Rechnung beinhalten.

### › Organe und Arbeitnehmer

#### Dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gehörten im Geschäftsjahr 2019 an:

Mag. Bettina GLATZ-KREMSNER  
 Ing. Ewald KIRSCHNER  
 Dr. Wolfgang RUTTENSTORFER  
 Dr. Karin REST MBA  
 Mag. Gerhard STARSICH  
 DI Herbert PAIERL  
 Mag. Robert LASSHOFER  
 Mag. PhDr. Susanne HÖLLINGER  
 Lars BESPOLKA  
 Mag. (FH) Werner KERSCHL

#### Vom Betriebsrat wurden delegiert:

Thomas SCHÄFFER  
 Heinz STRAUBY  
 Herbert FRANK  
 Thomas FAULHUBER  
 David JOHN

#### Als Aufsichtsratsvorsitzender fungierte:

Mag. Bettina GLATZ-KREMSNER

#### Als dessen Stellvertreter wirkten:

Ing. Ewald KIRSCHNER  
 Dr. Wolfgang RUTTENSTORFER

#### Als Vorstandsdirektoren wirkten im Geschäftsjahr 2019:

Mag. Julian JÄGER  
 Mag. Dr. Günther OFNER

>

› **Der durchschnittliche Personalstand (ohne Vorstandsmitglieder) betrug:**

	2019	2018
Arbeiter	1.920	1.982
Angestellte	1.252	1.177
<b>Arbeitnehmer insgesamt</b>	<b>3.172</b>	<b>3.159</b>

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2019 und 2018 folgende Vergütungen:

› **Bezüge Vorstand 2019 (Auszahlungen)**

in T€	fixe Bezüge 2019	erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2019	Gesamtbezüge 2019
Dr. Günther Ofner	348,4	343,4	8,6	700,4
Mag. Julian Jäger	348,4	343,4	8,6	700,4
	<b>696,8</b>	<b>686,8</b>	<b>17,3</b>	<b>1.400,9</b>

› **Bezüge Vorstand 2018 (Auszahlungen)**

in T€	fixe Bezüge 2018	erfolgsabhängige Bezüge für 2017	Sachbezüge 2018	Gesamtbezüge 2018
Dr. Günther Ofner	338,2	164,5	8,6	511,4
Mag. Julian Jäger	338,2	164,5	8,9	511,7
	<b>676,5</b>	<b>329,0</b>	<b>17,6</b>	<b>1.023,1</b>

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten und zweiten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge, die im Jahr 2019 ausbezahlt wurden, betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2018 inklusive Langfristbonus. Im Jahr 2018 betreffen die ausbezahlten erfolgsabhängigen Bezüge die Prämien für das Geschäftsjahr 2017. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management.

Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15% des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt. Für das Geschäftsjahr 2019 wurden T€ 103,8 (2018: T€ 75,4) für jeden Vorstand einbezahlt.

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich auf T€ 464,9 (2018: T€ 452,9).

Die gesamten Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen ohne frühere Mitglieder des Vorstands betragen für den Vorstand und die leitenden Angestellten T€ 363,6 (2018: T€ 321,8), für andere Arbeitnehmer fielen T€ 22.563,30 (2018: T€ 17.270,9) an.

Die Vergütungen für Sitzungsgelder (Zahlungen) an den Aufsichtsrat betragen im Jahr 2019 T€ 177,6 (2018: T€ 180,4).

An Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats bestanden zum Bilanzstichtag keine Forderungen aus Vorschüssen und Krediten.

Schwechat, 06. März 2020

### Der Vorstand



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO

# Anlagen zum Anhang

## Anlage 1 zum Anhang

### › Entwicklung des Anlagevermögens vom 1. Jänner 2019 bis 31. Dezember 2019

#### Entwicklung zu Anschaffungs- und Herstellungskosten

Posten des Anlagevermögens in €	Stand 1.1.2019	Zugänge	Umbuchung	Abgänge	Stand 31.12.2019	Stand 1.1.2019
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>						
1. Konzessionen und Rechte	44.160.468,03	1.053.066,43	1.770.732,24	762.313,52	46.221.953,18	35.713.346,18
Summe	44.160.468,03	1.053.066,43	1.770.732,24	762.313,52	46.221.953,18	35.713.346,18
<b>II. Sachanlagen</b>						
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	1.472.236.955,01	8.355.776,02	14.200.634,82	27.157.191,90	1.467.636.173,95	584.726.020,26
2. Technische Anlagen und Maschinen	823.046.369,47	518.269,48	23.640.663,57	4.284.453,04	842.920.849,48	671.088.081,89
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	254.800.449,69	18.946.670,85	2.103.932,01	11.389.899,46	264.461.153,09	190.309.677,29
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	79.568.720,22	88.875.855,65	-41.715.962,64	32.218,92	126.696.394,31	0,00
Summe	2.629.652.494,39	116.696.572,00	-1.770.732,24	42.863.763,32	2.701.714.570,83	1.446.123.779,44
<b>III. Finanzanlagen</b>						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	267.391.897,39	5.170.875,72	0,00	3.822.994,54	268.739.778,57	17.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	144.472.361,05	22.130.000,00	0,00	11.450.000,00	155.152.361,05	324.908,52
3. Beteiligungen	4.120.886,50	61.666,67	0,00	0,00	4.182.553,17	0,00
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	659.538,52	5,00	0,00	0,00	659.543,52	0,00
5. Sonstige Ausleihungen	758.177,39	14.034,16	0,00	39.834,16	732.377,39	0,00
Summe	417.402.860,85	27.376.581,55	0,00	15.312.828,70	429.466.613,70	341.908,52
<b>Gesamt</b>	<b>3.091.215.823,27</b>	<b>145.126.219,98</b>	<b>0,00</b>	<b>58.938.905,54</b>	<b>3.177.403.137,71</b>	<b>1.482.179.034,14</b>



Entwicklung der kumulierten Abschreibungen					Buchwerte		
Zugänge	Zu- schreibungen	Um- buchungen	Abgänge	Stand 31.12.2019	Stand 31.12.2019	31.12.2018	
2.575.895,47	0,00	0,00	746.429,55	37.542.812,10	8.679.141,08	8.447.121,85	
2.575.895,47	0,00	0,00	746.429,55	37.542.812,10	8.679.141,08	8.447.121,85	
50.681.835,52	0,00	0,00	22.022.789,37	613.385.066,41	854.251.107,54	887.510.934,75	
25.408.482,73	0,00	0,00	4.098.090,51	692.398.474,11	150.522.375,37	151.958.287,58	
17.679.747,71	0,00	0,00	11.308.068,87	196.681.356,13	67.779.796,96	64.490.772,40	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	126.696.394,31	79.568.720,22	
93.770.065,96	0,00	0,00	37.428.948,75	1.502.464.896,65	1.199.249.674,18	1.183.528.714,95	
0,00	0,00	0,00	0,00	17.000,00	268.722.778,57	267.374.897,39	
0,00	75.766,00	0,00	0,00	249.142,52	154.903.218,53	144.147.452,53	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.182.553,17	4.120.886,50	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	659.543,52	659.538,52	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	732.377,39	758.177,39	
0,00	75.766,00	0,00	0,00	266.142,52	429.200.471,18	417.060.952,33	
96.345.961,43	75.766,00	0,00	38.175.378,30	1.540.273.851,27	1.637.129.286,44	1.609.036.789,13	

# Tochterunternehmen und Beteiligungen der Flughafen Wien AG<sup>1</sup>

Anlage 2 zum Anhang

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

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIE

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

in T€	2019	2018
Eigenkapital	41.093,8	60.860,7
Umsatzerlöse	8.850,0	18.282,6
Jahresüberschuss	2.233,2	8.543,1

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

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Diese Gesellschaft bietet ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der allgemeinen Luftfahrt, insbesondere aber für die Business Aviation, an. Die wesentlichen Umsatzträger sind das Private Aircraft Handling sowie die Erfüllungsgeliefertätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inkl. Betankung und Hangarierung).

in T€	2019	2018
Eigenkapital	8.699,8	8.699,8
Umsatzerlöse	13.270,4	13.840,6
Jahresüberschuss	1.286,3	1.964,7

1) Österreichische Gesellschaften nach UGB

**› Vienna Airport Technik GmbH (VAT)****Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100 % VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen am Elektroanlagensektor. Weiters ist sie tätig in der Errichtung von elektrischen Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung, und in der Installation elektrischer Infrastruktur.

in T€	2019	2018
Eigenkapital	3.066,9	1.353,7
Umsatzerlöse	43.530,5	41.338,9
Jahresüberschuss	1.713,2	43,7

**› Vienna International Airport Security Services Ges. m. b. H. (VIAS)****Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100 % VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckskontrollen) im Auftrag der Flughafen Wien AG zuständig. Darüber hinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, Dokumentenkontrolle etc.). Die Gesellschaft nimmt über ihre inländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil.

in T€	2019	2018
Eigenkapital	13.900,3	14.046,1
Umsatzerlöse	58.508,1	51.518,5
Jahresüberschuss	6.294,2	6.442,2

**› VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m. b. H. (VIEL)****Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100 % VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR, LZW, IMB, ALG, BLG, BPL, VHC und VWTC welche ihren Geschäftszweck im Ankauf, sowie in der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

in T€	2019	2018
Eigenkapital	52.685,1	47.216,4
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	7.468,7	5.170,6

**› Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)**

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafenprivatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

in T€	2019	2018
Eigenkapital	125.423,0	122.655,7
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	6.279,3	3.504,6

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland sowie Erwerb und Verwaltung anderer Unternehmen.

in T€	2019	2018
Eigenkapital	5.184,7	15,1
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-1,2	-3,1

**› City Air Terminal Betriebsgesellschaft m. b. H. (CAT)**

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 50,1% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des City-Airport-Expresses als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Wien-Mitte und Flughafen Schwechat sowie der Betrieb von Check-in-Einrichtungen am Bahnhof Wien-Mitte, verbunden mit der Gepäcklogistik für Flugpassagiere; die Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

in T€	2019	2018
Eigenkapital	12.298,7	12.124,6
Umsatzerlöse	15.323,0	14.519,9
Jahresüberschuss	174,1	1.955,5

**› SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)**

<b>Sitz:</b>	Schwechat
--------------	-----------

<b>Kapitalanteil:</b>	49% VIE
-----------------------	---------

**Gegenstand des Unternehmens:** Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten.

in T€	2019 <sup>1</sup>	2018
Eigenkapital	759,2	632,6
Umsatzerlöse	1.086,4	954,2
Jahresüberschuss	152,6	34,4

1) Vorläufige Werte

**› BTS Holding a. s. (BTSH)**

<b>Sitz:</b>	Bratislava, Slowakei
--------------	----------------------

<b>Kapitalanteil:</b>	47,7% VIE 33,3% VINT
-----------------------	----------------------

**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

IFRS-Werte in T€	2019	2018
Eigenkapital	347,4	493,7
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-146,3	-13,2

**› KSC Holding a. s. (KSCH)**

<b>Sitz:</b>	Bratislava, Slowakei
--------------	----------------------

<b>Kapitalanteil:</b>	47,7% VIE 52,3% VINT
-----------------------	----------------------

**Gegenstand des Unternehmens:** Unternehmenszweck der Gesellschaft ist, neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice, die Erbringung von Beratungsleistungen.

IFRS-Werte in T€	2019	2018
Eigenkapital	38.095,2	36.414,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	1.681,1	1.653,9

&gt;

**› Airport Co-Working & Conferences GmbH (ACS)  
(vormals Vienna Airport Baumanagement GmbH)**
**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Im Zuge des Coworking Space Konzepts ist der Unternehmenszweck der Gesellschaft die Vermietung von der Lounge, gemeinsamen Arbeitsplätzen und flexiblen Meetingräumen.

in T€	2019	2018
Eigenkapital	-77,8	30,6
Umsatzerlöse	34,6	1.182,7
Jahresfehlbetrag	-108,4	-4,8

**› Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)**
**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.

in T€	2019	2018
Eigenkapital	498,4	515,1
Umsatzerlöse	8.852,9	6.737,3
Jahresüberschuss	27,2	43,9

**› VIE Finance Holding GmbH (VFH)**
**Sitz:** Bad Vöslau

**Kapitalanteil:** 99,95% VIE 0,05% VIAB

**Gegenstand des Unternehmens:** Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Malta Finance Ltd.

IFRS-Werte in T€	2019	2018
Eigenkapital	16.606,3	16.861,2
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag / -überschuss	-254,9	57,0

**› Load Control International SK s.r.o (LION)**
**Sitz:** Kosice, Slowakei

**Kapitalanteil:** 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Unternehmenszweck der Gesellschaft ist die Erstellung von Load Sheets.

IFRS Werte in T€	2019	2018
Eigenkapital	46,6	23,6
Umsatzerlöse	650,4	400,6
Jahresüberschuss	23,0	11,5

# Entwicklung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

## Anlage 3 zum Anhang

Beträge in €	Stand 1.1.2019	Abgang	Auflösung	Dotierung	Stand 31.12.2019
<b>Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke und Bauten	391.748,92	0,00	159.590,81	340.273,97	572.432,08
2. Technische Anlagen und Maschinen	52.468,28	-3.790,23	9.575,48	697,38	47.380,41
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.796,63	0,00	2.889,47	0,00	11.907,16
<b>Gesamt</b>	<b>459.013,83</b>	<b>-3.790,23</b>	<b>172.055,76</b>	<b>340.971,35</b>	<b>631.719,65</b>

# Erklärung des Vorstands

gemäß § 124 Abs. 1 Z3 BörseG 2018

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt, dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Schwechat, 6. März 2020

## Der Vorstand



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO



# Bestätigungsvermerk

## Bericht zum Jahresabschluss

### Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft,  
Schwechat,**

bestehend aus der Bilanz zum 31.12.2019, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31.12.2019 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

### › Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

>

### › **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens
2. Ansatz von Investitionen in Sachanlagen

### › **1. Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens**

Siehe Anhang, Seite 6.

#### **Das Risiko für den Abschluss**

Der Bewertung und dem Ansatz des Sachanlagevermögens kommt besondere Bedeutung zu, da bei der Flughafen Wien Aktiengesellschaft diese Posten mit EUR 1.199,2 Mio. rund 61 % der Bilanzsumme repräsentieren.

Das Management der Gesellschaft prüft an jedem Anschlussstichtag, ob Anhaltspunkte (Triggering Events) für voraussichtlich dauernde Wertminderungen (außerplanmäßige Abschreibungen) vorliegen, oder dafür, dass außerplanmäßige Abschreibungen, die in früheren Perioden erfasst wurden, nicht länger bestehen oder sich vermindert haben könnten. Im Falle von Triggering Events untersucht das Management die Werthaltigkeit der betreffenden Sachanlagen durch Vergleich ihres Buchwerts mit dem beizulegenden Wert. Die Ermittlung des beizulegenden Wertes erfolgt als Barwert der zukünftig erzielbaren Zahlungsmittelströme mittels eines anerkannten Discounted Cash Flow-Verfahrens.

Der Einschätzung, ob Wert-haltig-keitstests durchzuführen sind, liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Die Werthaltigkeit ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Managements hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse für Zwecke der Discounted Cash Flow-Berechnung, von den zugrunde gelegten Diskontierungszinssätzen, Wachstumsraten sowie vom betrachteten Planungszeitraum und ist daher mit bedeutenden Schätzungsunsicherheiten behaftet.

Für den Abschluss besteht das Risiko einer Über- oder Unterbewertung der Sachanlagen.

#### **Unsere Vorgehensweise in der Prüfung**

Wir haben die Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens wie folgt beurteilt:

- › Zur Beurteilung, ob Triggering Events vorliegen, haben wir in Gesprächen mit dem Management ein Verständnis über die Planungsannahmen sowie die relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt. Darüber hinaus haben wir die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen getestet. In der Folge haben wir die vorgelegte Dokumentation ("Trigger Liste") analysiert und die darin dargelegten Annahmen und

Schätzungen mit unseren Erkenntnissen aus der Jahresabschlussprüfung, insbesondere der Ergebnisanalysen, verglichen.

- › Wir haben die Vorgehensweise und angewendeten Methoden zur Werthaltigkeitsüberprüfung der Sachanlagen beurteilt und kritisch hinterfragt, ob diese Prozesse geeignet sind, die Sachanlagen angemessen zu bewerten. Für jene Objekte, für die eine formale Ermittlung des beizulegenden Wertes vorgenommen wurde, haben wir in Stichproben das Bewertungsmodell, die Planungsannahmen und die Bewertungsparameter überprüft.
- › Die der Bewertung zugrunde gelegten Planungszahlen haben wir in Stichproben mit den vom Management genehmigten mittelfristigen Planungsrechnungen abgestimmt.
- › Die bei der Bestimmung der Diskontierungszinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten unter Konsultation unserer Bewertungsspezialisten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung der Diskontierungssätze verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.
- › Zur Beurteilung der Planungstreue haben wir in Stichproben sowohl die 2019 tatsächlich eingetretenen Zahlungsmittelströme als auch die aktuellen Planungszahlen mit den Planungszahlen der Vorperioden verglichen. Dabei beobachtete Abweichungen haben wir mit dem Management besprochen.
- › Die betroffenen Buchwerte haben wir mit der Anlagenbuchhaltung abgestimmt.

## › 2. Ansatz von Investitionen in Sachanlagen

Siehe Anhang Seite 6.

### Das Risiko für den Abschluss

Die im Geschäftsjahr 2019 im Sachanlagevermögen erfassten Investitionen belaufen sich auf 117 Mio EUR.

Die Gesellschaft prüft dazu ob und in welcher Höhe Aktivierungen im Sachanlagevermögen vorzunehmen sind. Insbesondere bei noch nicht abgeschlossenen Bauprojekten sind hinsichtlich der Erfassung der bereits erbrachten Leistungen im Sachanlagevermögen Einschätzungen über den Baufortschritt erforderlich.

Aufgrund der Prüfungserfordernisse im Zusammenhang mit laufenden Bauvorhaben bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen und der Periodenabgrenzung.

Für den Abschluss besteht das Risiko eines unrichtigen Ansatzes von Vermögenswerten und einer damit verbundenen, unrichtigen Ermittlung des Periodenergebnisses.

### Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben den Ansatz von Investitionen in Sachanlagen wie folgt beurteilt:

- › Im Zuge unserer Prüfung haben wir ein Verständnis über die für den Ansatz des Sachanlagevermögens relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen getestet.
- › Zur Beurteilung der Existenz und der Genauigkeit der zum Bilanzstichtag ermittelten Leistungsabgrenzungen haben wir aus Belegflüssen der Investitionsprojekte analysiert, in wie weit Anlagenzugänge aus Rechnungseingängen oder aus Leistungsabgrenzungen resultieren.

>

- › Auf Basis einer Stichprobe haben wir den Projektstatus und weiteren Projektverlauf mit den verantwortlichen Mitarbeitern besprochen.

Darüber hinaus haben wir im Sachanlagevermögen aktivierte Eingangsrechnungen in einer Stichprobe mit den zugrundeliegenden Belegen abgestimmt.

### › Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Jahresabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft.

### › Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

Unsere Ziele sind hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- › Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungs-handlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- › Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- › Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- › Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- › Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- › Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- › Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

>

- › Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

## › Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

### **Bericht zum Lagebericht**

Der Lagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Lagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortung zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich im Widerspruch zum Jahresabschluss steht oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheint.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

### **Urteil**

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

### **Erklärung**

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Lagebericht festgestellt.

**› Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 3. Mai 2019 als Abschlussprüfer gewählt und am 23. September 2019 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31.12.2019 endende Geschäftsjahr beauftragt.

Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Jahresabschluss zum 31.12.2007 Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Jahresabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

**› Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer**

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Walter Reiffenstuhl.

Wien, am 6. März 2020

**KPMG Austria GmbH**

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

**Mag. Walter Reiffenstuhl**

Wirtschaftsprüfer

# Glossar

- › **Austro Control:** Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum
- › **Catchment Area:** Geografische Region, innerhalb derer der Flughafen Wien binnen zweier Autostunden erreicht werden kann bzw. von der aus die Anfahrt kürzer ist als zu jedem anderen gleichrangigen Flughafen
- › **Flugbewegungen:** Starts und Landungen
- › **General Aviation:** Allgemeine Luftfahrt
- › **Handling:** Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge
- › **Home-Carrier:** Heimische Fluggesellschaft
- › **Hub:** Umsteigeflughafen
- › **Incentive:** Entgeltpolitische Anreize wie das Destinations-, das Frequenz- sowie das Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub-Funktion
- › **Lärmgebühren:** Von der Lautstärke eines Flugzeugmodells abhängige Gebühren, die seit Juli 2010 zum Teil verrechnet werden
- › **Lärmschutzprogramm:** Vereinbarung im Rahmen des Mediationsvertrags, nach der unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zumindest teilweise vom Flughafen Wien finanziert wird
- › **Lärmzone:** Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird
- › **Maximum Take-off Weight (MTOW):** Höchstabfluggewicht; vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht
- › **Minimum Connecting Time:** Kürzeste benötigte Zeit beim Umsteigevorgang auf einem Hub-Flughafen
- › **Point-to-Point-Verkehr:** Direktverbindung zwischen zwei Punkten.
- › **Ramp-Handling:** Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitärservice, Passagiertransport etc.
- › **Trucking:** Luftfracht, die auf Lkw transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)
- › **Terminal 3:** Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Terminal 2 anschließt



## Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

- › **Anlagenintensität:** Anlagevermögen / Gesamtvermögen
- › **Anlagendeckungsgrad 2:** (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen
- › **Capital Employed:** Sachanlagevermögen + immaterielle Vermögensgegenstände + langfristige Forderungen + Working Capital
- › **EBIT nach Steuern:** EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern vom Ertrag
- › **EBITDA-Marge:** (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz
- › **EBIT-Marge:** EBIT / Umsatz
- › **Eigenkapitalquote:** Eigenkapital / Bilanzsumme
- › **Gearing (Verschuldungsgrad):** Nettoverschuldung / Eigenkapital
- › **ROE (Return on Equity after Tax):** Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital
- › **ROCE (Return on Capital Employed after Tax):** EBIT nach Steuern / durchschnittliches Capital Employed
- › **ROS, Umsatzrendite (Return on Sales):** EBIT / Umsatz
- › **Nettoverschuldung (Net Debt):** Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristige Wertpapiere – kurz- und langfristige Veranlagungen
- › **Working Capital:** Vorräte + kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – kurzfristige Steuerrückstellungen – übrige kurzfristige Rückstellungen – Lieferantenverbindlichkeiten – übrige kurzfristige Verbindlichkeiten
- › **Weighted Average Cost of Capital (WACC):** Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten für Eigen- und Fremdkapital

## Abkürzungsverzeichnis

- › **ACI:** Airports Council International (internationale Flughafenvertretung)
- › **BMVIT:** Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- › **CO<sub>2</sub>:** Kohlendioxid
- › **IATA:** International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)
- › **ICAO:** International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
- › **PAX:** Passagier
- › **VE:** Verkehrseinheit

# Impressum

## Medieninhaber Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Postfach 1  
1300 Wien-Flughafen Austria

Telefon: +43/1/7007-0  
Telefax: +43/1/7007-23001

## www.viennaairport.com

DVR: 008613  
Firmenbuchnummer: FN 42984 m  
Firmenbuchgericht:  
Landesgericht Korneuburg

## Investor Relations

Leitung: Mag. Christian Schmidt  
Telefon: +43/1/7007-23126  
E-Mail:  
Christian.Schmidt@viennaairport.com

## Leitung Kommunikation

Tillmann Fuchs, MBA  
Telefon: +43/1/7007-22816  
E-Mail: t.fuchs@viennaairport.com

## Pressestelle

Peter Kleemann MAS  
Telefon: +43/1/7007-23000  
E-Mail: p.kleemann@viennaairport.com

## Hersteller

Druckerei Odysseus

---

## Photos:

Christof Wagner,  
Andreas Hofer, Flughafen Wien AG

## Das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet:

**Website des Flughafen Wien:**  
www.viennaairport.com

**Investor Relations Flughafen Wien:**  
www.viennaairport.com/  
unternehmen/investor\_relations

**Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:**  
www.laermschutzprogramm.at

**Umwelt und Luftfahrt:**  
www.vie-umwelt.at

**Alles zur 3. Piste:**  
www.viennaairport.com/unternehmen/  
flughafen\_wien\_ag/3\_piste

**Dialogforum Flughafen Wien:**  
www.dialogforum.at

**Mediationsverfahren (Archiv):**  
www.viemediation.at

---

## Dieser Jahresfinanzbericht wurde im Auftrag der Flughafen Wien AG



von VGN – Content Marketing /  
Corporate Publishing produziert.  
(Leitung: Mag. Sabine Fanfule, MBA)

## Konzeption und Gestaltung:

Gabriele Rosenzopf MSc (Creative Director)

## Tabellensatz und Layout:

Dieter Dalinger, Réne Gatti

**Infografik:** Réne Gatti

---

**Disclaimer:** Dieser Jahresfinanzbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss im März 2020 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr. Die PDF-Ausgabe des Jahresfinanzberichts 2019 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft finden Sie auf unserer Homepage [www.viennaairport.com/unternehmen/investor\\_relations](http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations) unter dem Menüpunkt „Publikationen und Berichte“. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Jahresfinanzbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit Frauen und Männer gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Jahresfinanzbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt.





[www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)