

ALLES, WAS ZÄHLT

SOLIDE BASIS. ZUKÜNFTIGE POTENZIALE.
HERAUSFORDERUNGEN ANNEHMEN. LANGFRISTIGER ERFOLG.

GESCHÄFTSBERICHT 2009

vie Vienna
International
Airport
Offen für neue Horizonte.

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	Veränderung			
	2009	in %	2008	2007
Gesamtumsatz	501,7	-8,5	548,1	521,4
davon Airport	226,5	-9,7	250,8	242,2
davon Handling	169,8	-8,9	186,3	180,8
davon Retail & Properties	88,8	-6,1	94,6	82,8
davon Sonstige Segmente	16,2	2,4	15,8	15,6
EBIT	99,6	-25,3	133,3	120,3
EBIT-Margin (in %) ¹⁾	19,9	-	24,3	23,1
EBITDA	166,5	-17,6	201,9	191,0
EBITDA-Margin (in %) ²⁾	33,2	-	36,8	36,6
ROCE (in %) ³⁾	5,4	-	8,4	9,1
Konzernergebnis nach Minderheiten	73,4	-19,5	91,1	87,7
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	155,5	4,8	148,4	164,4
Eigenkapital	794,8	2,4	776,4	734,9
Bilanzsumme	1.860,9	7,2	1.735,3	1.560,9
Investitionen ⁴⁾	223,6	-25,0	298,1	193,8
Ertragsteuern	22,7	-18,6	27,8	26,5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt ⁵⁾	4.148	-2,8	4.266	4.087

Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

MTOW (in Mio. Tonnen) ⁶⁾	7,3	-7,1	7,8	7,3
Gesamtpassagiere (in Mio.)	18,1	-8,3	19,7	18,8
davon Transferpassagiere (in Mio.)	5,5	-8,2	5,9	6,0
Flugbewegungen	243.430	-8,6	266.402	254.870
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	254.006	-5,2	267.985	272.362
Sitzladefaktor (in %) ⁷⁾	68,7	-	68,2	69,2

Börsentechnische Kennzahlen

Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	0,0	21	21
KGV (per 31.12.)	10,0	36,3	7,3	18,9
Gewinn je Aktie (in €)	3,49	-19,6	4,34	4,18
Dividende je Aktie (in €) ⁸⁾	2,10	-19,2	2,60	2,50
Dividenden-Rendite (per 31.12.; in %)	6,0	-	8,2	3,2
Pay-Out-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	60,1	-	59,9	59,9
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	730,8	9,6	666,8	1.659,0
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	38,84	-52,5	81,69	82,50
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	19,06	-26,7	26,00	67,00
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	34,80	9,6	31,75	79,00
Marktgewichtung ATX (per 31.12.; in %)	1,5	-	2,1	1,8

1) EBIT-Margin (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse 2) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse 3) ROCE (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzüglich zurechenbare Steuern) / durchschnittliches Capital Employed 4) Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen 5) Personalstand im Jahresdurchschnitt gewichtet nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.) exklusive Vorstände und Geschäftsführer 6) MTOW: Maximum Take off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge 7) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere / angebotene Sitzplatzkapazität 8) Berichtsjahr: Vorschlag an Hauptversammlung

„Das Außerordentliche geschieht nicht auf
glattem, gewöhnlichem Wege“

JOHANN WOLFGANG VON GOETHE

ALLES, WAS ZÄHLT

SOLIDE BASIS.
ZUKÜNFTIGE POTENZIALE.
HERAUSFORDERUNGEN ANNEHMEN.
LANGFRISTIGER ERFOLG.

ALLES, WAS ZÄHLT

Verantwortliche:

Komm.Rat Ernest Gabmann, Mag. Herbert Kaufmann, Ing. Gerhard Schmid
(alle Vorstandsmitglieder der Flughafen Wien AG)

Herausgeber: Flughafen Wien AG, Abteilung Kommunikation/Investor Relations

Schwechat 2010

© Flughafen Wien AG, Wien. Alle Rechte vorbehalten.

Konzept und Beratung: BCA Mensalia

Design: Rosebud, Inc.

Fotografie: Franz Helmreich, Stephan Huger, Flughafen Wien AG,

INDUSTRIEBILD, Viennapaint, VIE-Metamorphosis

Druck und Bindung: AV + Astoria Druckzentrum

Zu beziehen über:

Flughafen Wien AG

Postfach 1

1300 Wien-Flughafen

Austria

www.viennaairport.com

Online-Ausgabe:

<http://gb2009.viennaairport.com>

Erschienen im März 2010

Inhalt

Kommentar des Vorstands	6
Unternehmen Flughafen Wien	10
Fokus Skylink	27
Strategie und Wachstum	31
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	36
Nachhaltige Unternehmensführung	42
Flughafen-Wien-Aktie	47
Corporate-Governance-Bericht	53
Bericht des Aufsichtsrats	64
Konzernlagebericht	66
Segmentberichterstattung	98
Airport	99
Handling	102
Retail & Properties	107
Sonstige Segmente	109
Konzernabschluss 2009	111
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	112
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	113
Konzern-Bilanz	114
Konzern-Geldflussrechnung	115
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	116
Konzern-Anhang	118
Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsegesetz	194
Bestätigungsvermerk	195
Glossar und Serviceangaben	197

Kommentar des Vorstands

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2009 stellte uns vor große Herausforderungen: Die Passagier- und Frachtzahlen entwickelten sich aufgrund der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise weltweit rückläufig. Viele Airlines führten Streckenbereinigungen durch. Eine wichtige strukturelle Änderung betraf den größten Kunden der Flughafen Wien AG – die Austrian. Im Berichtsjahr wurde ihre Übernahme durch Lufthansa abgeschlossen. Auch wenn die Verkehrsentwicklung im Berichtsjahr im Lichte der Wirtschaftskrise tendenziell negativ ausfiel, ist von besonderer Bedeutung der langfristige Erfolg. Daher steht der diesjährige Geschäftsbericht unter dem Motto „Alles, was zählt“.

Während wir 2008 ein Passagierwachstum von mehr als 5 Prozent erreichen konnten, mussten wir im Jahr 2009 einen Rückgang um 8,3 Prozent auf 18.114.103 Passagiere verzeichnen. Die Destinationen in den Nahen und Mittleren Osten entwickelten sich gegen den Trend und verzeichneten ein Plus von 5,4 Prozent. Der Osteuropaverkehr nahm unter anderem aufgrund des stärker als der Urlaubsverkehr rückläufigen Businessverkehrs um 14,6 Prozent ab. Der Anteil der Low-Cost-Carrier am Gesamtpassagieraufkommen blieb mit 23,1 Prozent nahezu stabil, ihr Passagierrückgang betrug im Berichtsjahr 9,0 Prozent. Das Höchstabfluggewicht ging im Vergleich zum Vorjahr um 7,1 Prozent auf 7.255.079 Tonnen zurück; die Flugbewegungen sanken um 8,6 Prozent. Bei der Fracht inklusive Trucking war mit 254.006 Tonnen ein Rückgang von nur 5,2 Prozent zu verzeichnen. Grund für diese positivere Entwicklung war, dass der Flughafen Wien Marktanteile gewinnen konnte.

Mit Tarifierpassungen und Incentiveprogrammen verfolgt der Flughafen Wien das Ziel, die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern. Die jährlich vorgenommenen Anpassungen der Tarife (Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarif) werden aufgrund der seit mehreren Jahren geltenden und im Berichtsjahr

bis 2011 verlängerten Indexformel ermittelt und leiten sich aus dem Verkehrswachstum und der Inflationsrate ab. Aufgrund der Indexformel wurden die Tarife per 1. Jänner 2010 um 0,5 Prozent angehoben. Weiters wurde erlösneutral der Landetarif per 1. Jänner 2010 um 13 Prozent gesenkt, während der Fluggasttarif um 7,3 Prozent angehoben wurde.

Um die Transferfunktion weiter zu stärken, wurde der Transfer-Incentive ab 1. Juli 2009 bis 30. Juni 2010 um € 2,00 auf € 10,21 pro abfliegenden Transferpassagier erhöht.

Trotz des schwierigen Umfelds konnte der Bereich Handling seinen Marktanteil mit 90,1 Prozent (2008: 89,9 Prozent) verteidigen. Die Handlingverträge mit den Hauptkunden Austrian Airlines, Gruppe Lufthansa, NIKI, Germanwings und Air Berlin wurden bis 2012 verlängert.

Es gelang uns auch die Qualitätsstandards auf sehr hohem Niveau zu halten. Mit einer Mindestumsteigezeit von 25 bis 30 Minuten ist der Flughafen Wien nach wie vor führend im europäischen Raum. Ebenso konnten wir die Pünktlichkeitswerte weiter verbessern und liegen im internationalen Vergleich im Spitzenfeld, noch vor den Flughäfen München, Zürich und Frankfurt – die gemeinsam mit Wien zu den Flughäfen im 4-Hub-System der Lufthansa zählen.

Um das zukünftige Wachstum bewältigen und das hohe Qualitätsniveau auch langfristig halten zu können, ist die Erweiterung der bestehenden Terminalflächen notwendig, die mit dem Projekt VIE-Skylink realisiert wird. Mehrere Faktoren wie die vermehrten Behördenauflagen, eine Optimierung des Retail- und Gastronomiekonzepts, die notwendig gewordene Neuausrichtung des Projekts sowie Preissteigerungen führten zu einer Erhöhung der ursprünglich veranschlagten Projektkosten sowie zu einer Verschiebung des vorgesehenen Projektzeitplans. Zudem kam es aufgrund der Komplexität des Bauvorhabens und seiner gebäude- und sicherheitstechnischen Ausstattung zu Problemen bei der Umsetzung des Bauvorhabens. Im Jahr 2008 wurde ein Budget von € 657 Mio. bekannt gegeben und durch den Aufsichtsrat genehmigt. Als sich diese Gesamtkosten im Frühjahr 2009 als nicht haltbar herausgestellt hatten, wurde das Projekt neu aufgestellt. Nach einer Bauunterbrechung ab Juni 2009 wurden Verträge neu verhandelt bzw. Ausschreibungen durchgeführt, mit dem Ziel, die Kosten zu minimieren. Nachdem die wichtigsten Verträge abgeschlossen wurden, konnten die Bautätigkeiten Mitte Februar 2010 wieder aufgenommen werden. Die bauliche Fertigstellung des Projekts soll im 2. Halbjahr 2011 erfolgen. Die Inbetriebnahme des VIE-Skylink ist für das 1. Halbjahr 2012 vorgesehen. Das Unternehmen hat für die Terminalerweiterung im Dezember 2009 ein Budget von € 830 Mio. bekannt gegeben. In dieser Summe wurden Risikovorsorgen, Reserven sowie eine allfällige Beauftragung eines Totalübernehmers berücksichtigt. Details dazu lesen Sie im Kapitel „Fokus Skylink“ ab Seite 28.

Aufgrund von Änderungen des Bundes-Verfassungsgesetzes und des Rechnungshofgesetzes unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die Flughafen Wien Aktiengesellschaft in den Gesetzesmaterialien liegt nunmehr seit dem 20. Oktober 2009 eine Prüfungscompetenz des Österreichischen Rechnungshofs vor. Die in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 20. August 2009 beschlossene aktienrechtliche Sonderprüfung der Projekts VIE-Skylink wird daher nicht durchgeführt. Seit Ende Oktober 2009 wird das Projekt VIE-Skylink infolgedessen der Prüfung durch den Österreichischen Rechnungshof unterzogen. Darüber hinaus finden Erhebun-

gen der Staatsanwaltschaft sowie der Finanzmarktaufsicht statt, die derzeit noch nicht abgeschlossen sind. Wir sind fest davon überzeugt, alle gesetzlichen Verpflichtungen zum Wohle der Gesellschaft erfüllt und den Verpflichtungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex entsprochen zu haben.

Weitere wichtige Investitionen im Berichtsjahr waren die Rampe Vorplatz (€ 13,0 Mio.), die Feuerwache und Checkpoints (€ 8,7 Mio.), die Gepäcksortieranlage (€ 4,0 Mio.), das Leitsystem (€ 4,4 Mio.), der technische Lärmschutz (€ 9,1 Mio.) und ein Speditionsgebäude (€ 2,1 Mio.). In Summe wurden im Berichtsjahr € 223,6 Mio. in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen investiert.

Einhergehend mit der Verkehrsentwicklung sind die Umsatzerlöse im Berichtsjahr um 8,5 Prozent auf € 501,7 Mio. zurückgegangen. Der Umsatz des Segments Airport ist im Vergleich zum Vorjahr um 9,7 Prozent gesunken, was neben dem Verkehrsrückgang auch auf die um € 7,7 Mio. verminderten Sicherheitsbeiträge – davon € 3,0 Mio. aus Einmaleffekten – zurückzuführen ist. Der Umsatz des Segments Handling weist ein Minus von 8,9 Prozent auf, der Umsatz des



Komm. Rat Ernest Gabmann



Mag. Herbert Kaufmann



Ing. Gerhard Schmid

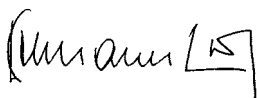
Segments Retail & Properties sank um 6,1 Prozent, während das Berichtssegment „Sonstige Segmente“ einen Anstieg um 2,4 Prozent verzeichnete. Der Personalaufwand sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden um 2,2 Prozent bzw. 1,5 Prozent gesenkt. In der Berichtsperiode wurden ein EBITDA von € 166,5 Mio. (-17,6 Prozent) und ein EBIT von € 99,6 Mio. (-25,3 Prozent) erzielt. Aufgrund des im Vergleich zum Umsatz schwächeren Rückgangs des Betriebsaufwands reduzierten sich die EBITDA-Margin auf 33,2 Prozent (Vorperiode: 36,8 Prozent) und die EBIT-Margin auf 19,9 Prozent (Vorperiode: 24,3 Prozent). Das Finanzergebnis konnte im Vergleich zum Vorjahr um € 10,7 Mio. auf minus € 3,6 Mio. verbessert werden. Nach Berücksichtigung des Steueraufwands in Höhe von € 22,7 Mio. konnte ein Periodenergebnis von € 73,3 Mio. (2008: € 91,1 Mio.) erzielt werden. Wir schlagen der Hauptversammlung am 29. April 2010 eine Dividende von € 2,1 je Aktie vor. Die Dividendenrendite für das Geschäftsjahr 2009 beläuft sich damit bei einem Jahresschlusskurs von € 34,80 auf 6,0 Prozent.

Die Passagierzahlen unserer internationalen Beteiligungen entwickelten sich aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Situation ebenfalls negativ. Der Flughafen Košice verzeichnete ein Minus von 40,4 Prozent auf 352.428 Passagiere. Am Flughafen Malta wurden im Berichtsjahr mit 2.918.664 Passagieren um 6,1 Prozent weniger als im Vorjahr gezählt. Der Flughafen Friedrichshafen verzeichnete einen Passagierrückgang von 11,0 Prozent auf 578.475 Passagiere.

Trotz der anhaltend schwierigen konjunkturellen Lage erwarten wir für 2010 ein Plus von 2,0 Prozent bei den Passagieren, plus 5,0 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) sowie eine gleichbleibende Anzahl der Bewegungen. Die langfristige durchschnittliche Wachstumsrate für den Zeitraum bis 2020 wird mit 5,2 Prozent erwartet. Für das Jahr 2010 sind Investitionen in Höhe von maximal € 330,6 Mio. geplant, wobei den Schwerpunkt die Terminalerweiterung VIE-Skylink bildet. Die Ertragslage wird 2010 sowohl von der Verkehrsentwicklung als auch von dem durch die rege Investitionstätigkeit verbundenen Anstieg der Abschreibungs- und Zinsaufwendungen beeinflusst werden.

Abschließend möchten wir unseren Aktionären und Geschäftspartnern für ihr Vertrauen danken, das sie uns auch in diesen volatilen Zeiten entgegenbringen. Unser besonderer Dank gilt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die es durch ihren Einsatz möglich gemacht haben, auch dieses schwierige Jahr erfolgreich zu meistern.

Schwechat, 26. Februar 2010



Komm. Rat Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Ideale Verbindungen

Der Flughafen Wien positioniert sich als eine der wichtigsten Drehscheiben zu den Destinationen Mittel- und Osteuropas sowie in den Nahen und Mittleren Osten. Sein dichtes Streckennetz nach Osteuropa, rascher Transfer und hohe Pünktlichkeit tragen den Erfolg.

Unternehmen Flughafen Wien

In diesem Kapitel

- **Das Unternehmen und seine Segmente**
- **Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien**

Als Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien bietet die seit Juni 1992 an der Wiener Börse notierte Flughafen Wien AG sämtliche damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen an. Begünstigt durch seine vorteilhafte geografische Lage im Zentrum Europas positioniert sich der Flughafen Wien als eine der wichtigsten Drehscheiben zu den Destinationen Mittel- und Osteuropas sowie in den Nahen und Mittleren Osten.

Eckdaten des Flughafen Wien

Bewohner Einzugsgebiet in Mio.	rund 14
Gelände­fläche (in km ²)	rund 10
Unternehmen am Standort	rund 230
Airlines ¹⁾	79
Destinationen ¹⁾	187
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe ²⁾	4.148
Arbeitnehmer am Standort Flughafen	rund 18.000
Passagiere in Mio.	18,1
Flugbewegungen	243.430
Gepäckstücke-Handling in Mio.	15,9
Fracht (inkl. Trucking) in Tonnen	254.006
Check-in-Schalter	134
Abstellpositionen in max. Belegung	85
davon Andockpositionen	20
Vermietbare Frachtfläche in m ²	45.152
Vermietbare Bürofläche in m ²	83.930
Verkaufsfläche Geschäfte in m ²	7.188
Verkaufsfläche Gastronomie in m ²	4.752
Parkplätze indoor	10.763
Parkplätze outdoor	12.752

1) per 31.12.2009

2) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

Die Segmente der Flughafen Wien AG

Im Berichtsjahr wurde die Segmentberichterstattung an die Erfordernisse von IFRS 8 angepasst und das neue Segment „Sonstige Segmente“ gebildet.

Airport

Das Segment Airport umfasst mit den Bereichen Aviation und Flughafendienste alle klassischen Tätigkeiten eines Flughafenbetreibers. Der Bereich Aviation zeichnet für den Betrieb und die Betreuung aller Bewegungsflächen, des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung inklusive des VIP-Center und der VIP-Lounges verantwortlich, wobei die Entgelte für diese Leistungen großteils tariflichen Einschränkungen unterworfen sind. Für den laufenden Flugplatzbetrieb, die Behebung von Notfällen und Störungen sowie die Gewährleistung der Sicherheit sorgt der Bereich Flughafendienste. Weiters wird der Standort Vöslau dem Segment Airport zugeordnet. Der strategische Schwerpunkt des Segments ruht unter anderem auf der mittel- und langfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität. Der Segmentanteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2009 45,1 Prozent (2008: 45,8 Prozent).

Handling

Das Segment Handling positioniert sich als professioneller und wirtschaftlich erfolgreicher Komplettanbieter und erbringt alle Dienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien-, Charter- und General-Aviation-Verkehrs. Hierzu zählen das Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, der Transport von Passagieren, Crews und Cateringmaterial, aber auch die Kabinenreinigung sowie das Pushen und die Enteisung der Luftfahrzeuge. Zudem umfasst das Leistungsportfolio die Erstellung der Flugzeugdokumente inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen, die Abfertigung von Luftfracht und Trucking, das Führen des Importlagers sowie die Bereiche Private Aircraft Handling, Betankung und Hangarierung von Luftfahrzeugen der General Aviation. Auch die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck fallen nun neu in den Verantwortungsbereich dieses Segments. Der Segmentanteil am Gesamtumsatz des Konzerns belief sich im Jahr 2009 auf 33,8 Prozent (2008: 34,0%).

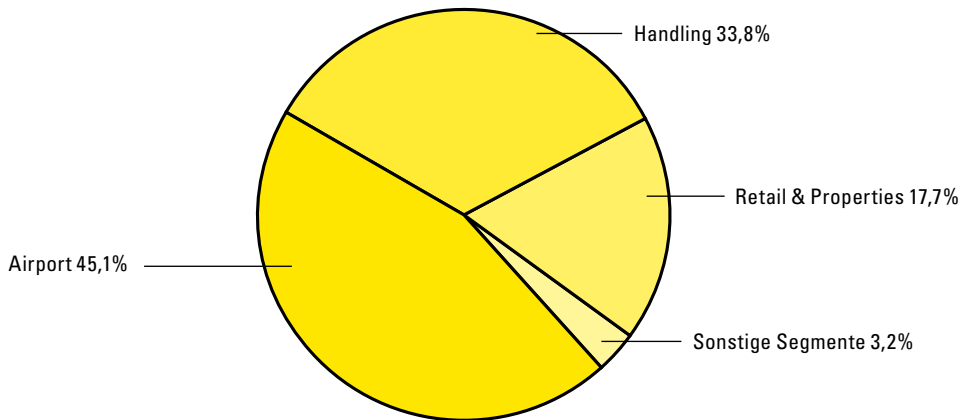
Retail & Properties

Andere Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb wie die Bereiche Retail und Gastronomie, Werbeflächenvermarktung, der Betrieb des Besucherzentrums und der Rundfahrten, aber auch die Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsanbindung sowie die Entwicklung und Vermarktung von Immobilien sind in dem Segment Retail & Properties zusammengefasst. Den größten Anteil am Umsatz des Segments haben der Immobilienbereich und die Werbeflächenvermarktung mit € 33,6 Mio., gefolgt von den Parkierungserträgen mit € 30,7 Mio. sowie dem Bereich Retail (d.h. Shopping, Duty Free, Gastronomie) mit € 24,5 Mio. Der Anteil des Segments am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2009 17,7 Prozent (2008: 17,3%).

Sonstige Segmente

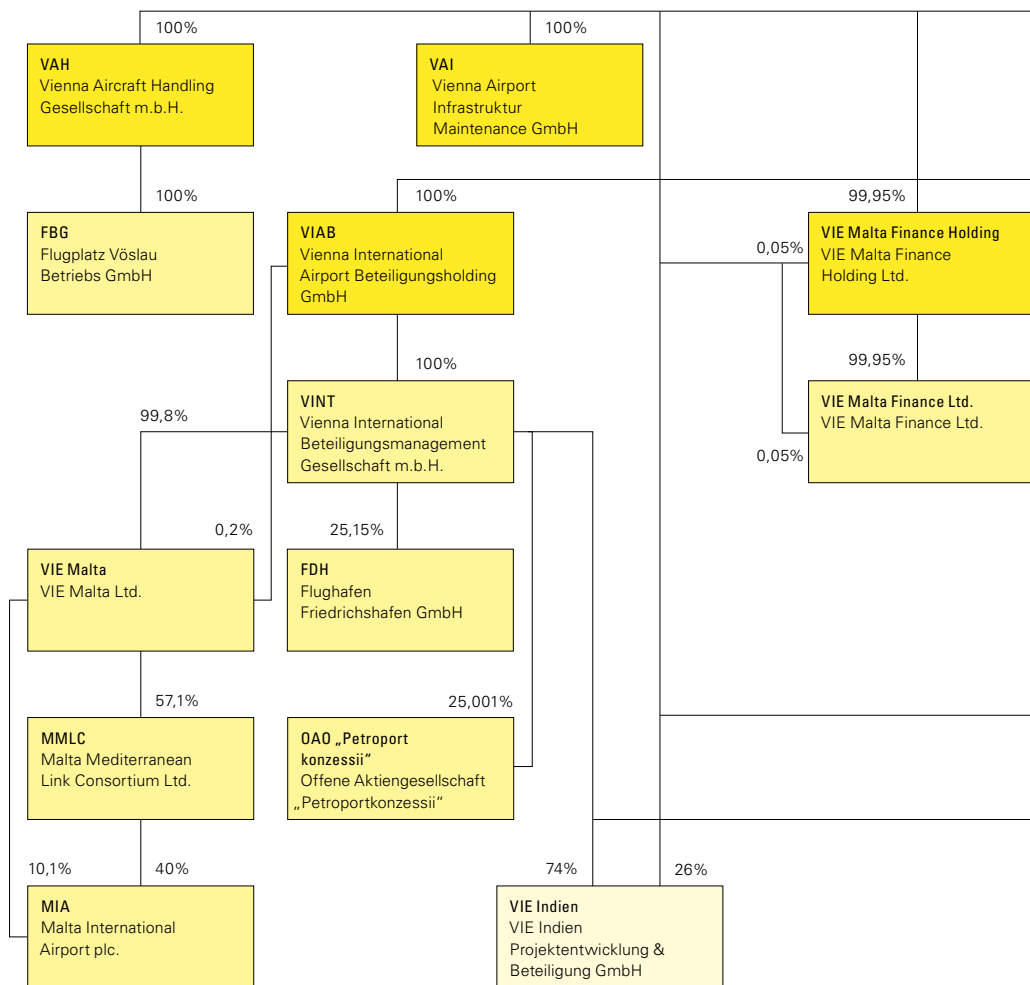
In diesem Segment sind verschiedenste Dienstleistungen, die sowohl für andere Segmente als auch für externe Kunden erbracht werden, zusammengefasst. Diese Leistungen beinhalten im Wesentlichen technische Services wie die Haustechnik, Telekommunikation und EDV sowie die Ver- und Entsorgung, das Baumanagement und Beratungsleistungen. Weiters werden diesem Segment jene Tochtergesellschaften zugeordnet, die Anteile an assoziierten Unternehmen und an Gemeinschaftsunternehmen im Ausland halten und ansonsten keine operative Tätigkeit ausüben. Das neu geschaffene Berichtssegment „Sonstige Segmente“ hat einen Anteil am Konzernumsatz von 3,2 Prozent.

Konzernumsatz 2009 nach Segmenten



Tochtergesellschaften und Beteiligungen der Flughafen Wien AG

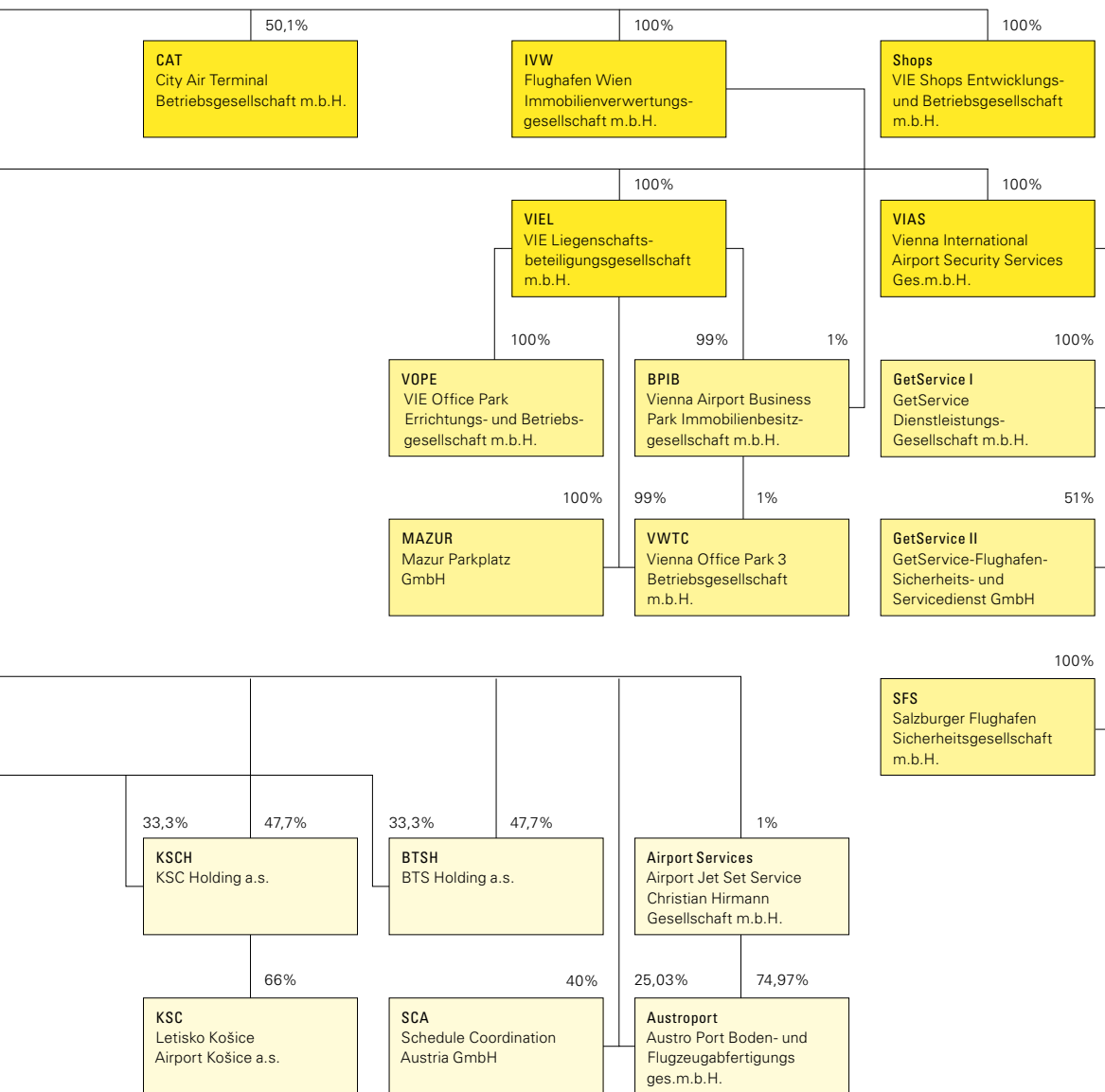
FLUGHAFEN



- Tochtergesellschaft (>50%)
- Beteiligung (≤50%)
- Indirekte Tochtergesellschaft/Beteiligung (>50%)

Stand: 31.12.2009

WIEN AG



Zukünftige Potenziale, Kapazitäten und Wachstumsgrenzen im Segment Retail & Properties

Das Marktumfeld der Flughafenbetreiber hat sich in den letzten Jahrzehnten massiv gewandelt. Der Kostendruck auch von Airline-Kunden hat stark zugenommen, die durch das Marktwachstum erforderlichen teuren Ausbauten der Flughafenkapazitäten können nicht mehr alleine durch die Erlöse aus dem typischen Flughafengeschäft finanziert werden. Eine Ausweitung des Serviceportfolios wurde notwendig. Neben dem klassischen Flughafenkunden „Airline“ wird der Passagier – in seiner Eigenschaft als Konsument – zu einem wichtigen Kunden. Hohe Kundennähe und ein attraktives Leistungsangebot vor allem im Bereich Shopping und Gastronomie sind daher für die zukünftige Entwicklung des Flughafens von entscheidender Bedeutung.

Steigende Bedeutung der Immobilienvermarktung

Zusätzlich steigt die Bedeutung des Immobiliengeschäfts. Der Geschäftsbereich Immobilien und Center Management des Segments Retail & Properties vermarktet 83.930 m² Büroflächen außerhalb des Terminals. Bis zum Jahr 2004 war die Vermietung von Büroflächen auf jene Firmen beschränkt, die aufgrund ihrer Tätigkeit ihren Standort am Flughafen unterhalten – wie z.B. Airlines, Spediteure oder Security-Firmen. Mit der Inbetriebnahme des Office Park 1 im Oktober 2004 wurden erstmals auch Mieter angesprochen, die nicht am Flughafen tätig sind, für die aber ein Standort am Flughafen Vorteile bringt. Diese Strategie der teilweisen Entkopplung der Büovermietung vom Aviation-Business hat sich bewährt. Sowohl Office Park 1 als auch Office Park 2 sind nahezu vollständig vermietet.

Flexible Vermietungen von Frachtanlagen

Die Nachfrage nach Büro- und Lagerflächen im Cargo-Bereich hängt stark von der Entwicklung des Segments Airport ab, da die Beförderung von Fracht für die Fluglinien ein Zusatzgeschäft zum Passagiertransport darstellt. Eine Ausnahme bilden die Nurfrachter, d.h. Flugzeuge, die ausschließlich Fracht befördern. Da als Nurfrachter Großfluggeräte mit Ladekapazitäten von bis zu 100 Tonnen eingesetzt werden, wirkt sich deren Zahl stark auf die Nachfrage nach Frachturnschlagsflächen aus. Hohe Schwankungen bei der umgeschlagenen Tonnage sind in diesem Geschäft als normal zu betrachten und verlangen bei der Planung und Bereitstellung der erforderlichen Flächen ein hohes Maß an Flexibilität.

Investitionen in Parkhäuser und Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Durch den kontinuierlichen Ausbau des Flughafens werden die Flächen für die Parkierung kleiner, während bedingt durch das Passagierwachstum die Nachfrage nach Parkplätzen steigt. Dem wird durch die Errichtung von zusätzlichen Stellplätzen in Parkhäusern Rechnung getragen. Diese müssen jedoch aufgrund der höheren Errichtungskosten zu höheren Preisen angeboten werden. Als umweltfreundliche Alternative zum Pkw sieht die Strategie des Flughafen Wien eine Forcierung des öffentlichen Verkehrs vor. Dementsprechend wird neben dem Ausbau von Parkhäusern auch in eine verbesserte öffentliche Anbindung, wie beispielsweise den neuen Fernverkehrsbahnhof, investiert.

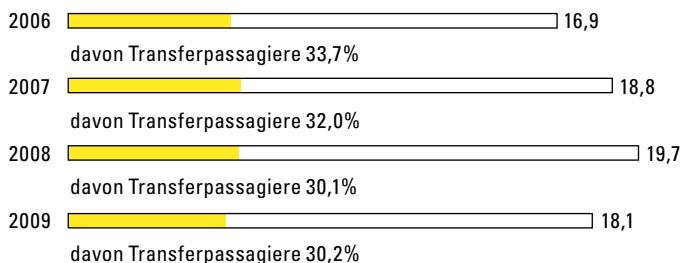
Kapazitätsgrenzen bei Retail, Gastronomie und Werbeflächenvermarktung

Aufgrund der limitierten Flächen in den Terminals war 2009 praktisch keine Expansion in den Bereichen Retail, Gastronomie und Werbeflächenvermarktung möglich. Diese Situation wird sich erst nach der Eröffnung der Terminalerweiterung VIE-Skylink ändern, wo rund 9.600 m² zusätzliche Flächen für Shopping und Gastronomie entstehen.

Kleines Einmaleins des Flughafen-Geschäfts

Die wichtigsten Indikatoren für den Erfolg des Flughafen-Kerngeschäfts sind die Entwicklung des Passagieraufkommens, das Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht, MTOW) sowie die Anzahl der Flugbewegungen. Für jeden beförderten Passagier wird von der Fluggesellschaft ein vorgegebener Passagiertarif für den Flughafen eingehoben – die Passagieranzahl wie auch die Höhe des Tarifs beeinflussen den Geschäftsverlauf des Flughafens unmittelbar. Das MTOW wird für jeden Flugzeugtyp vom Hersteller definiert und in der Berechnung des Landetarifs berücksichtigt. Die Anzahl der Flugbewegungen, als Summe aller Starts und Landungen, lässt einen Rückschluss auf die Auslastung der bestehenden Rollbahn- und Abstellkapazitäten am Vorfeld zu. Die für den Flughafen Wien optimale Kombination aus Passagieraufkommen, Maximum Take-off Weight (MTOW) und Flugbewegungen sind ein hohes Wachstum des MTOW und der Passagieranzahl bei einem unterproportionalen Anstieg der Flugbewegungen und der damit einhergehenden effizienten Auslastung der Pistenkapazität. Beim bestehenden Pistensystem des Flughafen Wien sind bis zu 72 Flugbewegungen pro Stunde möglich.

Passagiere in Millionen



Maximum Take-off Weight in Mio. Tonnen



Flugbewegungen in Tausend



Wettbewerbsfähige Tarifpolitik

Die jährlich vorgenommenen Anpassungen der Tarife (Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarif) werden aufgrund der seit mehreren Jahren geltenden und im Berichtsjahr bis 2011 verlängerten Indexformel ermittelt und leiten sich aus dem Verkehrswachstum und der Inflationsrate ab. Der Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturtarifs liegt das MTOW zugrunde; die Höhe des Fluggasttarifs und des landseitigen Infrastrukturtarifs wird durch die Zahl der Passagiere bestimmt. Für die Ermittlung des Infrastrukturtarifs Betankung ist die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff ausschlaggebend. Die höchstzulässige jährliche Tarifänderung errechnet sich aus der Inflationsrate verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Berechnung des Verkehrswachstums wird der Durchschnittswert aus dem Wachstum des vergangenen und des aktuellen Jahres herangezogen. Im Fall eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen gleicht die höchstzulässige Tarifänderung der Inflationsrate. Die daraus resultierenden Tarifänderungen für 2009 finden Sie auf Seite 71.

Zur Stärkung der Transferfunktion wurde beschlossen, den seit mehreren Jahren gewährten Transfer-Incentive ab 1. Juli 2009 bis 30. Juni 2010 um € 2,00 auf € 10,21 pro abfliegenden Transferpassagier anzuheben. Die weiteren Incentiveprogramme – der Destinations- und Frequenz-Incentive sowie der Frequenzdichte-Incentive wurden unverändert fortgesetzt. Mit den Tarifierpassungen und den Incentiveprogrammen verfolgt der Flughafen Wien das Ziel, die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern. Im europäischen Vergleich liegen die insgesamt eingehobenen Tarife des Flughafens Wien – rechnet man die Incentives mit ein – um rund 8 Prozent unter dem Durchschnitt.

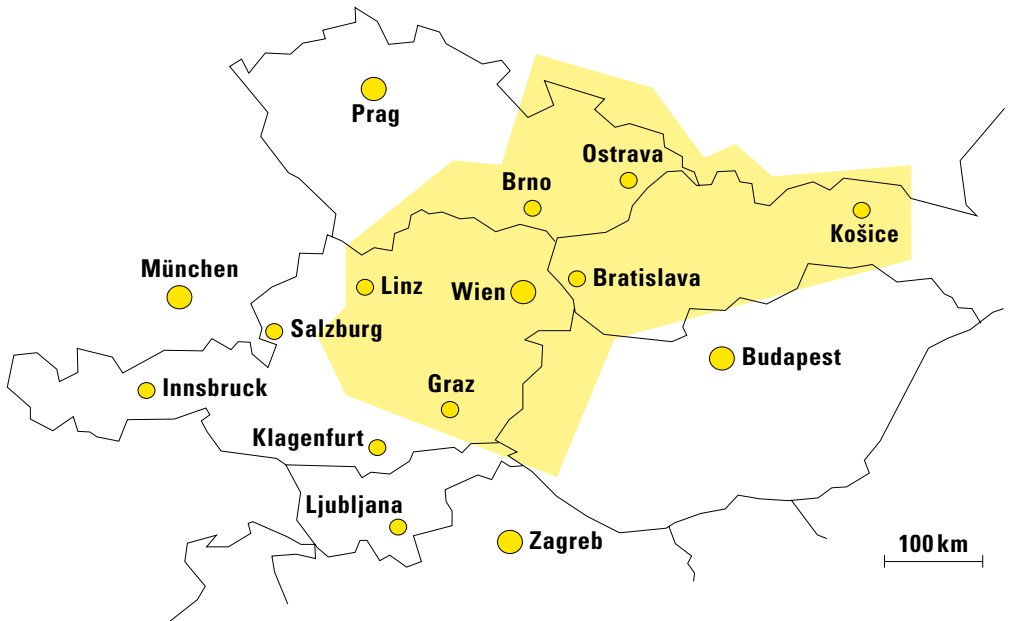
Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien

Die geografisch ideale Lage im Herzen Europas zusammen mit einem attraktiven Destinationsangebot machen den Flughafen Wien zum optimalen Drehkreuz für Osteuropa sowie den Nahen und Mittleren Osten. Sein Einzugsgebiet zählt rund 14 Millionen potenzielle Passagiere aus Österreich und den dynamischen Regionen Ungarn, Tschechien, der Slowakei und Slowenien. Auch als Transferflughafen spielt der Flughafen Wien eine große Rolle – jeder dritte Passagier stammt nicht aus der eigenen Catchment Area, sondern ist dem Transferaufkommen zuzuschreiben. Für den Flughafen Wien gilt es daher, seine Funktion als Transferdrehscheibe abzusichern sowie seine Hub-Funktion durch die Akquisition zusätzlicher Destinationen zu stärken.

Catchment Area mit Wachstumspotenzialen

Die Catchment Area – das Einzugsgebiet des Flughafen Wien – umfasst rund 14 Millionen Menschen und stellt einen wichtigen Wachstumsmarkt dar. Vor allem seit dem Beitritt der östlichen Nachbarländer zur Europäischen Union ist eine vermehrte Reisetätigkeit von und in diese Länder zu verzeichnen. Auch entwickelt sich die Wirtschaft in dieser Region im Vergleich zu den EU-15 überdurchschnittlich. Dank seines dichten Netzes an Osteuropa-Destinationen und seiner geografischen Lage profitiert der Flughafen Wien von dieser Entwicklung. Neu errichtete Autobahnen sowie ein engmaschiges Bus- und Bahnnetz, welches zahlreiche mittel- und osteuropäische Städte verbindet, ermöglichen eine reibungslose Anreise zum Flughafen Wien. Mit intensiven Informations- und Marketingaktivitäten sowie gezielten Promotionen gilt es das gesamte Potenzial dieses Einzugsgebiets voll auszuschöpfen.

Catchment Area Flughafen Wien



Verstärkte Marketingaktivitäten in wirtschaftlich schwierigen Zeiten

Die Stärkung des Flughafen Wien als Tor zum Osten ist eines der wichtigsten Ziele der Abteilung Aviation Marketing & Business Development. Auch 2009 wurde die Vermarktung des Flughafen Wien als effizienter Transferhub, aber auch als attraktives Ziel für den Point-to-Point-Verkehr weltweit forciert. Die Akquisitions- und Wachstumsstrategie zur Gewinnung neuer Airlines, neuer Destinationen und zusätzlicher Frequenzen wurde durch die Präsenz auf den wichtigsten internationalen Aviation-Konferenzen und -Messen sowie durch zahlreiche Besuche bei den Airlines vorangetrieben. Weiters wird die gute Zusammenarbeit mit bestehenden Airline-Kunden laufend gepflegt, um auch hier alle Wachstumspotenziale voll ausschöpfen zu können.

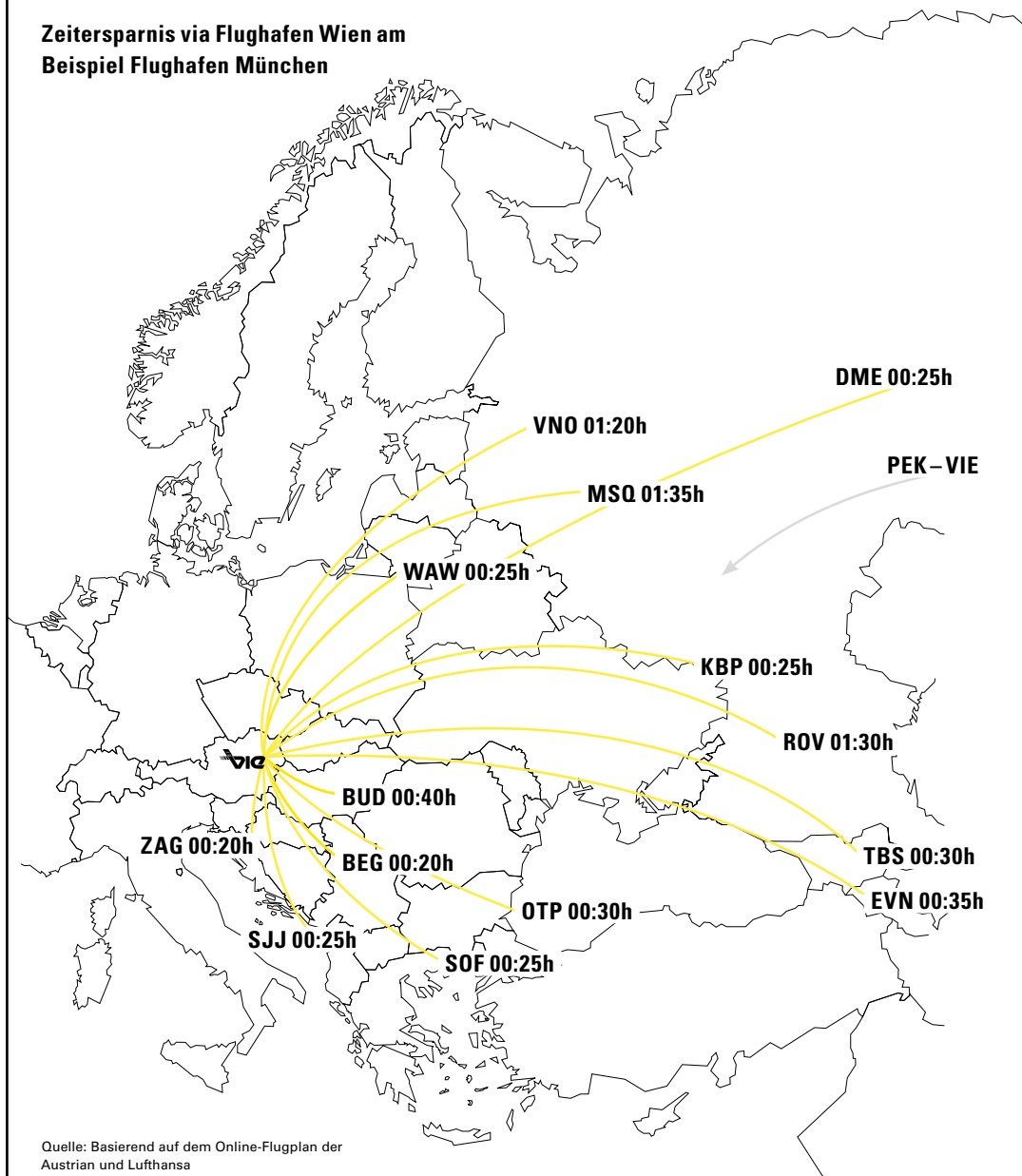
Idealer Transferhub nach Osteuropa und in den Nahen und Mittleren Osten

Etwa ein Drittel der Passagiere – das entspricht 5,5 Millionen Passagieren im Jahr 2009 – nutzen den Flughafen Wien als Drehscheibe. Deshalb gilt es neben dem Ausbau der Destinationen und Frequenzen, die Hub-Funktion des Flughafen Wien zu stärken. Seine zentrale Lage, kurze Umsteigezeiten und eine große Anzahl an Verbindungen zu osteuropäischen Destinationen ermöglichen ankommenden Passagieren rasche Anschlussverbindungen. Nebenstehende Abbildung zeigt z.B. die Zeitersparnis bei einem Flug von Peking zu unterschiedlichen osteuropäischen Städten, wenn man über Wien anstelle von München fliegt.

Führender Ost-West-Hub

Im Jahr 2009 wurden vom Flughafen Wien aus 43 Destinationen in Osteuropa nonstop angefliegen. Mit diesem großen Angebot rangiert der Flughafen Wien noch vor den Flughäfen Frankfurt und München. Auch wenn das Wachstum der Region krisenbedingt gebremst wurde und daher das Passagieraufkommen im Linienverkehr in die Destinationen Osteuropas um 14,6 Prozent zurückging, verspricht diese Region mittelfristig weiteres Wachstumspotenzial. Sowohl von Geschäftsreisenden als auch von Städtetouristen wird die Region gerne bereist. Das Destinationsangebot nach Osteuropa wurde 2009 um die Destination Suceava in Rumänien erweitert; die Verbindungen nach Bydgoszcz (via Lodz), Burgas, Ohrid, Nizhniy Novgorod und Tallinn wurden im Berichtszeitraum eingestellt.

**Zeitersparnis via Flughafen Wien am
Beispiel Flughafen München**



Quelle: Basierend auf dem Online-Flugplan der Austrian und Lufthansa

3-Letter-Code:

- | | |
|----------------|----------------|
| BEG (Belgrad) | ROV (Rostov) |
| BUD (Budapest) | SJJ (Sarajevo) |
| DME (Moskau) | SOF (Sofia) |
| EVN (Yerevan) | TBS (Tbilisi) |
| KBP (Kiew) | VON (Vilnius) |
| MSQ (Minsk) | WAW (Warschau) |
| OTP (Bukarest) | ZAG (Zagreb) |
| PEK (Peking) | |

Anzahl der Osteuropadestinationen im Vergleich¹⁾

Flughafen	2009	2008	2007	2006	2005
Wien (VIE)	43	48	46	42	38
Frankfurt (FRA)	38	40	38	38	42
München (MUC)	31	33	30	29	34
Prag (PRG)	29	31	31	30	29
Budapest (BUD)	21	22	20	21	20
Zürich (ZRH)	21	20	17	16	17
Mailand (MXP)	15	19	26	21	19

1) Quelle: OAG Max Historical, jeweils KW 46 (inkl. Ekatarinburg)

Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens in Osteuropa

Destination	2009	2008	Veränderung in %
1. Moskau (DME, SVO)	181.855	182.659	-0,4
2. Bukarest (BBU, OTP)	156.676	190.792	-17,9
3. Sofia	121.347	154.285	-21,3
4. Warschau	84.148	98.192	-14,3
5. Belgrad	71.094	72.681	-2,2
6. Zagreb	67.730	71.288	-5,0
7. Kiev	67.045	86.331	-22,3
8. Prag	55.687	59.207	-5,9
9. Pristina	53.023	54.910	-3,4
10. Sarajewo	47.044	53.114	-11,4

Entgegen dem Trend konnte das Passagieraufkommen mit Streckenziel im Nahen und Mittleren Osten im Berichtsjahr um 5,4 Prozent zulegen. Die Destination Abu Dhabi wurde im Berichtszeitraum aus dem Streckennetz genommen.

Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens im Nahen und Mittleren Osten

Destination	2009	2008	Veränderung
			in %
1. Dubai	149.899	127.171	17,9
2. Tel Aviv	128.010	131.421	-2,6
3. Damaskus	35.410	35.496	-0,2
4. Doha	34.034	37.476	-9,2
5. Amman	26.084	22.931	13,7
6. Teheran	25.736	28.071	-8,3
7. Erbil	16.629	12.560	32,4
8. Riyadh	8.042	3.991	101,5
9. Jeddah	6.953	4.518	53,9
10. Aleppo	1.388	1.963	-29,3

Das Passagieraufkommen auf der Langstrecke verringerte sich um 22,1 Prozent. Dies ist vor allem auf Streckenoptimierungen der Austrian Airlines Gruppe zurückzuführen. Nicht mehr angefliegen wird Mumbai (Bombay).

Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens – Langstrecke

Destination	2009	2008	Veränderung
			in %
1. Bangkok	110.455	108.987	1,3
2. New York	77.919	66.496	17,2
3. Tokio	76.323	81.668	-6,5
4. Washington	62.297	83.964	-25,8
5. Toronto	57.063	59.835	-4,6
6. Peking	56.325	55.087	2,2
7. Delhi	51.971	69.227	-24,9
8. Taipei	48.428	46.631	3,9
9. Seoul	10.205	29.809	-65,8
10. Astana	9.134	9.960	-8,3

Rascher Transfer und hohe Pünktlichkeit

Zur Absicherung der Hub-Funktion und um im Wettbewerb mit anderen Flughäfen bestehen zu können, sind kurze Boarding- bzw. Transferzeiten wichtig, da die Gesamtreisezeit häufig die Entscheidung für eine Reiseroute beeinflusst und ein wichtiges Auswahlkriterium in internationalen Ticket-Reservierungssystemen darstellt. Nach den Direktflügen weisen diese Systeme weitere Verbindungen gereiht nach ihrer Gesamtreisezeit aus, wodurch jene mit geringen Umsteigezeiten bevorzugt werden. Deshalb ist die im Europavergleich einzigartige Minimum Connecting Time von 25–30 Minuten des Flughafen Wien zu verteidigen. Ermöglicht wird der rasche Trans-

fer vor allem durch das übersichtliche One-Roof-Konzept und das ausgezeichnete Leitsystem, das den Passagieren eine rasche Orientierung ermöglicht. Dieses Erfolgssystem wird auch bei der Terminalerweiterung VIE-Skylink fortgesetzt.

Minimum Connecting Time im Vergleich¹⁾

Flughafen	Minuten
Wien (VIE)	25–30
München (MUC)	30–35
Zürich (ZRH)	40
Kopenhagen (CPH)	45
Frankfurt (FRA)	45
Amsterdam (AMS)	50
Brüssel (BRU)	50
London (LHR)	45–75
Paris (CDG)	60–90

1) Quelle: OAG Flight Guide, Juli 2009

Darüber hinaus nimmt das Handling bei der Absicherung der kurzen Boarding- bzw. Transferzeiten eine zentrale Rolle ein. Dank laufender Optimierungen und dem Einsatz modernster Technologien wie dem Hub Control Center kann nicht nur ein reibungsloser Transferstrom sichergestellt werden, sondern auch eine Pünktlichkeitsrate, die im europäischen Spitzenfeld liegt. Trotz ausbaubedingter Einschränkungen konnte die Pünktlichkeitsrate im Handling im Berichtsjahr mit 99,7 Prozent auf dem hervorragenden Niveau des Vorjahres (2008: 99,7%) gehalten werden.

Gepäckstatistik Flughafen Wien gesamt

Jahr	Gepäckstücke an/ab	Spitzentage	Gepäckstücke an/ab
2001	11.180.342	1.7.2001	51.600
2002	11.322.219	7.7.2002	51.940
2003	11.729.126	29.6.2003	51.660
2004	13.471.068	3.7.2004	60.670
2005	14.168.786	3.7.2005	63.792
2006	14.998.492	30.6.2006	69.146
2007	17.218.314	29.6.2007	73.548
2008	17.371.496	4.7.2008	70.490
2009	15.872.504	10.7.2009	64.936

Diversifiziertes Kundenspektrum

Die Vielfalt der angebotenen Destinationen stellt einen wichtigen Erfolgsfaktor des Flughafen Wien dar. Um dieses große Streckennetz zu ermöglichen, ist die laufende Akquisition neuer Fluglinien erforderlich. Im Berichtsjahr flogen 79 Fluglinien in Summe 187 Liniendestinationen von Wien aus an: Neben fünf neuen Airlines – Aegean Airlines, Norwegian, Blue Air, B&H Airlines und Air China Cargo – konnten drei Fluggesellschaften (Jade Cargo, Vueling/Clickair und Georgian Airlines) wiedergewonnen werden. Drei neue Destinationen – Karlsruhe/Baden-Baden, Suceava (Rumänien) und London Gatwick konnten im Berichtsjahr in das Streckennetz aufgenommen werden.

Mit einem Anteil von 49,5 Prozent des Passagieraufkommens (2008: 49,6%) ist die Austrian Airlines Gruppe nach wie vor der größte Kunde des Flughafen Wien; ihr Anteil hat jedoch stetig abgenommen und lag im Jahr 2000 noch bei 60 Prozent. Die größten Verkehrsrückgänge im Jahr 2009 sind auf die Umstrukturierungen innerhalb der Austrian Airlines Gruppe sowie den Konkurs der SkyEurope zurückzuführen. Der Low-Cost-Carrier NIKI hingegen konnte trotz schwierigen Umfelds einen Anstieg beim Passagieraufkommen von über 20 Prozent verzeichnen, was zu einem im Vergleich zum Vorjahr stabilen Gesamtmarktanteil der Low-Cost-Carrier von 23,1 Prozent führt. In Summe werden zum Jahresende von den Low-Cost-Carriern 26 Destinationen – vorwiegend westeuropäische Hauptstädte – mit 363 Frequenzen bedient. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, gilt für Low-Cost-Carrier selbstverständlich das gleiche Tarifmodell wie für Netzwerk-Carrier.

Passagieraufkommen nach Airlines

	2009	Anteil in % ¹⁾	2008	Anteil in % ¹⁾	Veränderung in %
1. Austrian Airlines Gruppe	8.958.264	49,5	9.786.179	49,6	-8,5
2. NIKI	1.663.381	9,2	1.379.819	7,0	20,6
3. Air Berlin	1.365.801	7,5	1.327.916	6,7	2,9
4. Lufthansa	1.019.542	5,6	1.032.026	5,2	-1,2
5. SkyEurope	479.598	2,6	1.191.690	6,0	-59,8
6. Germanwings	387.808	2,1	494.281	2,5	-21,5
7. Swiss Intl.	344.749	1,9	316.165	1,6	9,0
8. British Airways	333.063	1,8	318.044	1,6	4,7
9. Air France	292.953	1,6	298.965	1,5	-2,0
10. Turkish Airlines	219.309	1,2	195.240	1,0	12,3
Sonstige	3.049.635	16,8	3.406.964	17,3	-10,5
Gesamt	18.114.103	100,0	19.747.289	100,0	-8,3
davon Low-Cost-Carrier	4.188.868	23,1	4.601.963	23,3	-9,0

Hohe Sicherheitsstandards

Sicherheit nimmt auf einem Flughafen oberste Priorität ein. Der Flughafen Wien definiert unter „Safety and Security“ alle relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um nationale und internationale Normen zu erfüllen. Die damit verbundenen Dienstleistungen werden durch die Sicherheitszentrale und die 100-prozentige Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services GesmbH (VIAS) erbracht. Sie sind gemäß Luftfahrtsicherheitsgesetz (LSG) für die Zutrittskontrollen sowie für die Personen- und Gepäckkontrollen am Flughafen Wien verantwortlich. Sämtliche Gepäckstücke und mitgeführte Gegenstände werden überprüft und durchleuchtet, die Verbindung von Person zu Gepäckstück wird verfolgt und gegenkontrolliert. Derzeit stehen dazu 44 Sicherheitskontrollstellen für Passagiere und 13 Checkpoints für die Mitarbeiterkontrollen zur Verfügung. Die Kontrolle des Reisegepäcks wird mittels eines vierstufigen Kontrollverfahrens durchgeführt, bei dem auch sechs Sprengstoffhunde zum Einsatz kommen, um das Einschleusen von Sprengstoffen zu verhindern. Zusätzlich erbringt die VIAS Leistungen im Bereich der Luftfahrzeugüberwachung und -durchsuchung, kontrolliert Reisedokumente und führt Sicherheitsschulungen durch.

Mit der zuständigen Behörde, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), wurde hinsichtlich Fracht ein Verfahren entwickelt, das einen raschen Umschlag sicherstellt und alle nationalen und internationalen gesetzlichen Auflagen erfüllt. Zur Kontrolle der Luftfracht und -post unterhält VIAS Röntgengeräte und Sprengstoffspuren-Detektionsgeräte. Alle sicherheitsrelevanten Prozesse werden durch Audits bzw. Inspektionen von nationalen und internationalen Behörden (BMVIT, BMI-SID, TSA, IATA, ICAO, ECAC) und Airlines laufend überprüft.

Im Bereich Safety wurde von der obersten Zivilluftfahrtbehörde im Dezember 2009 ebenfalls ein Audit in den Bereichen Flugbetrieb, Luftfahrttechnik, Bautechnik, Betriebsbereitschaft, Elektrotechnik und Notfallmanagement durchgeführt. Dabei wurde von der Behörde festgestellt, dass alle gesetzlichen Auflagen erfüllt werden.

Mehr Kapazität

Hochwertige Servicequalität ist einer der Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien. Um diese auch in Zukunft sicherstellen zu können und um für das Passagierwachstum gerüstet zu sein, werden mit dem VIE-Skylink moderne Terminalflächen realisiert, die flexibel an die tatsächliche Verkehrsentwicklung angepasst werden können.

Fokus Skylink

In diesem Kapitel

- **Notwendiger Ausbau, um das zukünftige Wachstum bewältigen und die Qualität und den raschen Transfer auch zukünftig gewährleisten zu können**
- **Bautätigkeit Mitte Februar 2010 wieder aufgenommen**
- **Bauliche Fertigstellung im 2. Halbjahr 2011 geplant**
- **Inbetriebnahme für das 1. Halbjahr 2012 geplant**

Begünstigt durch seine vorteilhafte Lage im Zentrum Europas positioniert sich der Flughafen Wien als eine der wichtigsten Drehscheiben zu den Destinationen Mittel- und Osteuropas. Zur Absicherung dieser Hub-Funktion und um im Wettbewerb mit anderen Flughäfen bestehen zu können, sind neben bestmöglichem Service vor allem kurze Boarding- bzw. Transferzeiten wesentlich. Deshalb gilt es, die derzeit im Europavergleich einzigartige Minimum Connecting Time von 25 bis 30 Minuten aufrechtzuerhalten.

Dazu wurde bereits im Jahr 1998 ein bedarfsgerechter Ausbauplan entwickelt, der die Qualität der Passagierabfertigung und den raschen Transfer auch zukünftig gewährleisten soll. Das Herzstück dieses Plans ist die Terminalerweiterung VIE-Skylink. Die „Design Capacity“ der gesamten Terminalgebäude beträgt 26 Millionen Passagiere, die reale Gesamtkapazität wird jedoch deutlich größer sein.

Kurze Wege in den Terminalbereichen sowie ein übersichtliches Leitsystem sollen einen schnellen Passagierfluss garantieren. Die Gebäudekonfiguration unterstützt zudem die komplexen Transferbeziehungen zwischen Schengen- und Non-Schengen-Passagieren. Mit dem VIE-Skylink wird ein Pier mit 17 gebäudenahen Flugzeugpositionen errichtet. Im Terminal werden neben weiteren Check-in-Schaltern und einer Gepäckförder- und -sortieranlage auch zusätzliche 33 Geschäfts- und 19 Gastronomiebetriebe Platz finden. Unter Berücksichtigung der

VIE-Skylink in Zahlen

Dimensionen Terminal

Länge	270 m
Breite	55 m
Höhe	20 m

Dimensionen Pier

Länge	450 m
Breite	33 m
Höhe	20 m

Bruttogeschosßfläche

Terminal	76.000 m ²
Pier	71.000 m ²

Infrastruktur

Check-in-Schalter	64
Gepäckausgabebänder	10
Pierpositionen	17
Shoppingfläche	5.900 m ²
Gastronomiefläche	3.700 m ²

Umsatzerlöse aus den bereits bestehenden Flächen wird – nach der Umgestaltung und Optimierung der Flächen – in Summe ein jährlicher Mieterlös von über € 40,0 Mio. erwartet.

Neuausrichtung und Fortführung des Projekts VIE-Skylink

Mehrere Faktoren wie die notwendig gewordene Neuausrichtung des Projekts, die vermehrten Behördenauflagen, eine Optimierung des Retail- und Gastronomiekonzepts sowie Preissteigerungen führten zu einer Erhöhung der ursprünglich veranschlagten Projektkosten sowie zu einer Verschiebung des vorgesehenen Projektzeitplans. Zudem kam es aufgrund der Komplexität des Bauvorhabens und seiner gebäude- und sicherheitstechnischen Ausstattung zu Problemen bei der Umsetzung des Bauvorhabens. Im Jahr 2008 wurde vom Unternehmen ein Budget von € 657 Mio. bekannt gegeben und durch den Aufsichtsrat genehmigt. Als sich diese Gesamtkosten im Frühjahr 2009 als nicht haltbar herausgestellt hatten, wurde das Projekt neu aufgestellt.

Eine umfassende Evaluierung ergab, dass die Terminpläne nicht realisierbar und das Bauvorhaben sowohl in preislicher als auch in zeitlicher Hinsicht markant von den seinerzeitigen Grundlagen des Projekts abgewichen waren. Eine prinzipielle Neuausrichtung des Projekts hinsichtlich der zur Fertigstellung des Bauvorhabens erforderlichen Werkleistungen wurde notwendig. Darüber hinaus bedurfte es weiterer öffentlich-rechtlicher Genehmigungen. Ende Juni 2009 erfolgte der Rücktritt von sämtlichen Verträgen über die Durchführung von Bauleistungen im Rahmen des Projekts VIE-Skylink.

Im 2. Halbjahr 2009 konnten bei den Vertragsverhandlungen der Flughafen Wien AG mit Auftragnehmern und bei Ausschreibungen zur Weiterführung der Bautätigkeiten Erfolge erzielt werden. Die wichtigsten Verträge wurden abgeschlossen, ein Teil-Generalunternehmer für den Innenausbau wurde ausgeschrieben. Die Ausschreibungen für die Projektsteuerung und die örtliche Bauaufsicht wurden durchgeführt und der Zuschlag erteilt. Auch die Ausschreibung für einen allfälligen Totalübernehmer kann noch im Laufe des dritten bzw. vierten Quartals 2010 abgeschlossen werden. Einem allfälligen Totalübernehmer würden alle bis zur Übergabe getätigten Planungs- und Bauleistungen überbunden, und er würde auf eigene Verantwortung die weiteren Bautätigkeiten bis zum Projektabschluss und der Inbetriebnahme leiten. Die Entscheidung über eine tatsächliche Vergabe hängt vom wirtschaftlichen Vorteil für die Flughafen Wien AG ab.

Adaptierter Zeitplan und Budget

Die Bautätigkeiten wurden Mitte Februar 2010 wieder aufgenommen. Die bauliche Fertigstellung des Projekts soll im 2. Halbjahr 2011 erfolgen. Die Inbetriebnahme der Terminalerweiterung VIE-Skylink ist, unabhängig von der Entscheidung über die allfällige Beauftragung eines Totalübernehmers, für das 1. Halbjahr 2012 vorgesehen.

Im Dezember 2009 gab das Unternehmen einen Kostenrahmen von € 830 Mio. für die Terminalerweiterung VIE-Skylink bekannt. In dieser Summe wurden Risikovorsorgen, Reserven sowie eine allfällige Beauftragung eines Totalübernehmers berücksichtigt. Ziel ist, dass diese Summe unterschritten wird und der neue Zeitplan eingehalten werden kann.

Aufgrund von Änderungen des Bundes-Verfassungsgesetzes und des Rechnungshofgesetzes unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die Flughafen Wien Aktiengesellschaft in den Gesetzesmaterialien liegt nunmehr seit dem 20. Oktober 2009 eine Prüfungskompetenz des Österreichischen Rechnungshofs vor, und die in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 20. August 2009 beschlossene aktienrechtliche Sonderprüfung des Projekts VIE-Skylink wird daher in Entsprechung des Beschlusses der außerordentlichen Hauptversammlung 2009 nicht durchgeführt. Seit Ende Oktober 2009 wird das Projekt VIE-Skylink infolgedessen der Prüfung durch den Österreichischen Rechnungshof unterzogen. Darüber hinaus finden Erhebungen der Staatsanwaltschaft sowie der Finanzmarktaufsicht statt, die derzeit noch nicht abgeschlossen sind. Der Vorstand der Flughafen Wien AG ist fest davon überzeugt, alle gesetzlichen Verpflichtungen zum Wohle der Gesellschaft erfüllt und den Verpflichtungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex entsprochen zu haben.

Zukünftige Potenziale

Die langfristige Entwicklung der Verkehrszahlen belegt den Aufwärtstrend. Langfristig gehen internationale Experten von einer Erholung und einem weiteren Wachstum des Luftverkehrs aus. Durch den bedarfsgerechten Ausbau kann der Flughafen Wien an diesem Wachstum partizipieren.

Strategie und Wachstum

In diesem Kapitel

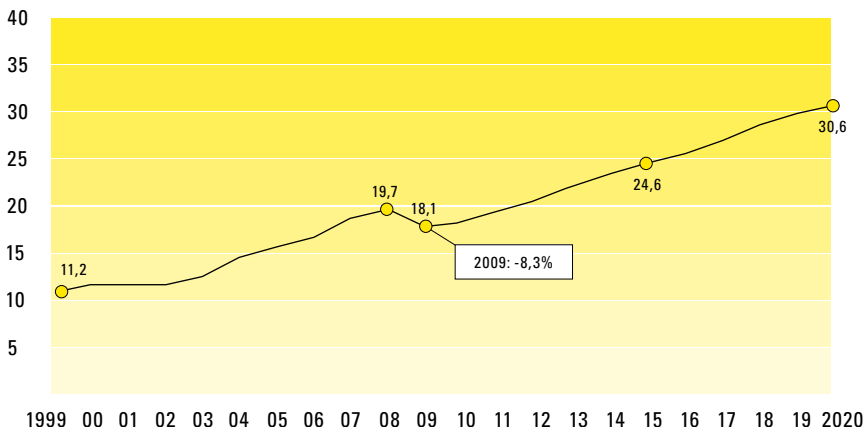
- Aktuelle Passagierentwicklung und langfristige Prognose
- Bedarfsgerechter Ausbau der Kapazitäten
- Langfristige Sicherung der Finanzierung

Rückläufige Passagierentwicklung aufgrund der allgemeinen Wirtschaftslage

Nachdem in den letzten Jahren hohe Zuwächse beim Passagieraufkommen verzeichnet werden konnten, war das Berichtsjahr angesichts der schwierigen Bedingungen in der Luftfahrtbranche und der internationalen Wirtschaftskrise von Verkehrsrückgängen geprägt. Die Zahl der Passagiere am Flughafen Wien sank im Vergleich zum Vorjahr um 8,3 Prozent auf 18.114.103 Passagiere, wobei der Linienverkehr nach Osteuropa um 14,6 Prozent und jener nach Westeuropa um 6,3 Prozent sank. Entgegen dem Trend entwickelte sich der Verkehr in die Region Naher Osten, mit einem Passagierzuwachs von 5,4 Prozent, positiv. Der Passagieranteil der Austrian Airlines Gruppe ist mit 49,5 Prozent (2008: 49,6 Prozent) nahezu konstant geblieben. Die Low-Cost-Carrier wiesen einen Passagieranteil von 23,1 Prozent (2008: 23,3 Prozent) auf und verzeichneten damit einen Rückgang von 9,0 Prozent. Die Flugbewegungen nahmen um 8,6 Prozent ab, das MTOW um 7,1 Prozent.

Analyse der Verkehrsentwicklung

Anzahl der Passagiere in Mio.



Experten prognostizieren langfristiges Wachstum

Wenngleich im Gesamtjahr 2009 alle Verkehrssegmente rückläufig waren, zeigt die Verkehrsentwicklung des letzten Quartals, dass die Talsohle erreicht ist und sich der Rückgang bei den Passagierzahlen gegenüber den vorangegangenen drei Quartalen abgeschwächt hat. Die Erfahrungen bei Krisen vergangener Jahre (z.B. 9/11, SARS, Irakkrieg) belegen, dass die Einbrüche beim Flugverkehr immer nur von kurzer Dauer waren und die Flugbranche sich innerhalb weniger Jahre nicht nur erholte, sondern sogar noch stärker wachsen konnte. Auch internationale Experten gehen langfristig von einer Erholung und einem weiteren Wachstum des Luftverkehrs aus. Vor diesem Hintergrund erwartet der Flughafen Wien bis 2020 eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 5,2 Prozent.

Die folgenden vier Wettbewerbsvorteile zeichnen den Flughafen Wien aus und sichern sein zukünftiges Wachstum:

- eine geografisch ideale Position als Drehkreuz nach Osteuropa und in den Nahen und Mittleren Osten,
- eine hohe Dienstleistungsqualität als einer der pünktlichsten Umsteige-Flughäfen Europas mit einer Mindestumsteigezeit von 25–30 Minuten,
- ein attraktives Tarifmodell für Airlines sowie marktkonforme Incentive-Programme und
- ein bedarfsgerechter Ausbau der Kapazitäten am Boden, um für zukünftige Entwicklungen gerüstet zu sein.

Bedarfsgerechter Ausbau am Flughafen Wien

Das bestehende System aus zwei sich kreuzenden Pisten ermöglicht derzeit maximal 72 Flugbewegungen pro Stunde. Im Jahr 2008 wurden in der Spitzenstunde bereits 70 Flugbewegungen verzeichnet. Auch wenn kurzfristig aufgrund der aktuellen Wirtschaftssituation eine rückläufige Verkehrsentwicklung zu verzeichnen war, wird auf lange Sicht ein Anstieg des Verkehrs prognostiziert. Um von diesem Wachstumskurs der Luftverkehrsbranche profitieren und damit auch die Position des Flughafen Wien als Wirtschafts- und Jobmotor absichern zu können, wird über kurz oder lang der Bau einer weiteren Piste notwendig werden. Solche Investitionen sind langfristig – auf mehrere Jahrzehnte – zu sehen. Es gilt vorausschauend zu planen und ausreichende Infrastrukturkapazitäten bereitzustellen, um die Konkurrenzfähigkeit des Standorts Flughafen Wien sicherzustellen.

Im Berichtsjahr wurde das UVP-Verfahren zur Parallelpiste 11R/29L („3. Piste“) weitergeführt. Nach der Ersteinreichung im März 2007 wurde nach der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen 14 Bürgerinitiativen Parteistellung im Verfahren zuerkannt. Im Zuge der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens durch die Behörde wurden Fragestellungen zu den Bereichen Flugsicherung und Lärmschutz aufgeworfen, die durch eine Stellungnahme vom Februar 2009 seitens des Flughafen Wien beantwortet wurden. Der zeitliche Ablauf des weiteren Verfahrens ist derzeit noch nicht abschätzbar, mit einem erstinstanzlichen Bescheid wird frühestens im ersten Halbjahr 2011 gerechnet.

Entwicklung der Spitzenstunde¹⁾

30. (typische) Spitzenstunde	Flugbewegungen	Passagiere an/ab
2000	51	3.714
2001	52	3.922
2002	54	3.901
2003	54	3.864
2004	60	4.378
2005	61	4.763
2006	63	5.002
2007	67	5.338
2008	70	5.702
2009	65	5.229

1) Stunde mit den meisten Flugbewegungen

VIE-Skylink und weitere Investitionen

Um auch im Terminalbereich die Kapazitäten zu erweitern, wird derzeit das Projekt VIE-Skylink realisiert. Details dazu finden sich ab Seite 28. Weiters wurde im Berichtsjahr in die endgültige Ausfahrt im Osten des Kurzparkplatzes 3, die Feuerwache und Checkpoints, die Gepäcksortieranlage und in das Leitsystem des Flughafens Wien investiert.

Wachstumschancen außerhalb des Standorts

Neben der optimalen Ausschöpfung der Wertschöpfungskette am Flughafen Wien selbst bildet das Erschließen neuer standortunabhängiger Geschäftsfelder einen wichtigen Bestandteil der Unternehmensstrategie. Der Fokus dieser Ausrichtung liegt auf Flughafenprojekten. Jeder Expansionsschritt muss jedoch exakt formulierte Vorgaben erfüllen: Unternehmensbeteiligungen werden nur eingegangen, wenn eine strategische Einflussnahme möglich ist und eine Steigerung des Unternehmenswerts sichergestellt werden kann. Haftungs- und Finanzierungsrisiken müssen kalkulierbar sein und dürfen den Ausbau und die Absicherung des Wachstums am Standort Flughafen Wien nicht gefährden. Bei Flughafenprojekten kommen allerdings nicht nur die Entwicklung und der Betrieb von Flughäfen, sondern auch die Erbringung branchenspezifischer Beratungsdienstleistungen in Betracht. So bringt der Flughafen Wien unter anderem sein Know-how über Technical Service Agreements am Flughafen Malta ein.

Aktuelle Flughafenbeteiligungen

Auch die internationalen Beteiligungen konnten sich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nicht entziehen und mussten Passagierrückgänge verbuchen. Am Flughafen Košice ist die Flughafen Wien AG über ein Konsortium mit 80,95 Prozent beteiligt. Der Anteil der RZB beträgt 19,05 Prozent. Das Passagieraufkommen am Flughafen Košice ging um 40,4 Prozent auf 352.428 Passagiere zurück.

Am Flughafen Malta hält die Flughafen Wien AG 40 Prozent der Aktien über eine Konsortialgesellschaft sowie 10,1 Prozent direkt; 20 Prozent hält die maltesische Regierung, der Rest ist an der Börse in Malta gelistet. Im Jahr 2009 wurden am Airport Malta 2.918.664 Passagiere abgefertigt, das entspricht einem Minus von 6,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Nach einer Kapitalerhöhung hält der Flughafen Wien 25,15 Prozent an der Flughafen Friedrichshafen GmbH, die aufgrund des gesamtwirtschaftlichen Abschwungs einen Passagierrückgang von 11,0 Prozent auf 578.475 Passagiere verzeichnen musste.

Finanzstruktur und Dividendenpolitik

Zur Erreichung des übergeordneten strategischen Ziels einer nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung ist eine ausgewogene Balance aus Wachstumsinvestitionen und Aktionärsvergütung notwendig. Mit einer Dividendenrendite von 6,0 Prozent per Jahresende stellt die Flughafen-Wien-Aktie ein solides Investment dar.

Die massiven Investitionen der Vorjahre lösten eine strukturelle Bilanzveränderung aus. Beginnend mit dem Jahr 2005 kommen nunmehr auch Fremdfinanzierungen zum Einsatz. Per Jahresende 2009 wird ein Verschuldungsgrad (Nettoverschuldung zu Eigenkapital) in Höhe von 77,2 Prozent nach 65,3 Prozent im Vorjahr ausgewiesen. Die Eigenkapitalquote sank von 44,7 Prozent auf 42,7 Prozent.

Das aktive Management der Finanzverbindlichkeiten erfolgt nach strengen Kriterien und ermöglicht aufgrund der soliden Aufstellung des Flughafen Wien günstige Zinskonditionen und verlässliche Finanzierungspartner. Ein Kredit der Europäischen Investment Bank über € 400 Mio. ist mit 4,5 Prozent fix verzinst und hat eine Gesamtlaufzeit von 25 Jahren. Darüber hinaus wurden Kredite in Höhe von € 64 Mio. mit einer Fixverzinsung von 4,0 Prozent in Anspruch genommen. Um die Spitzen des Investitionsprogramms abzudecken, nahm die Flughafen Wien AG im Berichtsjahr durch einen Multi-Tranchen-Schuldschein € 103,5 Mio. auf. Die Laufzeit beträgt vier bzw. sechs Jahre. Auch der künftig notwendige Finanzierungsbedarf ist durch Zusagen langfristig abgesichert.

Eingespieltes Team

Auch dieses turbulente Jahr konnte dank des Engagements der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgreich gemeistert werden. Laufende Personalentwicklung, freiwillige Sozialleistungen und eine faire Entlohnung erhöhen die Motivation.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

In diesem Kapitel

- **Maßnahmen zur Motivation und Identifikation mit dem Unternehmen**
- **Aus- und Weiterbildungsprogramm mit internationalem Fokus**
- **Reduktion der Unfälle durch umfassende Sicherheitsmaßnahmen**

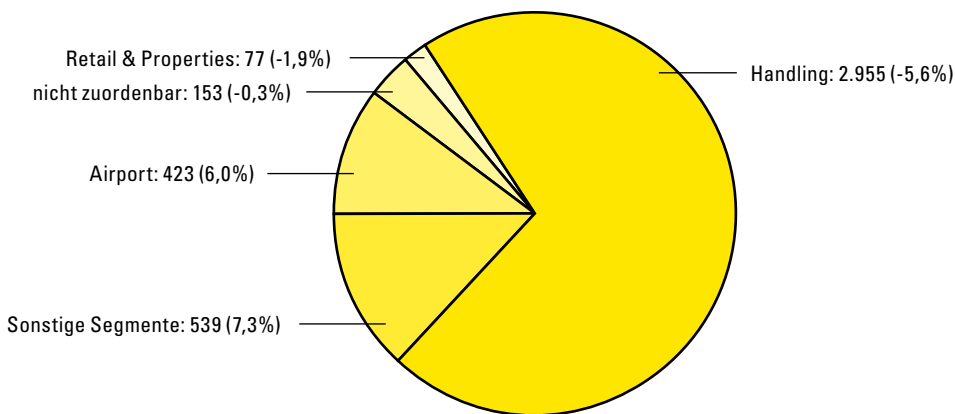
Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die Flughafen-Wien-Gruppe 4.148 Mitarbeiter, davon sind 3.236 Mitarbeiter der Flughafen Wien AG zuzuschreiben. Einhergehend mit der rückläufigen Verkehrsentwicklung reduzierte sich der Mitarbeiterstand in der Flughafen-Wien-Gruppe um 118 Beschäftigte. Die größte Veränderung gab es im Segment Handling, in welchem insgesamt um 176 weniger Mitarbeiter beschäftigt wurden. Vor allem durch die Nichtnachbesetzung von Stellen und reduzierte Einsätze von temporärem Personal konnte die Mitarbeiterzahl gesenkt werden. Dank des unternehmensweiten Kostenoptimierungsprogramms, das einen Urlaubsabbau und die Vermeidung von Überstunden vorsieht, kam es zu keinen krisenbedingten Kündigungen.

Mitarbeiterkennzahlen	Veränderung			
	2009	in %	2008	2007
Personalstand	4.148	-2,8	4.266	4.087
davon Arbeiter	2.993	-4,1	3.119	3.027
davon Angestellte	1.156	0,8	1.146	1.060
davon Lehrlinge	43	19,4	36	29
Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter ¹⁾	6.194	-6,5	6.624	6.669
Durchschnittsalter in Jahren ¹⁾	39,2	1,6	38,6	38,7
Betriebszugehörigkeit in Jahren ¹⁾	10,4	6,1	9,8	9,9
Anteil Frauen in % ¹⁾	13,0	2,4	12,7	13,1
Aufwendungen für Weiterbildung in €	973.000	-9,2	1.072.000	809.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹⁾	123	-17,4	149	161
Quote der Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter	37,5	-16,5	44,9	50,6

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

Mitarbeiter nach Segmenten im Jahr 2009

(Veränderung zum Vorjahr)



Unternehmensidentifikation und Motivation

Die Flughafen Wien AG ist sich des Stellenwerts motivierter und engagierter Mitarbeiter bewusst und bietet deshalb eine Vielzahl an freiwilligen Sozialleistungen. So wird ein kostenloser Werkverkehr mit dem City Airport Train (CAT) und Bussen angeboten; insgesamt investierte die Flughafen Wien AG hierfür € 786.000. Zudem wird den Mitarbeitern ein Essenszuschuss von € 1 pro Arbeitstag gewährleistet; diese Leistung beläuft sich auf € 517.000. Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie bietet der mehrfach prämierte Betriebskindergarten großzügige Öffnungszeiten, die auch für Mitarbeiter im Schichtdienst eine hervorragende Betreuung ihrer Kinder sicherstellen.

Zusätzlich zu einer eventuellen privaten Altersvorsorge werden vom Unternehmen 2,5 Prozent des Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Der jeweilige Dienstnehmer hat zudem die Möglichkeit, mit einem Betrag in gleicher Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Durch Gruppenvereinbarungen können Mitarbeiter zu besonders günstigen Konditionen zusätzliche Unfall-, Kranken- bzw. Pensionsversicherungen abschließen. Auch Freizeit- und Sportangebote bei ausgewählten Partnern werden durch den Kultur- und Sportverein des Unternehmens gefördert.

Da die Mitarbeiter oft die besten Ideen haben, sind sie im Sinne eines ständigen Verbesserungsprozesses aufgerufen, ihre Ideen im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens einzubringen. Jeder tatsächlich umgesetzte Verbesserungsvorschlag wird von einer Bewertungskommission prämiert. Um die Mitarbeiter über Entwicklungen und Neuigkeiten aus dem Unternehmen zu informieren, erscheint vierteljährlich die Mitarbeiterzeitung „Blockzeit“. Zusätzlich wird im Intranet über Stellenausschreibungen, aktuelle flughafenspezifische Themen sowie spezielle Angebote für Mitarbeiter informiert.

Arbeitsstiftung

Die Flughafen Wien AG nimmt auch ihre Verantwortung für ehemalige Beschäftigte wahr und ist deshalb seit Juni 2009 Mitglied der Arbeitsstiftung Steyr, die 1993 gegründet wurde und 27 namhafte Mitgliedsunternehmen aus ganz Österreich umfasst. Zweck dieser offenen Arbeitsstiftung ist die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ihren Arbeitsplatz verloren haben. Die Flughafen Wien AG sieht diesen Beitrag als strategische Personalmaßnahme.

Mitarbeiterstiftung

Um sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG am Unternehmenserfolg teilhaben, wurde im Jahr 2000 eine unabhängige Privatstiftung gegründet. Sie hält 10 Prozent der Aktien der Flughafen Wien AG und hat den Zweck, den Ertrag aus dieser Beteiligung an die Mitarbeiter auszuschütten. Im Berichtsjahr wurde – analog zur Dividendenausschüttung rückwirkend für das Geschäftsjahr 2008 – ein Betrag in Höhe von rund € 5,46 Mio. ausbezahlt, was pro Mitarbeiter 78,28 Prozent des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts entspricht. Die Aufteilung erfolgt entsprechend der jährlichen Bruttobasisbezüge. Der Stiftungsvorstand, der Beirat und der Stiftungsprüfer bilden die in der Satzung definierten und von der Flughafen Wien AG unabhängig agierenden Organe der Mitarbeiterstiftung.

Leistungsorientierte Entlohnung

Die Entlohnung der Vorstandsmitglieder und der Mitarbeiter der ersten und zweiten Managementebene beinhaltet eine erfolgsabhängige Gehaltskomponente. Die Höhe dieser variablen Vergütung bemisst sich an der Erreichung finanzieller sowie qualitativer Ziele – so hängt etwa die Vergütung der Bereichsleiter vom Ergebnis der Kundenbefragung ab. Ein Aktienoptionsprogramm ist nicht eingerichtet. Im Geschäftsjahr 2009 wurden rund € 1.909.000 (2008: € 1.910.000) für außerordentliche Leistungen und das Erreichen vereinbarter Ziele an die Mitarbeiter (exkl. Vorstand) ausbezahlt.

Personalentwicklung

Um das zentral organisierte Aus- und Weiterbildungsprogramm noch besser an den Bedürfnissen der einzelnen Unternehmensbereiche auszurichten, wurden im Berichtsjahr die Führungskräfte dazu befragt. Das breit gefächerte Bildungsangebot wird ständig erweitert und beinhaltet interne wie externe Veranstaltungen. Das Programm ist im Intranet einsehbar und steht nach Rücksprache mit dem Vorgesetzten allen Mitarbeitern offen. In Summe beliefen sich die Aufwendungen für Aus- und Weiterbildung (ohne interne Aufwendungen) im Berichtsjahr auf € 973.000. An den insgesamt 68 Seminaren nahmen 462 Mitarbeiter teil.

Ein Schwerpunkt lag neben Seminaren zur Verbesserung der Sozialkompetenzen auf EDV-Schulungen, die die unternehmensweite Umstellung auf Windows Office 2007 begleiteten. Zusätzlich wurde das Angebot an Sprachkursen um zwei Russischkurse erweitert. Im Bereich der Führungskräfteentwicklung wurde neben individuellen Einzelcoachings im Herbst das „Executive Development Programme“ für Bereichsleiter gestartet. Ziel ist die persönliche wie fachliche Weiterentwicklung des Top-Managements.

Vienna Airport Academy

Um Wissen innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe auch über Landesgrenzen hinweg zu teilen, wurde im Jahr 2008 die „Vienna Airport Academy“ gegründet. Sie bietet drei Hauptprogramme an: das internationale Trainee-Programm, internationale Workshops und Exchanges sowie das Airport Management Training Programme (AMTP).

Im Berichtsjahr konnten fünf maltesische Kollegen den Flughafen Wien im Rahmen eines Austauschprogramms umfassend kennenlernen. Der Vergleich der Unternehmensstrukturen und Prozesse fördert das Identifizieren von Verbesserungspotenzialen, ermöglicht eine internationale Perspektive und schärft den Blick für den Konzern. Nachdem der erste Jahrgang des Airport Management Training Programmes im September von 15 Teilnehmern aus Košice, Friedrichshafen, Malta und Wien erfolgreich abgeschlossen wurde, begann der zweite Durchgang mit 14 Teilnehmern. Das Programm läuft über ein Jahr, umfasst sechs Module und bietet den Teilnehmern die Möglichkeit, ihr fachliches Know-how und akademisches Wissen sowie ihre Beziehungen innerhalb der Unternehmensgruppe gleichermaßen zu vertiefen.

Lehrlingsausbildung

Im Jahresdurchschnitt standen bei der Flughafen Wien AG sechs kaufmännische und 37 gewerbliche Lehrlinge in einem Ausbildungsverhältnis. Die Palette der Lehrberufe reicht vom Bürokaufmann bzw. -frau über Elektrobetriebstechniker, Kfz-Techniker/Elektriker, Elektroanlagentechniker, Landmaschinentechniker, Sanitär/Klima/Lüftungstechniker bis hin zum Maschinenfertigungstechniker. Im Rotationsprinzip lernen die kaufmännischen Lehrlinge während ihrer dreijährigen Lehrzeit das Unternehmen aus verschiedenen Perspektiven kennen. Den Lehrlingen werden neben einem speziellen Einführungsprogramm in der ersten Arbeitswoche während ihrer Ausbildung – ergänzend zur Berufsschule – Englisch- und EDV-Kurse sowie andere Weiterbildungsaktivitäten angeboten. Die Vernetzung der Lehrlinge untereinander wird durch gemeinsame Aktivitäten wie Sporttage oder Firmenexkursionen gefördert.

Um die soziale Kompetenz und den Umgang mit Konflikten zu verbessern, wurde im Sommer in Zusammenarbeit mit dem Anton Proksch Institut ein einwöchiges Lehrlingsseminar zu den Themen „Suchtprävention und Erlebnispädagogik“ veranstaltet. Bereits zum sechsten Mal fand im Herbst der dreiwöchige „Leonardo da Vinci“-Austausch mit dem Flughafen München statt. Darüber hinaus engagierte sich die Flughafen Wien AG auch 2009 beim „Wiener Töchertag“ und nahm an der Lehrlingsmesse „Job Jet Fair“ teil, um qualifizierte Schülerinnen und Schüler über ihre Berufsmöglichkeiten am Flughafen Wien zu informieren.

Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz

Zur Förderung der Sicherheit und der weiteren Reduktion von Arbeitsunfällen setzt der Bereich Arbeitssicherheit sowohl laufende Aktivitäten als auch themenspezifische Schwerpunkte. Der Erfolg der Initiative „Sicherheit an 1. Stelle – Safety Karl“ zur verstärkten Bewusstseinsbildung zum Thema „Sicheres Arbeiten“ zeigte sich 2009 in der Unfallstatistik. Darüber hinaus trugen die Vorschläge aus dem kontinuierlichen Verbesserungsprozess sowie die permanente Aktualisierung der Maßnahmen zur Gefährdungsbeurteilung entsprechend des Arbeitnehmerschutzgesetzes zur Verbesserung der Arbeitssicherheit bei. Ergänzt um intensivierete Ausbildungs- und Schulungsmaßnahmen des Verkehrsbereichs führte dies sowohl zu einer absoluten Senkung der Arbeitsunfälle als auch, trotz der Reduktion an Mitarbeitern, zu einer relativen Senkung der 1.000-Mitarbeiter-Quote um mehr als 16 Prozent. Erfreulich ist die damit verbundene Reduktion der Ausfallzeiten von Mitarbeitern.

Die Arbeitsmedizin trug mit regelmäßigen Arbeitsplatzbegehungen, Vorsorgeuntersuchungen, „Nichtraucher-Seminaren“, Erste-Hilfe-Grund- und Refresherkursen sowie Ernährungsseminaren und -workshops zur Förderung und Erhaltung der Gesundheit bei. Auch 2009 wurden die Impfaktionen gegen Grippe, Hepatitis A und Zeckenzephalitis von den Mitarbeitern sehr gut angenommen. Dienstnehmer, die bei ihrer Arbeit besonderen Gefahren ausgesetzt sind, erhalten neben allen erforderlichen Arbeitsmitteln auch spezielle ärztliche Untersuchungen entsprechend den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzgesetzes.

Offener Dialog

In konstruktiver Zusammenarbeit mit den Interessengruppen wurden weitreichende Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anrainer gesetzt: Die Nachtflüge wurden verringert, ein Lärmschutzprogramm umgesetzt und ein von der Lautstärke des Flugzeugs abhängiges Gebührenmodell entwickelt.



Nachhaltige Unternehmensführung

In diesem Kapitel

- **Der Flughafen Wien als wichtiger Arbeit- und Auftraggeber in der Region**
- **Ausbau der umweltfreundlichen Erdgasauto-Flotte**
- **Laufender Dialog mit den Anrainern zur Verbesserung der Lebensqualität**

Der Flughafen Wien verpflichtet sich zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung. Neben einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts bei gleichzeitiger Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen aufgrund seiner Geschäftstätigkeit legt der Flughafen Wien dabei großen Wert auf die Berücksichtigung der Bedürfnisse seiner Mitarbeiter, der Anrainer und der Gesellschaft insgesamt.

Hohe Bedeutung für den Wirtschaftsstandort

Der Flughafen Wien ist ein wichtiger Wirtschaftsmotor für den Osten Österreichs. Die rund 230 Unternehmen am Standort Flughafen Wien erwirtschaften rund 2 Prozent der gesamten österreichischen Bruttowertschöpfung und zählen mit rund 18.000 Beschäftigten zu einem wesentlichen Arbeitgeber in der Region. Alleine bei der Flughafen Wien AG sind rund 3.200 Mitarbeiter tätig. Zusätzlich stehen rund 52.500 Arbeitsplätze in ganz Österreich indirekt mit dem Flughafen Wien in Zusammenhang. Mit seinen 43 Destinationen nach Osteuropa bildet der Flughafen Wien das führende Drehkreuz in diese Region. Das spielt für Österreichs Wirtschaft eine wichtige Rolle, denn Unternehmen, die ihr Headquarter in Wien haben und ihre Geschäfte in Osteuropa betreiben, setzen auf den Flughafen Wien als leistungsfähige Anbindung an die internationalen Märkte. Im Zuge der zahlreichen Ausbauprojekte stellt der Flughafen Wien auch einen wichtigen Auftraggeber für die Wirtschaft dar.

Verantwortungsvolle Umweltpolitik

Der Flughafen Wien bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und setzt diesbezüglich eine Vielzahl an Maßnahmen. Die Optimierung der Ressourcen steht dabei im Mittelpunkt.

Die Schwerpunkte der Aktivitäten der Abteilung Umweltcontrolling waren im Berichtsjahr im Wesentlichen von Fragestellungen aus dem Dialogforum und durch die Umweltverträglichkeitsprüfung für die dritte Piste geprägt. Zudem wurden die Ergebnisse des im Jahr 2003 abgeschlossenen Mediations-Teilvertrags überwacht.

Die Flughafen Wien AG hat ihre Flotte von umweltfreundlichen Erdgasautos im Jahr 2009 von bisher 37 auf insgesamt 74 Fahrzeuge aufgestockt und betreibt damit eine der größten Erdgasauto-Flotten Österreichs. Neben den positiven Wirkungen auf die Umwelt durch die Reduktion der CO₂-Emissionen lohnt sich der Einsatz von Erdgas-Kfz auch finanziell wegen geringerer Verbrauchskosten.

Fluglärm, Luftqualität und Nachtflugbewegungen

Das zentrale Umweltthema am Flughafen Wien ist der Fluglärm. Die Fluggeräuschimmissionen von startenden und landenden Flugzeugen werden durch FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) gemessen. Im Jahr 2009 wurden als Ergänzung zu den Ergebnissen der 14 fixen Messstellen 47 mobile Messreihen (2008: 49) durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Messungen sind im Internet unter www.vie-umwelt.at abrufbar.

Zur Beobachtung der Luftqualität stellt der Flughafen Wien Geräte bereit, die als Teil des Luftgütemessnetzes des Landes Niederösterreich von der Abteilung Umweltschutz, Referat Luftgütemessung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung betreut werden. Die Messdaten können unter www.numbis.at eingesehen werden.

Im Jahr 2009 verringerte sich der Anteil der Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22 und sechs Uhr von 6,8 Prozent im Vorjahr auf 6,5 Prozent. Das entspricht einem Absolutwert von durchschnittlich 44 (2008: 49) Flugbewegungen pro Nacht. Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren wurde im Jahr 2009 die dritte Reduktion der Nachtflüge in der Zeit von 23:30 bis 5:30 Uhr durchgeführt. Die Flugbewegungen innerhalb dieser Zeit sollen bis zur Inbetriebnahme der 3. Piste stufenweise auf 3.000 Flugbewegungen abgebaut werden. Der Zielwert für 2009 von 4.700 Bewegungen wurde erreicht. Details zur Nachtflugsituation können dem Evaluierungsbericht, den der Verein Dialogforum Flughafen Wien im Juni 2010 veröffentlichten wird, entnommen werden.

Flugspuren

Interessierte, die sich ein Bild über den Flugverkehr rund um den Flughafen machen wollen, können seit Mai die Flugspuren im Internet unter www.flugspuren.at abrufen. Das Service von Flughafen Wien und Austro Control ermöglicht es, Flugspuren bis zu 14 Tage rückwirkend einzu- sehen. Die Darstellung unterliegt den im europäischen Vergleich sehr strengen Bestimmungen des Datenschutzgesetzes sowie den österreichischen Sicherheitsanforderungen. Mit diesem Service wird auch die Umsetzung der im Rahmen der Mediation vereinbarten Maßnahmen für

die Bevölkerung transparenter. Die Internetseite geht teilweise auf Anforderungen aus dem Mediationsverfahren und dem Dialogforum Flughafen Wien zurück. Seit der Veröffentlichung wurden 16.667 Besucher registriert; pro Tag erfolgen durchschnittlich 129 Zugriffe.

Dialogforum Flughafen Wien

Nach Abschluss des Mediationsverfahrens wurde im Jahr 2005 gemeinsam mit Anrainern, Bürgerinitiativen, Austro Control und Austrian Airlines das Dialogforum Flughafen Wien gegründet. Der Verein hat sich zum Ziel gesetzt, jene Themen zu behandeln, die im Verfahren nicht abgeschlossen werden konnten bzw. die aufgrund aktueller Entwicklungen neu entstehen. Vorrangige Themen sind das aktuelle Fluggeschehen, die Ausbaupläne des Flughafens und die Auswirkungen für Gemeinden und Anrainer. In diesem Zusammenhang konnten bereits viele Maßnahmen wie das Lärmschutzprogramm oder das Lärmgebührenmodell Flughafen Wien realisiert werden.

Die Umsetzung des im Mediationsvertrag vereinbarten Lärmschutzprogramms Flughafen Wien wurde auch im Berichtsjahr fortgesetzt. Rund 11.000 Haushalte profitieren von diesem Programm, das zum Ziel hat, die Lebensqualität der Menschen in den Anrainergemeinden sowohl im 2-Pisten-System als auch in einem möglichen 3-Pisten-System zu erhöhen. Die Gesamtkosten werden voraussichtlich € 40 Mio. betragen, wobei € 35 Mio. direkt von der Flughafen Wien AG bezahlt werden; € 5 Mio. übernimmt der von der Flughafen Wien AG dotierte Umweltfonds. Der Umweltfonds zur Unterstützung der nachhaltigen Entwicklung der Region war eine der zentralen Forderungen von Nachbargemeinden und Bürgerinitiativen. Die Flughafen Wien AG zahlt pro ankommenden und abfliegenden Passagier, einschließlich der Transferpassagiere, € 0,20 in den Fonds ein; für in der Nacht ankommende Passagiere wird dieser Wert auf € 0,60 verdreifacht.

Im Berichtsjahr wurde im Dialogforum das Lärmgebührenmodell Flughafen Wien beschlossen. Zukünftig werden Gebühren abhängig von der tatsächlichen Lautstärke für jedes Flugzeug individuell berechnet und eingehoben. Das Lärmgebührenmodell wurde so konzipiert, dass es weitere technische Entwicklungen im Flugzeugbau und neue Modellreihen jederzeit berücksichtigen kann. Die Umsetzung erfolgt in mehreren Stufen bis zur Volleinführung zur Jahresmitte 2011.

Das Dialogforum Flughafen Wien dokumentiert seine Tätigkeit in diversen Publikationen sowie auf der Website www.dialogforum.at und gilt mittlerweile als internationales Best-Practice-Beispiel für ein umfassendes Bürgerbeteiligungsverfahren.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Flughafen Wien AG hat bei sämtlichen Ausbaumaßnahmen alle österreichischen Gesetze eingehalten und alle erforderlichen Bewilligungen eingeholt. Die Erstellung eines Ex-Post-Umweltverträglichkeitsberichts (Ex-Post-UVB) wurde zwischen der Europäischen Kommission und der Republik Österreich vereinbart und am 3. April 2009 vom Flughafen Wien an die verfahrensführende Behörde BMVIT übergeben. Nach der öffentlichen Auflage werden die eingelangten Stellungnahmen durch die Behörde begutachtet und ein Abschlussbericht erstellt. Es wird erwartet, dass dieser Bericht im zweiten Quartal 2010 vorliegen wird.

VISITAIR Center und weitere Informationen

Im Berichtsjahr besuchten rund 48.000 interessierte Menschen das 2007 eröffnete VISITAIR Center. Neben einer informativen Ausstellung haben die Besucher die Möglichkeit, eine Rundfahrt über das Betriebsgelände zum Vorfeld zu machen.

Im Dialog mit Anrainern und Interessierten stellt das Info-Telefon „Umwelt und Luftfahrt“ unter der Telefonnummer 0810 22 33 40 ein wichtiges Kommunikationsmittel dar. Zusätzlich kann über die Webseite www.vie-umwelt.at Kontakt zum Flughafen Wien aufgenommen werden. Insgesamt ist die Anzahl der Anrufe und E-Mails an die Umwelt-Hotline 2009 um 18 Prozent auf insgesamt 9.126 zurückgegangen. Einen Überblick über das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet finden Sie auf Seite 200.

Aufwärts- entwicklung

Parallel zu den Erholungstendenzen an den internationalen Börsen entwickelte sich auch der Kurs der Flughafen-Wien-Aktie 2009 positiv und schloss um 9,6 Prozent über dem Vorjahreswert. Auch in diesen volatilen Zeiten wird eine aktive und transparente Kommunikation mit dem Kapitalmarkt gepflegt.

Die Flughafen-Wien-Aktie

In diesem Kapitel

- Erholung an den internationalen Börsen nach dem Krisenjahr 2008
- Dividendenvorschlag € 2,1 pro Aktie
- Transparente und zeitgleiche Kommunikation an alle Interessengruppen

Entwicklung der Kapitalmärkte

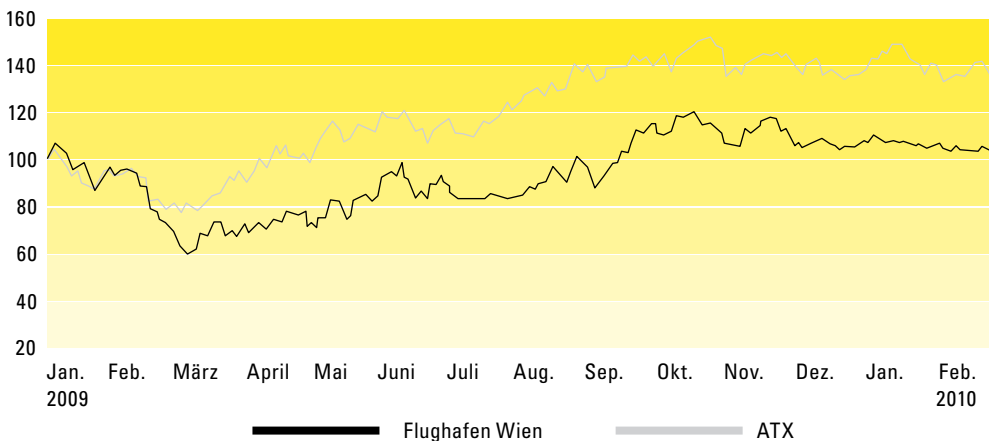
Nachdem sich Anfang des Berichtsjahres der durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise hervorgerufene Kursverfall an den internationalen Börsen fortsetzte, führten die staatlichen Bankenstützungs- und Konjunkturbelebungsprogramme ab dem zweiten Quartal zu einer weltweiten Erholung der Aktienmärkte. Der Dow Jones Industrial (DJI) verzeichnete im Jahresvergleich einen Anstieg um 18,8 Prozent. Positiv entwickelten sich auch der Eurostoxx 50 (+21 Prozent) und der japanische Leitindex Nikkei 225 (+19,0 Prozent). Der Osteuropaindex CECE konnte, nach großen Verlusten im Jahr 2008, mit einer positiven Jahresperformance von 40,5 Prozent abschließen. Nach einem schwierigen Start und einem Tiefstand im März folgte eine Kursdynamik, die den ATX im weiteren Jahresverlauf nahezu verdoppelte und die Entwicklung der meisten internationalen Börsenindizes klar übertraf. Gegen Jahresende entwickelte sich der ATX seitwärts und schloss mit einem Plus von 42,5 Prozent gegenüber dem Jahresultimo 2008.

Performance der Flughafen-Wien-Aktie

Nach dem krisenbedingten Kursrückgang 2008 musste die Aktie der Flughafen Wien AG auch im ersten Quartal 2009 Kursverluste verzeichnen, konnte sich aber im weiteren Jahresverlauf weitestgehend stabilisieren und entwickelte sich analog zu den internationalen Aktienindizes seitwärts. Sie schloss das Jahr mit einem Kurs von € 34,80 und lag damit um 9,6 Prozent über dem Vorjahreswert. Bei einer vorgeschlagenen Dividende von € 2,10 pro Aktie errechnet sich zum Jahresschlusskurs eine Dividendenrendite von 6,0 Prozent (2008: 8,2 Prozent). Der Börsenumsatz der Flughafen-Wien-Aktie sank im Jahr 2009 um 61,3 Prozent auf € 483,9 Mio. (2008:

€ 1.251,2 Mio.). An der Österreichischen Termin- und Optionenbörse (ÖTOB) wurden 6.254 (2008: 22.045) Kontrakte mit einem Volumen von rund € 18,3 Mio. (2008: € 147,4 Mio.) gehandelt. Gemessen an der Anzahl der gehandelten Kontrakte lag die Aktie damit an 15. (2008: 9.) Stelle. Die Gewichtung im ATX betrug per Jahresende 1,5 Prozent.

**Kursentwicklung der Flughafen-Wien-Aktie
Indexiert (1.1.2009=100)**



Börsennotiz

Die Aktien der Flughafen Wien AG notieren seit 1992 an der Wiener Börse. Seit November 2000 unterteilt sich das Grundkapital der Gesellschaft von € 152.670.000 in 21.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien. Sie werden zu laufenden Kursen (Fließhandel) gehandelt und zählen zu den Basiswerten des ATX, des ATX-Prime und der ÖTOB (Österreichische Termin- und Optionenbörse). Darüber hinaus sind sie im Freiverkehr der Börsen Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt und Hamburg platziert. Außerbörslich werden die Aktien seit Oktober 1994 in London über SEAQ international gehandelt. Ende 1994 wurde in den USA ein ADR-Programm eingerichtet, in dem eine Aktie der Flughafen Wien AG vier American Depository Receipts entspricht.

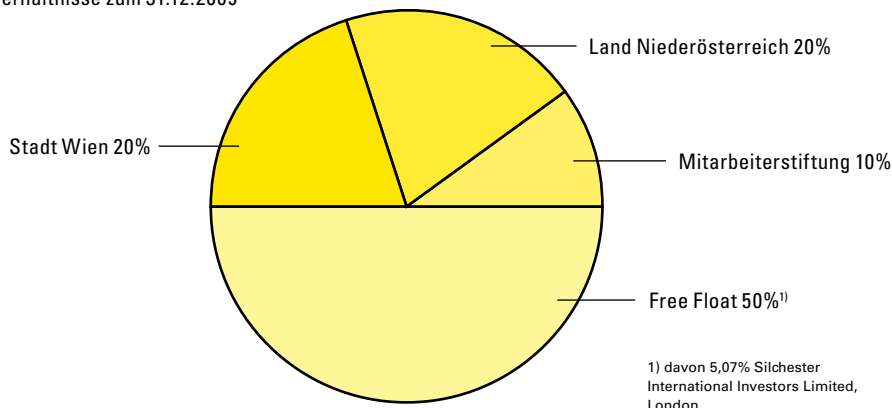
Aktionärsstruktur und Stimmrechte

Die Aktien der Flughafen Wien AG sind ausschließlich auf Inhaber lautende Stammaktien. Offengelegt wurde der Syndikatsvertrag zwischen der Stadt Wien und dem Land Niederösterreich. Die wichtigsten Regelungen dieses Syndikatsvertrags finden sich im Lagebericht auf Seite 94. Veränderungen der Aktionärsstruktur werden – sofern sie die im Börsegesetz normierten Schwellen übersteigen – ordnungsgemäß veröffentlicht. Im Berichtsjahr meldete Silchester International Investors Limited, London, einen Anteil von mehr als 5 Prozent.

Im § 13 der Satzung der Flughafen Wien AG sind die Ausübung der Stimmrechte sowie Wahlrechte derart geregelt, dass dem Prinzip „one share – one vote“ Rechnung getragen wird. Die Satzung ist auf der Website ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Die Flughafen Wien Gruppe“ im Unterpunkt „Satzungen“ abrufbar.

Aktionärsstruktur

Besitzverhältnisse zum 31.12.2009



Wertpapierkürzel

Reuters	VIEV.VI
Bloomberg	FLUG AV
Datastream	O:FLU
ISIN	AT0000911805
ÖKB-WKN	091180
ÖTOB	FLU
ADR	VIAAY

Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2009	2008	2007
Grundkapital in € Mio.	152,67	152,67	152,67
Anzahl der Stückaktien in Mio.	21	21	21
Kurs per 31.12. in €	34,80	31,75	79,00
Jahreshöchstkurs in €	38,84	81,69	82,50
Jahrestiefstkurs in €	19,06	26,00	67,00
Marktkapitalisierung per 31.12. in € Mio.	730,8	666,8	1.659,0
Gewinn je Aktie in €	3,49	4,34	4,18
KGV ¹⁾	10,0	7,3	18,9
KCFV ¹⁾	4,7	4,5	10,1
Dividenden-Rendite in % ¹⁾	6,0	8,2	3,2
Pay-out-Ratio in %	60,1	59,9	59,9

1) Kurs per Jahresende

Investor Relations

Um den Akteuren am Kapitalmarkt eine realistische Bewertung des Unternehmens zu ermöglichen, verfolgt der Flughafen Wien eine aktive und transparente Informationspolitik. Die aktuellen Entwicklungen werden detailliert und für alle Interessengruppen zeitgleich kommuniziert. Neben den Quartalsberichten wird monatlich über die Verkehrsentwicklung berichtet. Regelmäßig erfolgen ausführliche Ergebnispräsentationen für Analysten und institutionelle Anleger, die auch auf der Website zur Verfügung stehen. Im Berichtsjahr wurde zudem auf Investorenkonferenzen in Paris, London, Frankfurt, Mailand und den USA über die Entwicklung des Unternehmens berichtet.

Folgende Finanzinstitutionen erstellten im Berichtsjahr Analysen zur Flughafen-Wien-Aktie: Barclays Capital, London; Berenberg Bank, Hamburg; Citi, London; Cheuvreux, Wien; Commerzbank, Frankfurt; Deutsche Bank, Frankfurt; Erste Bank, Wien; Goldman Sachs, London; JPMorgan, London; Macquarie Research, London; Morgan Stanley, London; Raiffeisen Centrobank, Wien; Sal. Oppenheim, Frankfurt; UniCredit, Wien; West LB, Düsseldorf.

Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten im November Gelegenheit zu einer ausführlichen Flughafenbesichtigung. Darüber hinaus war der Flughafen Wien auch 2009 auf der Gewinn-Messe, der wichtigsten österreichischen Informationsveranstaltung für Privataktionäre, vertreten.

Hauptversammlungen

Im Berichtsjahr fand neben der 19. ordentlichen Hauptversammlung am 23. April auch eine außerordentliche Hauptversammlung zur Sonderprüfung des Projekts VIE-Skylink statt. Aufgrund der Prüfung durch den österreichischen Rechnungshof, die seit Oktober stattfindet, wird die in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 20. August 2009 beschlossene aktienrechtliche Sonderprüfung des Projekts VIE-Skylink in Entsprechung des Beschlusses der außerordentlichen Hauptversammlung 2009 nicht durchgeführt. Weitere Informationen und Berichte zu den Hauptversammlungen können auf der Website ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Informationen zur aktuellen Hauptversammlung“ eingesehen werden.

Dividendenpolitik und Gewinnverteilungsvorschlag

Zur Erreichung des übergeordneten strategischen Ziels einer nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung ist eine ausgewogene Balance aus Wachstumsinvestitionen und Aktionärsvergütung notwendig. Das Geschäftsjahr 2009 wurde mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 44.104.992,94 abgeschlossen. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2009 eine Dividende von € 2,10 je Aktie – das sind in Summe € 44.100.000,00 – ausgeschüttet und der verbleibende Rest in Höhe von € 4.992,94 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Verkehrsergebnisse 2010

März	15. April 2010
April	12. Mai 2010
Mai	10. Juni 2010
Juni	15. Juli 2010
Juli	12. August 2010
August	9. September 2010
September	14. Oktober 2010
Oktober	11. November 2010
November	14. Dezember 2010

Finanzkalender 2010

Hauptversammlung	29. April 2010
Ex-Dividendentag	4. Mai 2010
Dividenden-Zahltag	6. Mai 2010
1. Quartal 2010	21. Mai 2010
Halbjahresergebnis 2010	26. August 2010
1.–3. Quartal 2010	25. November 2010

Ansprechpartner und weitere Informationen

Weiterführende Informationen zum Flughafen Wien sowie eine interaktive Version dieses Geschäftsberichts finden Sie im Internet unter gb2009.viennaairport.com. Durch Eintragung in das Aktionärservice (beachten Sie dazu bitte die Antwortkarte am Ende dieses Geschäftsberichts) erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen.

Kontakt: Robert Dusek

Tel.: +43/1/7007/23126 oder /22300

E-Mail: r.dusek@viennaairport.com oder investor-relations@viennaairport.com

Klares Bekenntnis

Ihr verantwortungsvolles Handeln unterstreicht die Flughafen Wien AG mit dem Bekenntnis zum Corporate Governance Kodex. Aufsichtsrat und Vorstand arbeiten gemeinsam an dem Ziel einer nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung – die Aufgaben dabei sind genau festgelegt.



Corporate-Governance-Bericht

(gemäß § 243b UGB)

In diesem Kapitel

- Flughafen Wien AG erneuert Verpflichtungserklärung
- Transparenz bei Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
- Gleichbehandlung aller Aktionäre

Das oberste Ziel der Flughafen Wien AG bildet die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Bei der Erreichung dieses Ziels nimmt Corporate Governance einen hohen Stellenwert ein. Bereits seit 2003 bekennt sich die Flughafen Wien AG zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) und erneuert hiermit das Bekenntnis zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex. Der Kodex kann unter www.corporate-governance.at abgerufen werden.

Comply-or-Explain-Regelungen

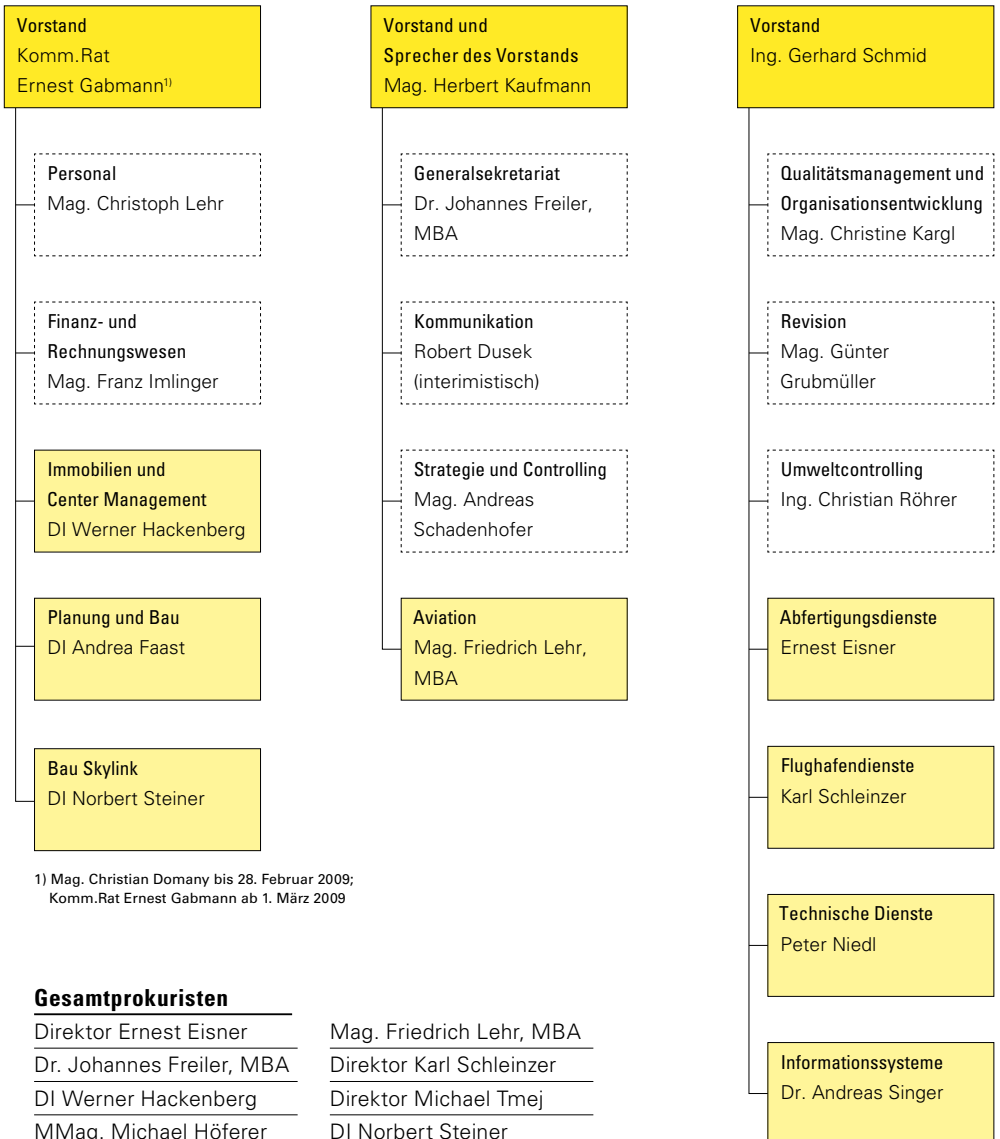
Die sogenannten Comply-or-Explain-Regelungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex stellen Empfehlungen dar – werden sie nicht eingehalten, so ist dies zu begründen. Die Flughafen Wien AG erfüllt alle Bestimmungen des ÖCGK in der Fassung vom Jänner 2009 mit Ausnahme des Artikels 16 und begründet dies wie folgt: Ein Vorstandsvorsitzender wurde nicht bestellt, jedoch fungiert ein Mitglied als Sprecher, womit bei gemeinsamen Vorstandsangelegenheiten die interne wie auch externe Vertretung geregelt ist. Da sich der Vorstand zudem aus drei Mitgliedern zusammensetzt, ist eine Pattstellung bei Vorstandsbeschlüssen ausgeschlossen.

Im Jänner 2010 wurde eine adaptierte Fassung des Österreichischen Corporate Governance Kodex veröffentlicht, die für Geschäftsjahre gilt, die nach dem 31. Dezember 2009 beginnen. Die wichtigsten Veränderungen resultieren aus dem Aktienrechtsänderungsgesetz 2009. Erweitert wurde der Kodex auch um Bestimmungen betreffend Vergütung des Vorstands. Die Flughafen Wien AG entspricht bereits frühzeitig den meisten dieser Bestimmungen und arbeitet konsequent an der Weiterentwicklung ihrer Corporate Governance.

Das Management

Der Vorstand der Flughafen Wien AG wurde vom Aufsichtsrat für die Periode vom 1. Oktober 2009 bis 30. September 2014 bestellt. Den Vorstandsmitgliedern sind – wie in unten stehender Abbildung ersichtlich – die 16 Unternehmensbereiche zugeordnet.

Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen



1) Mag. Christian Domany bis 28. Februar 2009;
Komm.Rat Ernest Gabmann ab 1. März 2009

Gesamtprokuristen

Direktor Ernest Eisner

Dr. Johannes Freiler, MBA

DI Werner Hackenberg

MMag. Michael Höferer

Mag. Franz Imlinger

Michael Kochwalter

Mag. Friedrich Lehr, MBA

Direktor Karl Schleinzner

Direktor Michael Tmej

DI Norbert Steiner

Mag. Christoph Lehr

Vorstand

Vorstandsmitglied Komm.Rat Ernest Gabmann

Jahrgang 1949, trat nach dem Besuch der Handelsschule in Wien in den Baustoff- und Mineralölhandel seines Vaters ein, bei dem er von 1984 bis zu seinem Eintritt in die Niederösterreichische Landesregierung als geschäftsführender Gesellschafter tätig war. 1983 wurde er Landesvorsitzender der Jungen Wirtschaft, fünf Jahre später wurde er in den Niederösterreichischen Landtag gewählt und war unter anderem Landesrat für Wirtschaft, Technologie und Tourismus, ab 2004 war er Landeshauptmann-Stellvertreter in Niederösterreich. Am 1. März 2009 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG, bei der er die Agenden von Mag. Christian Domany übernahm.

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH (bis 24. März 2009)

Vorstandsmitglied und Sprecher Mag. Herbert Kaufmann

Jahrgang 1949, arbeitete neben seinem Studium der Volkswirtschaft als Techniker bei verschiedenen in- und ausländischen Unternehmen. 1975 trat er bei der Arbeiterkammer Niederösterreich ein, bei der er zwei Jahre später zum Leiter der wirtschaftspolitischen Abteilung und 1985 zum Direktor ernannt wurde. Er war unter anderem Abgeordneter zum niederösterreichischen Landtag und zum Nationalrat. Mit 1.10.1999 wurde er zum Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands der Flughafen Wien AG bestellt. Zu seinem Verantwortungsbereich zählen die Airline- und Terminaldienste, das Generalsekretariat, die Kommunikation inklusive Investor Relations sowie Strategie und Controlling.

Mitglied des Aufsichtsrats:

- AMZ Arbeits- und Sozialmedizinisches Zentrum Mödling Gesellschaft m.b.H.
- Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung
- FIMBAG Finanzmarkteteiligung Aktiengesellschaft des Bundes
- Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft
- Österreichische Elektrizitätswirtschafts-Aktiengesellschaft

Vorstandsmitglied Ing. Gerhard Schmid

Jahrgang 1957, begann seine Karriere als Techniker bei der Böhler AG (Forschungszentrum Seibersdorf). 1979 wechselte er in die Magistratsabteilung 46 der Gemeinde Wien (Technische Verkehrsangelegenheiten); 1987 wurde er Leiter des Büros des damaligen Bürgermeisters Dr. Helmut Zilk. 1993 kam er zum Flughafen Wien in die Abteilung Revision, zu deren Leiter er 1995 bestellt wurde. 1997 wurde er zum Leiter der Technischen Dienste ernannt. Mit 1.10.1999 rückte er in den Vorstand der Flughafen Wien AG auf. In seine Verantwortung fallen die Geschäftsbereiche Abfertigungs- und Flughafendienste, die Informationssysteme, die Technischen Dienste, das Qualitätsmanagement, das Umweltcontrolling und die Revision.

Mitglied des Aufsichtsrats:

- Wiener Linien GmbH
- Wiener Hafen Management GmbH

- Wiener Stadtentwicklungsgesellschaft m.b.H.
- Wiener Städtische Wechselseitige Versicherungsanstalt-Vermögensverwaltung

Vorstandsmitglied Mag. Christian Domany

Jahrgang 1952, ab 1. Oktober 2004 bis 28. Februar 2009 Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Mag. Christian Domany trat am 28. Februar 2009 einvernehmlich aus dem Unternehmen aus.

Mitglied des Aufsichtsrats:

- Avcon Jet AG
- Competence Investment AG

Arbeitsweise des Vorstands

In der Geschäftsordnung sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit des Vorstands geregelt. Weiters enthält sie die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands sowie einen Katalog der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen. Der Vorstand hält regelmäßige wöchentliche Sitzungen zur wechselseitigen Information und zur Entscheidungsfindung in all den Angelegenheiten ab, die der Genehmigung des Gesamtvorstands bedürfen.

Vorstandsvergütung

Die Vergütung des Vorstands beinhaltet neben einem fixen auch einen erfolgsabhängigen Bestandteil sowie Sachbezüge. Die variable Vergütung hängt vom Erreichen bestimmter Zielvorgaben ab, die jährlich zwischen Vorstand und Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der Unternehmensziele neu vereinbart werden. Die individuelle Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder wird in nachstehender Tabelle sowie auf Seite 179 im Anhang zum Konzernabschluss angeführt. Zur Abdeckung der Pensionsansprüche des Vorstands, die sich auf Basis der fixen Bezüge in Anlehnung an ein sozialversicherungsrechtliches Schema errechnen, besteht eine Rückdeckungsversicherung.

Die Vorstandsverträge wurden für die Dauer von fünf Jahren abgeschlossen. Liegt kein wichtiger Grund für eine vorzeitige Auflösung dieser Verträge vor, sind diese im Fall der Abberufung auszubezahlen. Daneben bestehen in Anlehnung an arbeitsrechtliche Schemata Abfertigungsansprüche. Besondere Vereinbarungen für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots liegen nicht vor. Es wurden keine Aktienoptionen erteilt. Es besteht eine D&O-Versicherung. Die Kosten trägt das Unternehmen.

Einzelausweis der Vorstandsvergütung 2008 und 2009

in T€	2009	2009	2009	2009	2008
	Fixe Bezüge	Erfolgs- abhängige Bezüge 2008	Sach- bezüge	Gesamt- bezüge	Gesamt- bezüge
Mag. Christian Domany	190,3	145,1	5,4	340,8	430,3
Mag. Herbert Kaufmann	253,8	145,1	7,5	406,4	430,5
Ing. Gerhard Schmid	253,8	145,1	7,5	406,4	430,5
Komm.Rat Ernest Gabmann	211,7	0,0	5,6	217,2	0,0

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich aus neun Kapitalvertretern und fünf vom Betriebsrat entsandten Mitgliedern zusammen. Alle Kapitalvertreter sind von der Hauptversammlung gewählt und bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2012 beschließt, bestellt. Alle Aufsichtsräte der Flughafen Wien AG haben sich gemäß den Leitlinien für die Unabhängigkeit (siehe Seite 62) als unabhängig deklariert, womit den Regeln 39 und 53 des ÖCGK entsprochen wird.

Mitglieder des Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Kapitalvertreter			
Johannes Coreth, Vorsitzender bis 20.8.2009, 1942	Generaldirektor-Stv. a.D. Niederösterreichische Versicherung	9.5.1997	
Dr. Christoph Herbst, Vorsitzender ab 20.8.2009, 1960	Rechtsanwalt	25.4.2002	
Komm.Rat Karl Samstag, Stellvertreter, 1944	Generaldirektor a.D. Bank Austria Creditanstalt AG	22.4.2004	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Allgemeine Baugesellschaft-A. Porr Aktiengesellschaft, BKS Bank AG, Bank für Tirol und Vorarlberg Aktiengesellschaft, Schoeller-Bleckmann Oilfield Equipment Aktiengesellschaft
Dkfm. Alfred Reiter, Stellvertreter, 1939	Vorstandsvorsitzender Investkredit Bank AG i.R.	11.5.2001	
Mag. Erwin Hameseder, 1956	Generaldirektor Raiffeisen- Holding NÖ-Wien reg. Gen.m.b.H.	22.4.2004, ausgeschieden am 19.5.2009	Mitglied im Aufsichtsrat bei: UNIQA Versicherungs AG, AGRANA Beteiligungs-Aktiengesellschaft, STRABAG SE, Südzucker AG Mannheim/Ochsenfurt
Komm.Rat Dr. Burkhard Hofer, 1944	Generaldirektor EVN AG	20.8.2009	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Burgenland Holding Aktiengesellschaft, Österreichische Elektrizitätswirtschafts-Aktiengesellschaft

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erst- bestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Dr. Franz Lauer, 1939	Generaldirektor Wiener Städtische Versicherung AG i.R.	7.5.1998	
Hans-Jürgen Manstein, 1944	Manstein Zeitschriften- verlag GesmbH	24.4.2003	
Prof. Komm.Rat Alfons Metzger, 1941	Metzger Realitäten Gruppe	25.4.2002	
Komm.Rat Dr. Karl Skyba, 1939	Generaldirektor a.D. Wiener Stadtwerke Holding AG	22.4.2004	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Vienna Insurance Group Wiener Städtische Versicherung AG

Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder

Ing. Manfred Biegler, 1956	Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats	
Eduard Oettl, 1958, bis 11.2.2009	Angestelltenbetriebsrat	
Dieter Rozboril, 1973	Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats	
Thomas Schäffer, 1983	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats	
Karl Hromadka, 1954	Stv. Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats	
Heinz Wessely, 1971	Arbeiterbetriebsrat	ab 11.2.2009

Auf den Bericht des Aufsichtsrates auf Seite 64 wird verwiesen.

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2009 vierzehn Sitzungen abgehalten. Weiters fanden vierzehn Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses, zwei des Prüfungsausschusses und eine des Strategieausschusses statt.

Die Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung, insbesondere die mittelfristige strategische Positionierung der Gesellschaft, die Fragen der Akquisition bzw. der Beteiligung an anderen Flughäfen, die Erweiterung der Infrastruktureinrichtungen am Standort sowie die aktuellsten Entwicklungen der nationalen und internationalen Luftfahrt, und berichteten darüber dem Aufsichtsratsplenium. Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Vergütung der Aufsichtsräte 2009

Die Vergütung der Aufsichtsräte setzt sich aus einer nach Vorsitzendem, Vorsitzendenstellvertreter und einfachen Mitgliedern gestaffelten jährlichen Vergütung und einem einheitlichen Sitzungsentgelt in Höhe von € 300 zusammen. Angaben zur individuellen Vergütung der Aufsichtsräte sind unten stehender Tabelle zu entnehmen.

Johannes Coreth	€ 20.400
Dr. Christoph Herbst	€ 12.800
Komm.Rat Karl Samstag	€ 18.700
Dkfm. Alfred Reiter	€ 17.800
Mag. Erwin Hameseder	€ 9.500
Komm.Rat Dr. Burkhard Hofer	€ 1.500
Dr. Franz Lauer	€ 13.130
Hans-Jörgen Manstein	€ 11.000
Prof. Komm.Rat Alfons Metzger	€ 11.900
Komm.Rat Dr. Karl Skyba	€ 11.600
Ing. Manfred Biegler	€ 6.600 (Sitzungsgelder)
Eduard Oettl	€ 0
Dieter Rozboril	€ 7.500 (Sitzungsgelder)
Thomas Schäffer	€ 3.300 (Sitzungsgelder)
Karl Hromadka	€ 2.700 (Sitzungsgelder)
Heinz Wessely	€ 4.500 (Sitzungsgelder)

Vertreter der Aufsichtsbehörde:

Ministerialrat Dr. Rolf A. Neidhart

Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 18. ordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2008 Generaldirektor i.R. Dr. Franz Lauer, Komm.Rat Alfons Metzger und als Vertreter der Kleinaktionäre Hans-Jörgen Manstein gewählt. Als Vertreter des Streubesitzes wurde in der 20. außerordentlichen Hauptversammlung am 20. August 2009 Komm.Rat Dr. Burkhard Hofer gewählt.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Präsidial- und Personalausschuss

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

Mitglieder des Präsidial- und Personalausschusses

Johannes Coreth (Vorsitzender bis 20.8.2009)
Dr. Christoph Herbst (Vorsitzender ab 20.8.2009)
Komm.Rat Karl Samstag
Dkfm. Alfred Reiter
Ing. Manfred Biegler
Dieter Rozboril

Strategieausschuss

Der Strategieausschuss bereitet in Zusammenarbeit mit dem Vorstand und gegebenenfalls unter Beiziehung von Experten strategische Themen auf. Die darauf aufbauenden Entscheidungen werden im Gesamtaufichtsrat getroffen.

Mitglieder des Strategieausschusses

Johannes Coreth (als Vorsitzender bis 20.8.2009, danach als einfaches Mitglied)
Dr. Christoph Herbst (Vorsitzender ab 20.8.2009)
Komm.Rat Karl Samstag
Dkfm. Alfred Reiter
Prof. Komm.Rat Alfons Metzger
Ing. Manfred Biegler
Dieter Rozboril
Heinz Wessely

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss ist für Fragen der Rechnungslegung sowie der Prüfung der Gesellschaft und des Konzerns zuständig. Zudem wertet er die Prüfberichte des Abschlussprüfers aus und berichtet darüber dem Aufsichtsrat. Er ist mit den Agenden der Prüfung und Vorbereitung der Feststellung des Jahresabschlusses, des Vorschlags für die Gewinnverteilung und des Lageberichts, der Prüfung des Konzernabschlusses, der Systemprüfung der Rechnungslegung, der Überwachung und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems sowie des internen Revisionsystems und des Risikomanagements und mit der Erstattung eines Vorschlages für die Auswahl des Abschlussprüfers betraut.

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Komm.Rat Karl Samstag (Vorsitzender)
Johannes Coreth (bis 20.8.2009)
Dr. Christoph Herbst (ab 20.8.2009)
Dkfm. Alfred Reiter
Mag. Erwin Hameseder (bis 19.5.2009)
Komm.Rat Dr. Burkhard Hofer (ab 20.8.2009)
Dr. Franz Lauer
Ing. Manfred Biegler
Dieter Rozboril
Heinz Wessely

Interne Revision und Risikomanagement

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

Leitlinien für die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß Regel 53 ÖCGK wurden Kriterien für die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats festgelegt. In Entsprechung dieser Regel hat der Aufsichtsrat nachstehende Leitlinien für die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats definiert:

- Ein Aufsichtsratsmitglied ist als unabhängig anzusehen, wenn es in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder deren Vorstand steht, die einen materiellen Interessenkonflikt begründet und daher geeignet ist, das Verhalten des Mitglieds zu beeinflussen.
- Das Aufsichtsratsmitglied soll in den vergangenen fünf Jahren nicht Mitglied des Vorstands oder leitender Angestellter der Gesellschaft oder eines Tochterunternehmens der Gesellschaft gewesen sein.
- Das Aufsichtsratsmitglied soll zu der Gesellschaft oder einem Tochterunternehmen der Gesellschaft kein Geschäftsverhältnis in einem für das Aufsichtsratsmitglied bedeutenden Umfang unterhalten oder im letzten Jahr unterhalten haben. Dies gilt auch für Geschäftsverhältnisse mit Unternehmen, an denen das Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat. Die Genehmigung einzelner Geschäfte durch den Aufsichtsrat gemäß L-Regel 48 führt nicht automatisch zur Qualifikation als nicht unabhängig.
- Das Aufsichtsratsmitglied soll in den letzten drei Jahren nicht Abschlussprüfer der Gesellschaft oder Beteiligter oder Angestellter der prüfenden Prüfungsgesellschaft gewesen sein.
- Das Aufsichtsratsmitglied soll nicht Vorstandsmitglied in einer anderen Gesellschaft sein, in der ein Vorstandsmitglied der Gesellschaft Aufsichtsratsmitglied ist.

- Das Aufsichtsratsmitglied soll kein enger Familienangehöriger (direkte Nachkommen, Ehegatten, Lebensgefährten, Eltern, Onkeln, Tanten, Geschwister, Nichten, Neffen) eines Vorstandsmitglieds oder von Personen sein, die sich in einer in den vorstehenden Punkten beschriebenen Positionen befinden.

Externe Evaluierung

Eine externe Evaluierung zur Einhaltung der Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex wurde für das Geschäftsjahr 2009 von der Univ.-Prof. DDr. Waldemar Jud Corporate Governance Forschung CGF GmbH durchgeführt. Das Ergebnis dieser Beurteilung ist auf ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Corporate Governance“ abrufbar.

UGB-Abschluss

Der UGB-Abschluss der Flughafen Wien AG liegt am Sitz der Gesellschaft auf, kann per E-Mail unter investor-relations@viennaairport.com oder telefonisch unter 01/7007/22826 angefordert werden und ist auf ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Publikationen“ im Unterpunkt „Sonstige Publikationen“ abrufbar.

Compliance-Regeln

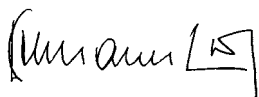
Die Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) in der Fassung vom 1. November 2007 wurde vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um Ad-hoc-Bereiche ergänzt werden. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. Der Compliance-Verantwortliche der Flughafen Wien AG informiert jährlich den Aufsichtsrat, erstellt einen Tätigkeitsbericht und übermittelt diesen in geeigneter Weise an die Finanzaufsichtsbehörde (FMA).

Ad-hoc-Publizität und Directors' Dealings

Der Ad-hoc-Publizität wird durch Veröffentlichungen auf der Website entsprochen. Für das Geschäftsjahr 2009 sind keine Kauf- oder Verkaufsvorgänge von Aktien der Flughafen Wien AG durch Organmitglieder oder Führungskräfte (Directors' Dealings), die nach den Bestimmungen des Börsegesetzes zu veröffentlichen sind, bekannt.

Schwechat, 26. Februar 2010

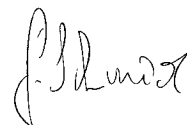
Der Vorstand



Komm. Rat Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied



Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2009 vierzehn Sitzungen abgehalten. Weiters fanden vierzehn Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses, zwei des Prüfungsausschusses und eine des Strategieausschusses statt.

Die Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung, insbesondere die mittelfristige strategische Positionierung der Gesellschaft, die Fragen der Akquisition bzw. der Beteiligung an anderen Flughäfen, die Erweiterung der Infrastruktureinrichtungen am Standort sowie die aktuellsten Entwicklungen der nationalen und internationalen Luftfahrt, und berichteten darüber dem Aufsichtsratsplenium. Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Corporate Governance Kodex

Die Flughafen Wien AG hat sich mit einstimmigem Beschluss des Aufsichtsrats, der auf Antrag des Vorstands in der Sitzung am 2. April 2003 gefasst wurde, zur Einhaltung der Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex verpflichtet. Der Aufsichtsrat hat die darin festgelegten Kompetenzen und Verantwortungen wahrgenommen.

Einklangsprüfung des Corporate-Governance-Berichts gemäß §243b UGB

Die Einklangsprüfung des Corporate-Governance-Berichts nach §243b UGB wurde von der Univ. Prof. DDr. Waldemar Jud Corporate Governance Forschung CGF GmbH durchgeführt und hat in ihrem abschließendem Ergebnis zu keinen wesentlichen Beanstandungen Anlass gegeben.

Abschlussprüfung

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 19. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Sie prüfte unter Einbeziehung des Lage- und des Konzernlageberichts den vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2009 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, erstellt nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzern-Lagebericht über das Geschäftsjahr 2009 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen in Anwesenheit und mit Unterstützung des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den Lage- und Konzernlagebericht des Geschäftsjahres 2009 der Flughafen Wien AG sowie die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems unter Berücksichtigung des Management-Letters sowie des Berichts des Abschlussprüfers über das Risikomanagementsystem eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat hat auf dieser Grundlage den Jahres- und Konzernabschluss geprüft.

Feststellung des Jahresabschlusses

Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Abschlussprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2009 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2009 der Flughafen Wien AG festgestellt.

Gewinnverteilungsvorschlag

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2009 von € 44.104.992,94 eine Dividende von € 2,10 je Aktie, das sind in Summe € 44.100.000,00 ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 4.992,94 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2009 geleistete Arbeit.

Dr. Christoph Herbst
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Schwechat, am 26. Februar 2010



Solide Basis

Der bedarfsgerechte Ausbau ist Voraussetzung für zukünftiges Wachstum, resultierte aber in strukturellen Bilanzveränderungen. Dank der soliden Aufstellung konnte die langfristige Finanzierung zu günstigen Konditionen sichergestellt werden.

Konzernlagebericht

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Der Geschäftserfolg eines Flughafens wird stark von externen Faktoren beeinflusst. Insbesondere die gesamtwirtschaftliche Entwicklung wirkt sich auf das Verkehrsaufkommen und damit auch auf den Geschäftsverlauf aus. Zudem hängt der Erfolg von der privaten Kaufkraft, die wiederum die Reisetätigkeit beeinflusst, ab.

Konjunktorentwicklung

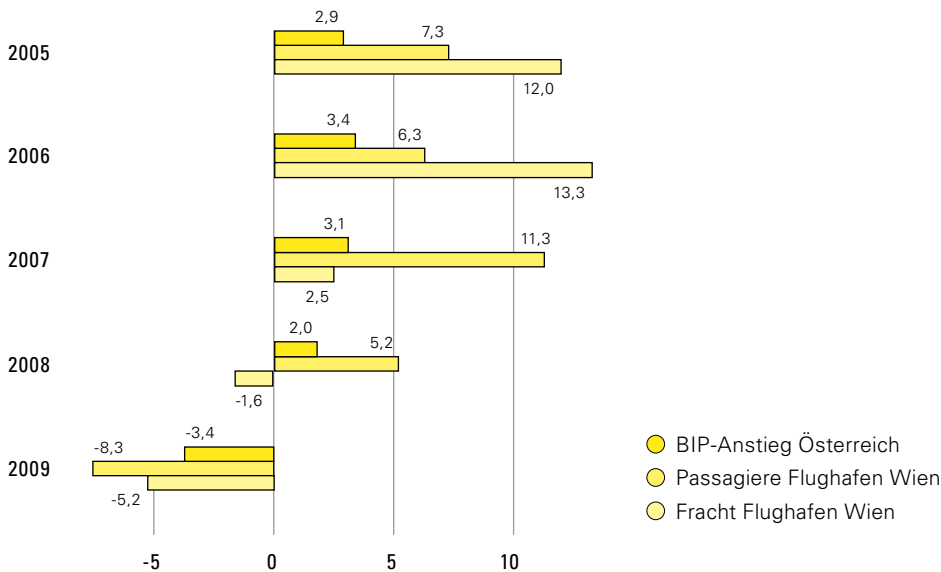
Die internationale Finanz- und Wirtschaftskrise löste die schwerste Rezession seit dem Zweiten Weltkrieg aus. Die Weltwirtschaft ist 2009 laut vorläufigen Daten des WIFO um etwa 1 Prozent geschrumpft (2008: +3,1%). Im Euroraum verminderte sich das Wirtschaftswachstum von 0,7 Prozent auf -3,9 Prozent. Besonders stark von der Krise betroffen waren Länder mit starken Turbulenzen der Immobilienbranche wie etwa Spanien und Irland oder deren Wirtschaft überdurchschnittlich vom Export abhängt (etwa Deutschland und die Niederlande). Auch die neuen EU-Mitgliedsstaaten in Ost- und Südosteuropa konnten sich der Abwärtsentwicklung nicht entziehen und verzeichneten einen durchschnittlichen Rückgang von 3,8 Prozent (2008: +3,7%). Die österreichische Wirtschaft schrumpfte 2009 real um 3,4 Prozent (2008: +2,0%). Begünstigt durch die niedrige Inflation und wirtschaftspolitische Maßnahmen wie die Steuerreform und hohe Lohnabschlüsse stieg das verfügbare reale Haushaltseinkommen, was in einer Zunahme des privaten Konsums um 0,5 Prozent resultierte.

Ein Mehrjahresvergleich des österreichischen BIP-Wachstums mit der Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens des Flughafen Wien verdeutlicht die Abnahme der Korrelation während der letzten Jahre.

Prognose für 2010

Ab 2010 rechnen Wirtschaftsforscher mit einer langsamen Erholung. Für den Euroraum wird ein BIP-Wachstum von 0,7 Prozent prognostiziert, wobei die neuen EU-Länder langfristig stärker expandieren werden als die EU-15. Die österreichische Wirtschaft wird laut Prognosen des WIFO von 2010 bis 2014 um 1,8 Prozent pro Jahr wachsen.

Wachstumsraten BIP, Passagieranzahl und Fracht in Prozent



Entwicklung der Tourismuswirtschaft

Von dem wirtschaftlich schwierigen Umfeld blieb auch der österreichische Tourismus nicht verschont. Die Zahl der Übernachtungen verminderte sich im Berichtsjahr laut Statistik Austria um 1,9 Prozent auf 124,3 Millionen (2008: 126,6 Mio.). Bei den Gästenächtingungen wichtiger Herkunftsländer waren Rückgänge zu verzeichnen, so bei Gästen aus Deutschland (-2,6%), den Niederlanden (-1,2%), aus Russland (-12,4%) oder aus Großbritannien (-16,8%). Andererseits konnten die Nächtigungen von Gästen aus der Schweiz (+2,2%), Italien (+1,3%), Tschechien (+9,9%) und Frankreich (+0,3%) zulegen. Obwohl sich die Übernachtungen osteuropäischer Gäste aufgrund der konjunkturellen Lage im Berichtsjahr mehrheitlich negativ entwickelten, haben sie sich seit dem Jahr 2000 teilweise mehr als verdoppelt, und bei einer Besserung der allgemeinen Wirtschaftslage besteht aufgrund des niedrigen Ausgangsniveaus weiteres Aufholpotenzial.

Nach Rekordwerten in den letzten Jahren musste in Wien 2009 ein Rückgang bei den Nächtigungen um 3,8 Prozent auf 9,8 Millionen (2008: 10,2 Mio.) verbucht werden. Während die Nächtigungen aus den Kernmärkten tendenziell zurückgingen, ist vor allem die positive Entwicklung der Nächtigungen asiatischer Gäste hervorzuheben. Die Zahl der Nächtigungen von Gästen aus Japan wuchs um 8 Prozent, jene aus China um 16 Prozent, aus Indien um 2 Prozent und jene aus Taiwan um beachtliche 36 Prozent.

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien

Der Flughafen Wien im europäischen Vergleich

2009 war für die Luftfahrt ein schwieriges Jahr, auch die europäischen Flughäfen mussten teils stark rückläufige Verkehrszahlen verzeichnen. Der im Vergleich zu Benchmark-Flughäfen überdurchschnittliche Rückgang der Passagierzahlen am Flughafen Wien resultiert aus Flugplananpassungen, die einerseits aufgrund des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds und andererseits im Rahmen der Übernahme des wichtigsten Kunden Austrian Airlines durch Lufthansa erfolgten. Zudem wirkte sich der überproportionale Rückgang der Passagiere Richtung Osteuropa (-14,6%) auf die Gesamtverkehrsentwicklung aus. Auch der Konkurs von SkyEurope, die im ersten Halbjahr 2008 noch ein hohes Passagierwachstum am Flughafen Wien verzeichnen konnte, führte zu rückläufigen Passagierzahlen, die durch andere Fluggesellschaften, insbesondere Low-Cost-Carrier wie NIKI und Air Berlin, teilweise kompensiert werden konnten.

Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen im Vergleich

	Passagiere in Tausend	Veränderung zu 2008 in %	Flugbe- wegungen	Veränderung zu 2008 in %
London ¹⁾	118.395,8	-4,2	861.547	-5,0
Frankfurt	50.932,8	-4,7	452.361	-4,5
Paris ²⁾	82.985,0	-4,7	738.624	-5,5
Amsterdam	43.569,6	-8,1	391.262	-8,7
Madrid	48.275,0	-5,1	445.551	-7,7
Rom	38.481,0	-3,5	353.185	-5,9
München	32.681,1	-5,4	376.770	-7,7
Mailand	25.846,7	-9,3	276.946	-10,6
Zürich	21.879,1	-0,8	223.425	-3,6
Wien	18.114,1	-8,3	243.430	-8,6
Prag	11.643,4	-7,8	160.460	-8,2
Budapest	8.084,4	-4,1	104.171	-6,1

1) London Heathrow, Gatwick und Stansted, 2) Paris Charles de Gaulle, Paris Orly
Quelle: ACI Europe Traffic Report December 2009

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien

Der Flughafen Wien hat im Berichtsjahr 18.114.103 Passagiere befördert. Das entspricht einem Rückgang von 8,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr, der allerdings weniger stark ausgefallen ist als vom Flughafen Wien mit 9,0 Prozent prognostiziert. Die Anzahl der Flugbewegungen ging um 8,6 Prozent auf 243.430 zurück; ursprünglich erwartet wurde ein Rückgang um 8 Prozent. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) ging um 7,1 Prozent auf 7.255.079 Tonnen zurück; prognostiziert wurde ein Minus von 8 Prozent. Diese Entwicklung resultiert aus dem Einsatz größerer Flugzeuge bei gleichzeitiger Reduktion der Flugbewegungen.

Im Geschäftsjahr 2009 konnten 254.006 Tonnen Fracht umgeschlagen werden, um 5,2 Prozent weniger als im Vorjahr. Der im Vergleich zur Passagierentwicklung geringere Rück-

gang resultiert aus Marktanteilsgewinnen gegenüber anderen Flughäfen. Die reine Luftfracht verzeichnete mit 185.724 Tonnen ein Minus von 0,8 Prozent. Das Trucking sank um 15,4 Prozent auf 68.283 Tonnen.

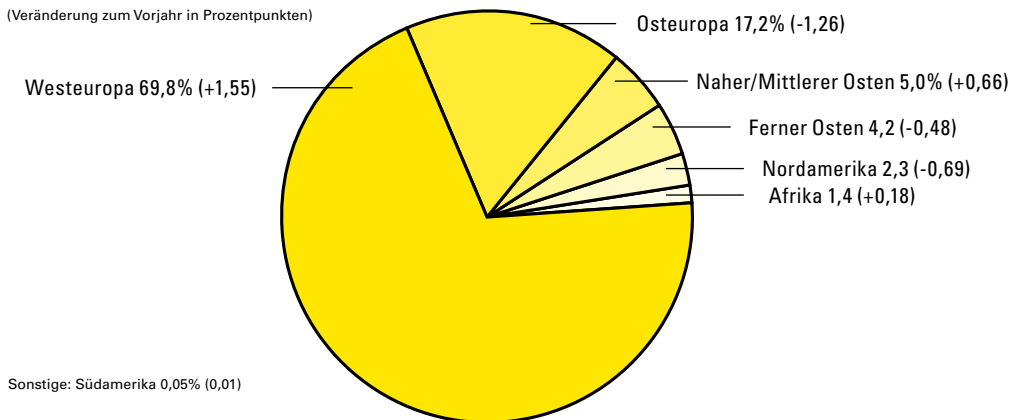
Unverändert zum Vorjahr wurden im Berichtsjahr insgesamt 187 Destinationen bedient, davon 43 Destinationen in Osteuropa (Vorjahr: 48). Damit konnte der Flughafen Wien im Vergleich mit anderen Flughäfen seine Spitzenposition als Ost-West-Drehscheibe halten. So wurden zum Beispiel von Frankfurt aus 38 (Vorjahr: 40), von Prag 29 (Vorjahr: 31) und von München 31 (Vorjahr: 33) Osteuropadestinationen angefliegen.

Aufgrund der Tatsache, dass der Verkehr in den osteuropäischen Raum mit 14,6 Prozent überdurchschnittlich stark gesunken ist, haben sich auch die Anteile der einzelnen Regionen am Linien-Passagieraufkommen verschoben. Insbesondere der Anteil der Passagiere nach Westeuropa konnte leicht gesteigert werden.

Entwicklung Linien-Passagieraufkommen 2009 nach Regionen

Abfliegende Passagiere

(Veränderung zum Vorjahr in Prozentpunkten)

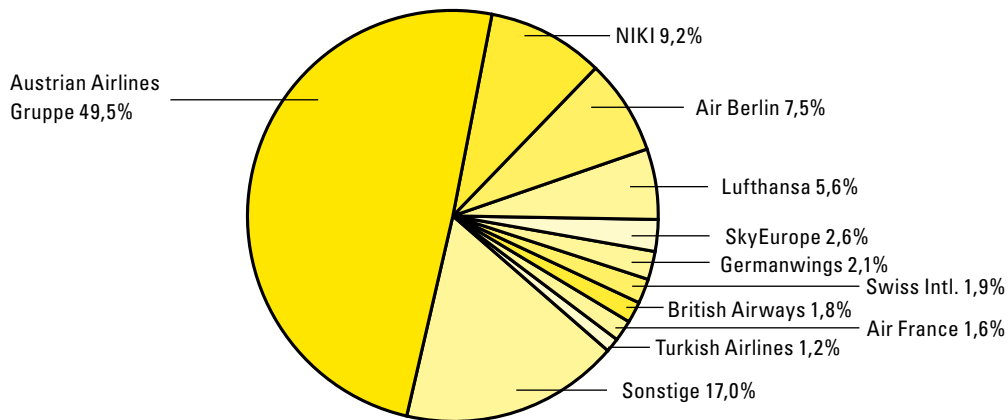


Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

Im Berichtsjahr konnten insgesamt acht neue Fluglinien akquiriert werden, acht Fluglinien haben den Flugbetrieb von bzw. nach Wien eingestellt. Die Austrian Airlines Gruppe ist mit einem Anteil am Passagieraufkommen von 49,5 Prozent (Vorjahr: 49,6%) nach wie vor der bestimmende Homecarrier. Der Low-Cost-Carrier NIKI verzeichnete ein Passagierwachstum von 20,6 Prozent und konnte so seine Position als zweitgrößter Carrier in Wien weiter ausbauen. Auch Air Berlin (2,9%), Swiss Intl. (9,0%) und British Airways (4,7%) konnten ein Passagierwachstum erzielen. SkyEurope hat den Flugbetrieb im Berichtsjahr eingestellt. Die Fluglinie Germanwings musste einen Passagierrückgang von 21,5 Prozent verbuchen. 2009 wurde der Flughafen Wien von elf Low-Cost-Carriern regelmäßig angefliegen. In Summe haben diese Gesellschaften 4.188.868 Passagiere (-9,0%) gezählt und nehmen damit einen Marktanteil von 23,1 Prozent ein.

Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Charter und Linie) stieg von 68,2 Prozent im Jahr 2008 auf 68,7 Prozent.

Passagieraufkommen 2009 nach Airlines



Tarif- und Incentive-Politik

Die am Flughafen Wien per 1. Jänner 2009 vorgenommenen Anpassungen der Tarife (Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarif) wurden gemäß der seit mehreren Jahren geltenden Indexformel ermittelt und leiten sich aus dem Verkehrswachstum und der Inflationsrate ab.

Per 1.1.2009 erfolgten nachstehende Änderungen:

Landetarif für Passagierflüge	+0,72%
Landetarif für Frachtflüge	+0,72%
Infrastrukturtarif Airside und Parking	+0,72%
Fluggasttarif	+0,38%
Infrastrukturtarif Landside	+0,38%
Infrastrukturtarif Betankung	+2,70%

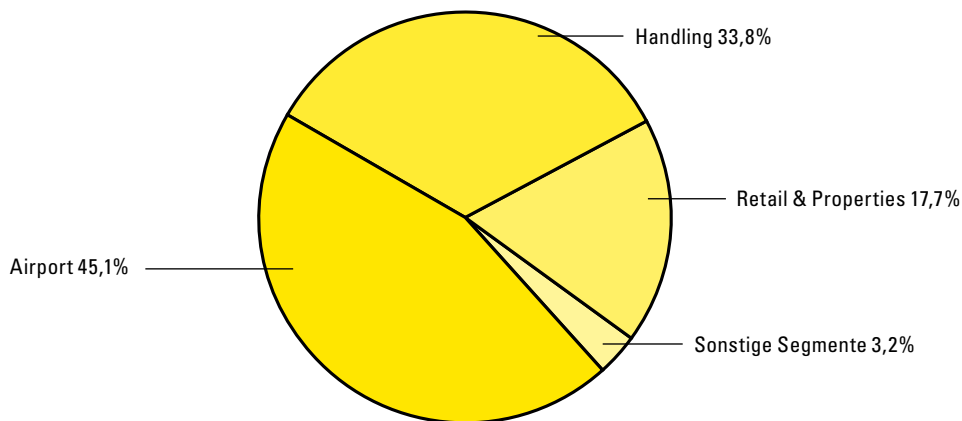
Zur Stärkung der Transferfunktion wurde beschlossen, den seit mehreren Jahren gewährten Transfer-Incentive ab 1. Juli 2009 bis 30. Juni 2010 um € 2,00 auf € 10,21 pro abfliegenden Transferpassagier anzuheben. Die weiteren Incentive-Programme, der Destinations- und Frequenz-Incentive sowie der Frequenzdichte-Incentive, wurden 2009 unverändert fortgesetzt.

Umsatzentwicklung

Umsatzrückgang proportional zur Verkehrsentwicklung

Die Flughafen-Wien-Gruppe konnte im Geschäftsjahr 2009 Umsätze in Höhe von € 501,7 Mio. erzielen. Der daraus resultierende Umsatzrückgang von 8,5 Prozent verläuft konform zur Abnahme des Passagieraufkommens um 8,3 Prozent.

Konzernumsatz 2009 nach Segmenten



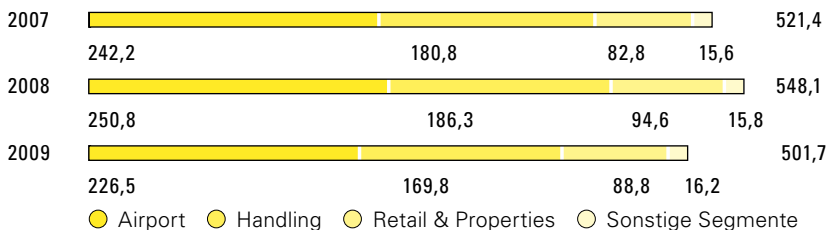
Das Segment Airport konnte im Berichtsjahr externe Umsatzerlöse in Höhe von € 226,5 Mio. (Vorjahr: € 250,8 Mio.) erzielen. Der überproportionale Rückgang von 9,7 Prozent ist vor allem auf die niedrigeren Umsatzerlöse aus der Sicherheitskontrolle in Höhe von € 9,6 Mio. (Vorjahr: € 17,4 Mio.) zurückzuführen. Die Entwicklung des vom MTOW abhängigen Landetarifs (-7,0%) sowie des Fluggasttarifs (-8,9%) entspricht in etwa der Verkehrsentwicklung. Mit einem Anteil von 45,1 Prozent (Vorjahr: 45,8%) leistet das Segment Airport unverändert den größten Beitrag zum Konzernumsatz.

Das Segment Handling konnte im Geschäftsjahr 2009 Umsatzerlöse in Höhe von € 169,8 Mio. verzeichnen. Der Rückgang von 8,9 Prozent ist neben der Verkehrsentwicklung auch darauf zurückzuführen, dass der PRM-Tarif seit Juli 2008 vom Segment Airport eingehoben wird und im Segment Handling interne Umsatzerlöse darstellt. Die Erlöse aus der Vorfeldabfertigung sind aufgrund der Steigerung der Erlöse aus Einzelleistungen nur um 3,6 Prozent auf € 97,4 Mio. gesunken. Einhergehend mit der Entwicklung des Frachtvolumens gingen die Erlöse aus der Frachtabfertigung auf € 27,7 Mio. zurück (Vorjahr: € 29,4 Mio.). Die Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen sind aufgrund der geänderten Verrechnung des PRM-Tarifs um 20,4 Prozent auf € 27,1 Mio. gesunken. Aufgrund der negativen Entwicklung der General Aviation gingen die Umsätze im Berichtsjahr um € 2,9 Mio. auf € 7,4 Mio. zurück. Im Summe beträgt der Anteil des Segments Handling am Konzernumsatz 33,8 Prozent (Vorjahr: 34,0%).

Die Umsätze des Segments Retail & Properties belaufen sich im Berichtsjahr auf € 88,8 Mio. (Vorjahr: € 94,6 Mio.). Aus der Parkierung konnten Umsätze in Höhe von € 30,7 Mio. (-4,6%) generiert werden. Obwohl der Kurzparkplatz 2 gesperrt war, konnte durch die Eröffnung des größeren Kurzparkplatzes 3 die Anzahl der Stellplätze im Vergleich zum 31. Dezember 2008 geringfügig um 0,6 Prozent auf 23.515 angehoben werden. Die Erlöse aus der Vermietung – darunter fallen die Vermietung von Werbeflächen (minus € 0,6 Mio.) sowie das Immobilienmanagement (minus € 1,5 Mio.) – gingen in Summe um 6,9 Prozent auf € 33,6 Mio. zurück. Neu zur Vermietung kam per Anfang 2009 das Frachtgebäude ALC Nord 2. Die Umsätze aus der Vermietung von Shopping- und Gastronomieflächen sind aufgrund des Passagierrückgangs um 6,7 Prozent auf € 24,5 Mio. gesunken. Die originären Umsätze aus Retail und Gastronomie beliefen sich im Berichtsjahr auf € 144,8 Mio. nach € 159,5 Mio. im Vorjahr.

Das neu geschaffene Berichtssegment „Sonstige Segmente“ konnte im Geschäftsjahr die externen Umsatzerlöse leicht von € 15,8 Mio. auf € 16,2 Mio. steigern. Darunter fallen im Wesentlichen Umsätze aus der Ver- und Entsorgung in Höhe von € 7,5 Mio. (Vorjahr: € 6,8 Mio.), Umsätze aus Telekommunikation und EDV-Dienstleistungen von € 3,7 Mio. (Vorjahr: € 3,6 Mio.) sowie Materiallieferungen von € 1,5 Mio. (Vorjahr: € 2,0 Mio.). Die Leistungen des Facility Managements, die von den Werkstätten erbrachten Dienstleistungen sowie die externen Erlöse der vollkonsolidierten Auslandsbeteiligungen erreichten in etwa das Niveau des Vorjahres.

Entwicklung Konzernumsatz in € Mio.



Nicht zuordenbar: 2009: € 0,4 Mio., 2008: € 0,5 Mio., 2007: € 0,1 Mio.

Saisonalität des Flughafengeschäfts

Aufgrund der Urlaubssaison in Europa generiert der Flughafen Wien in der Regel im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsatzerlöse. Auch im Geschäftsjahr 2009 war das dritte Quartal mit einem Anteil am Jahresumsatz von 25,9 Prozent das stärkste Quartal. Aufgrund des im Jahresverlauf immer flacher werdenden Passagierrückgangs sowie wegen des im zweiten Quartal berücksichtigten Rückgangs der Sicherheitsbeiträge um € 5,3 Mio. (davon € 3,0 Mio. aus Einmaleffekten) ist das vierte Quartal mit einem Anteil am Jahresumsatz von 25,4 Prozent diesmal das zweitstärkste Quartal, gefolgt vom zweiten Quartal mit 24,6 Prozent und dem ersten Quartal mit 24,2 Prozent.

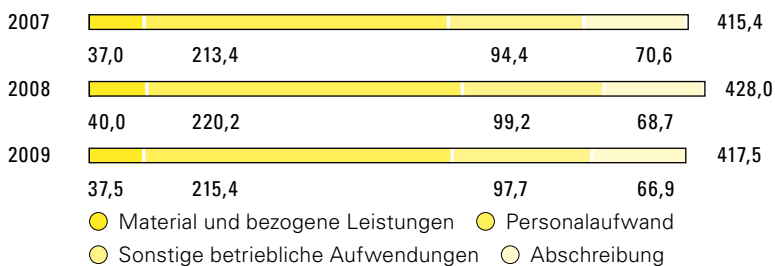
Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe für das Geschäftsjahr 2009 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Rückgang der Umsatzerlöse um 8,5 Prozent auf € 501,7 Mio.
- Betriebsleistung minus 7,9 Prozent auf € 517,1 Mio.
- Verringerung der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen um 6,3 Prozent
- Senkung des Personalaufwands um € 4,8 Mio. auf € 215,4 Mio.
- Betriebliche Aufwendungen ohne Abschreibungen minus € 8,8 Mio. auf € 350,6 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) minus 17,6 Prozent auf € 166,5 Mio.
- Verminderung der Abschreibungen um 2,5 Prozent auf € 66,9 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) minus 25,3 Prozent auf € 99,6 Mio.
- Finanzergebnis plus € 10,7 Mio. auf minus € 3,6 Mio.
- Ergebnis vor Steuern (EBT) minus 19,3 Prozent auf € 96,0 Mio.
- Periodenergebnis vor Minderheiten minus 19,5 Prozent auf € 73,3 Mio.
- Anteil der Flughafen Wien AG am Periodenergebnis minus € 17,8 Mio. auf € 73,4 Mio.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Geschäftsjahr 2009 im Wesentlichen aufgrund der Aktivierung von selbst erstellter Software sowie der Auflösung von Rückstellungen um € 2,1 Mio. auf € 15,4 Mio. gestiegen. In Summe konnte eine Betriebsleistung von € 517,1 Mio. (Vorjahr: € 561,3 Mio.) erzielt werden.

Entwicklung Betriebsaufwendungen in € Mio.



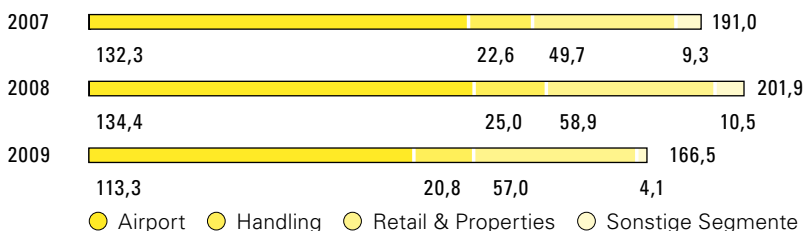
Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen konnten um € 2,5 Mio. oder 6,3 Prozent auf € 37,5 Mio. gesenkt werden. Dies ist auf eine Senkung der Kosten für Material um € 2,0 Mio. sowie auf die geringeren bezogenen Leistungen der Verkehrsabfertigung in Höhe von € 1,5 Mio. zurückzuführen. Dem stehen jedoch Steigerungen bei den Energieaufwendungen in Höhe von € 0,5 Mio. sowie eine Erhöhung der Fremdaufwendungen für Kundenaufträge in Höhe von € 0,5 Mio. gegenüber.

Aufgrund des Ende 2008 eingeleiteten Kostenreduktionsprogramms wurden natürliche Abgänge nicht nachbesetzt, es konnte in der Berichtsperiode die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter um 2,8 Prozent auf insgesamt 4.148 Mitarbeiter gesenkt werden. Während im Segment Handling ein Rückgang um 5,6 Prozent erzielt wurde, stieg im Segment Airport die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter um 6,0 Prozent. Zum 31. Dezember 2009 waren 3.925 Mitarbeiter beschäftigt. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang von 5,2 Prozent oder 216 Mitarbeitern. Der Personalaufwand konnte in Summe um € 4,8 Mio. oder 2,2 Prozent auf € 215,4 Mio. gesenkt werden. Neben der Reduktion des durchschnittlichen Personalstands konnte dieser Rückgang durch Überstunden- und Urlaubsabbau sowie der Ausschöpfung von Synergien erreicht werden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (ohne Abschreibungen) konnten um € 1,5 Mio. auf € 97,7 Mio. gesenkt werden, wobei die größten Einsparungen bei den Instandhaltungen (€ 1,4 Mio.), dem Marketing und der Marktkommunikation (€ 8,5 Mio.), den Mietaufwendungen (€ 1,5 Mio.) sowie den Reise- und Ausbildungskosten (€ 0,4 Mio.) realisiert wurden. Diesen Einsparungen stehen Erhöhungen der bezogenen Fremdleistungen (€ 1,4 Mio.), der Rechts- und Beratungskosten (€ 1,8 Mio.) und der Zuweisungen zu Wertberichtigungen von Forderungen (€ 0,7 Mio.) gegenüber. Im Berichtsjahr wurden in unmittelbarem Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink stehende Kosten in Höhe von € 8,4 Mio. als Aufwand erfasst.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen-Wien-Gruppe ging im Berichtsjahr um 17,6 Prozent auf € 166,5 Mio. (Vorjahr € 201,9 Mio.) zurück. Den größten Beitrag zum Konzern-EBITDA lieferte das Segment Airport mit € 113,3 Mio. oder einem Anteil von 68,1 Prozent, gefolgt vom Segment Retail & Properties mit € 57,0 Mio. bzw. 34,2 Prozent. Das Segment Handling konnte mit einem EBITDA in Höhe von € 20,8 Mio. einen Anteil von 12,5 Prozent am Konzern-EBITDA erreichen, während die sonstigen Segmente mit einem EBITDA in Höhe von € 4,1 Mio. 2,4 Prozent des Konzern-EBITDA erwirtschafteten. Das nicht zuordenbare negative EBITDA ist vor allem auf den Personalaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Bereich der Verwaltung wie der Dotation von Wertberichtigungen von Forderungen zurückzuführen.

Entwicklung EBITDA nach Segmente in € Mio.



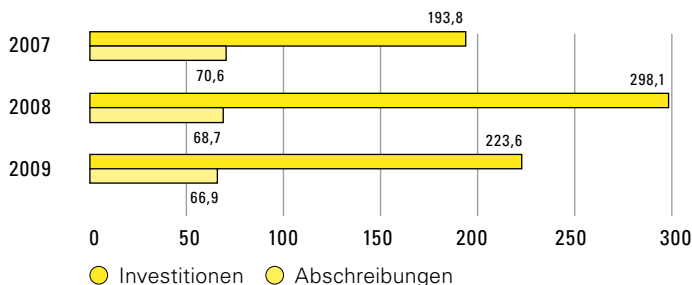
Nicht zuordenbar: 2009: € -28,7 Mio., 2008: € -26,8 Mio., 2007: € -22,9 Mio.

Anteil der Segmente am EBITDA in %

	2009	2008	2007
Airport	68,1	66,6	69,3
Handling	12,5	12,4	11,8
Retail & Properties	34,2	29,1	26,0
Sonstige Segmente	2,4	5,2	4,8
Nicht zuordenbar	-17,3	-13,4	-12,1

Trotz des hohen Investitionsvolumens sind die Abschreibungen um € 1,7 Mio. auf € 66,9 Mio. zurückgegangen, da die geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau erst mit der Inbetriebnahme der Vermögensgegenstände abgeschrieben werden.

Entwicklung Abschreibung und Investitionen in € Mio.



Aufgrund des geringeren EBITDA ist das EBIT im Berichtsjahr um 25,3 Prozent auf € 99,6 Mio. (Vorjahr: € 133,3 Mio.) gesunken. Der größte Anteil am EBIT entfällt mit € 78,7 Mio. auf das Segment Airport, gefolgt vom Segment Retail & Properties mit € 42,8 Mio., das mit einem Minus von 8,1 Prozent den geringsten Rückgang hinnehmen musste. Das Segment Handling erwirtschaftete ein EBIT in Höhe von € 13,7 Mio. In den sonstigen Segmenten wurde ein EBIT von minus € 6,5 Mio. (Vorjahr: minus € 0,2 Mio.) verzeichnet.

Entwicklung EBIT nach Segmenten in € Mio.

	2009	2008	2007
Airport	78,7	97,3	94,1
Handling	13,7	16,9	14,8
Retail & Properties	42,8	46,5	38,3
Sonstige Segmente	-6,5	-0,2	-3,6
Nicht zuordenbar	-29,1	-27,2	-23,3

Anteil der Segmente am Konzern-EBIT in %

	2009	2008	2007
Airport	79,1	73,0	78,2
Handling	13,7	12,7	12,3
Retail & Properties	43,0	34,9	31,9
Sonstige Segmente	-6,5	-0,2	-3,0
Nicht zuordenbar	-29,3	-20,4	-19,3

Das Finanzergebnis konnte im Vergleich zum Vorjahr um € 10,7 Mio. oder 75,1 Prozent auf minus € 3,6 Mio. verbessert werden. Aufgrund der geringeren Ausschüttungen der Wertpapiere im kurzfristigen Vermögen sind die Zinserträge aus Wertpapieren sowie sonstige Zinserträge im Berichtsjahr auf € 3,6 Mio. (Vorjahr € 8,1 Mio.) zurückgegangen. Trotz höherer Finanzverbindlichkeiten sind die Zinsaufwendungen um € 3,3 Mio. auf € 10,5 Mio. gesunken. Dies ist auf die verpflichtende Aktivierung von Bauzeitzinsen für Investitionsprojekte in Höhe von € 15,9 Mio. (Vorjahr: € 10,6 Mio.) zurückzuführen, die den Zinsaufwand vermindern. Ohne Aktivierung der Bauzeitzinsen wäre der Zinsaufwand im Vergleich zum Vorjahr von € 24,4 Mio. auf € 26,4 Mio. angestiegen.

Das sonstige Finanzergebnis (exklusive Beteiligungsergebnis at Equity) konnte von minus € 12,9 Mio. auf minus € 0,3 Mio. nahezu ausgeglichen werden. Grund dafür ist, dass im Geschäftsjahr 2008 Abschreibungen von Wertpapieren im kurzfristigen Vermögen in Höhe von € 5,7 Mio. sowie Verluste aus der Veräußerung von Wertpapieren im kurzfristigen Vermögen in Höhe von € 7,0 Mio. erfasst wurden. Weiters standen 2008 Gewinne aus dem Abgang von Wertpapieren des Umlaufvermögens in Höhe von € 0,1 Mio. Abschreibungen von Ausleihungen in Höhe von € 0,3 Mio. gegenüber.

Das Ergebnis aus den at Equity bilanzierten Anteilen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures beläuft sich auf € 3,4 Mio. (Vorjahr: € 3,9 Mio.). Die Beteiligung am Flughafen Malta lieferte einen Ergebnisbeitrag von € 2,7 Mio., jene am Flughafen Košice von € 1,3 Mio. Aus der Beteiligung am Flughafen Friedrichshafen resultiert ein Minus von € 0,7 Mio. Weiters entfallen T€ 40 auf die Beteiligung an der City Air Terminalbetriebsgesellschaft m.b.H. sowie T€ 57 auf die Beteiligung an der Schedule Coordination Austria GmbH. In Summe konnte ein Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) in Höhe von € 96,0 Mio. (Vorjahr: € 119,0 Mio.) erzielt werden.

Die Einkommen der jeweiligen Gesellschaften sind nahezu ausschließlich der Besteuerung durch die Republik Österreich unterworfen. Die Steuerquote für das Geschäftsjahr 2009 beträgt 23,6 Prozent nach 23,4 Prozent im Vorjahr. Das Periodenergebnis in Höhe von € 73,3 Mio. (Vorjahr: € 91,1 Mio.) ist zur Gänze den Gesellschaftern der Muttergesellschaft Flughafen Wien AG zuzuordnen. Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien errechnet sich ein Ergebnis je Aktie von € 3,49 nach € 4,34 im Vorjahr.

Angaben zur Unternehmenssteuerung

Die finanzwirtschaftliche Steuerung der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgt mithilfe eines Kennzahlensystems, das auf ausgewählten, eng aufeinander abgestimmten Kerngrößen basiert. Diese Steuerungsgrößen definieren das Spannungsfeld von Wachstum, Rentabilität und finanzieller Sicherheit, in dem sich die Flughafen-Wien-Gruppe bei der Verfolgung ihres obersten Unternehmensziels „Profitables Wachstum“ bewegt.

Die Abschreibungsaufwendungen, die aufgrund der hohen Investitionstätigkeit in den nächsten Jahren ansteigen werden, haben erheblichen Einfluss auf die Ertragskennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermög-

lichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Margin, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2009 wird eine EBITDA-Margin von 33,2 Prozent nach 36,8 Prozent im Vorjahr ausgewiesen. Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das langfristige erklärte Ziel der Unternehmensführung.

Gerade in Zeiten einer Finanzmarktkrise nimmt die Sicherstellung einer soliden Finanzstruktur oberste Priorität ein. Als Messgröße dient hierfür die Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Bedingt durch die Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten von € 73,9 Mio. zur Finanzierung des Investitionsprogramms der Flughafen-Wien-Gruppe sowie der Tilgung bzw. dem Verkauf von Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens in Höhe von € 32,2 Mio. und der Verringerung der liquiden Mittel um € 1,2 Mio. ergibt sich im Vergleich zum 31. Dezember 2008 ein Anstieg der Nettoverschuldung um € 106,6 Mio. Bei einem buchmäßigen Eigenkapital in Höhe von € 794,8 Mio. resultiert daraus ein Gearing von 77,2 Prozent nach 65,3 Prozent im Vorjahr.

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBIT-Margin vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax, ROE), die das Verhältnis von Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Der Flughafen Wien will die vom Kapitalmarkt abgeleiteten Renditevorgaben der Fremd- und Eigenkapitalgeber übertreffen. Maßstab für den Verzinsungsanspruch ist der Kapitalkostensatz, der sich als gewichteter Durchschnittskostensatz aus Eigen- und Fremdkapitalkosten errechnet (Weighted Average Cost of Capital, WACC).

Rentabilitätskennzahlen in %

	2009	2008	2007 ¹⁾
EBITDA-Margin	33,2	36,8	36,6
EBIT-Margin	19,9	24,3	23,1
ROE	9,3	12,1	12,0
ROCE	5,4	8,4	9,1

1) angepasst (2007: EBITDA bzw. EBIT / Betriebsleistung)

Finanzkennzahlen

	2009	2008	2007
Nettoverschuldung in € Mio.	613,9	507,3	297,0
Eigenkapitalquote in %	42,7	44,7	47,1
Gearing in %	77,2	65,3	40,4
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	794,8	776,4	734,9
Working Capital in € Mio.	-158,2	-142,1	-162,3
Anlagenintensität in %	92,6	90,1	85,4
Anlagendeckungsgrad 2 in %	89,5	89,7	100,8

Wertschöpfungsrechnung in € Mio.

Herkunft	2009	Veränderung in %	2008	2007
Betriebsleistung	517,1	-7,9	561,3	535,7
minus Vorleistung	-194,8	-6,3	-207,9	-193,5
Wertschöpfung	322,3	-8,8	353,4	342,3

Verwendung

Mitarbeiter	210,8	-2,1	215,4	208,6
Aktionäre	44,1	-19,2	54,6	52,5
Unternehmen	29,3	-19,9	36,5	35,2
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	10,5	-24,2	13,8	14,6
Öffentliche Hand (Steuern)	27,7	-16,4	33,1	31,6
Minderheitenanteile	0,0	-	0,0	-0,2
Wertschöpfung	322,3	-8,8	353,4	342,3

Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung, in € Mio.

	2009	Veränderung in %	2008	2007
Umsatzerlöse	501,7	-8,5	548,1	521,4
Sonstige betriebliche Erträge	15,4	16,2	13,2	14,3
Betriebsleistung	517,1	7,9	561,3	-535,7
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	350,6	-2,4	359,4	344,7
EBITDA	166,5	-17,6	201,9	191,0
Abschreibungen	66,9	-2,5	68,7	70,6
EBIT	99,6	-25,3	133,3	120,3
Finanzergebnis	-3,6	-75,1	-14,3	-6,4
EBT	96,0	-19,3	119,0	114,0
Steuern	22,7	-18,6	27,8	26,5
Periodenergebnis	73,3	-19,5	91,1	87,5
davon Ergebnis Minderheiten	0,0	-	0,0	-0,2
davon Ergebnis Muttergesellschaft	73,4	-19,5	91,1	87,7
Gewinn je Aktie in €	3,49	-19,6	4,34	4,18

Segmentergebnisse 2009 in € Mio.

	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Nicht zuordenbar	Konzern
Betriebsleistung	260,1	199,8	106,1	92,0	8,1	517,1
Betriebsaufwand	181,4	186,1	63,3	98,5	37,2	417,5
EBIT	78,7	13,7	42,8	-6,5	-29,1	99,6

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen ist im Vergleich zum Stichtag des Vorjahres um 10,1 Prozent höher und beläuft sich auf € 1.722,5 Mio. Der Buchwert der immateriellen Vermögensgegenstände ist um 2,1 Prozent auf € 13,0 Mio. gestiegen. Unverändert zum Vorjahr werden in diesem Bilanzposten Firmenwerte in Höhe von € 4,4 Mio. ausgewiesen. Den wesentlichen Zugängen im Berichtsjahr – hauptsächlich Software – stehen Abschreibungen in Höhe von € 1,9 Mio. gegenüber. Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.471,3 Mio. wie im Vorjahr den größten Posten des langfristigen Vermögens dar. Den Zugängen in Höhe von € 220,3 Mio. stehen Abschreibungen von € 61,2 Mio. gegenüber. Der überwiegende Teil der Zugänge entfällt mit € 185,2 Mio. auf die geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau und betrifft die Terminalerweiterung VIE-Skylink, die Gepäcksortieranlage, die dritte Piste sowie den Vorplatz des Terminalgebäudes. Der Posten Grundstücke und Gebäude verzeichnete einen Anstieg von € 24,0 Mio., diesem stehen Abschreibungen in Höhe von € 21,9 Mio. gegenüber. Die Zugänge zum Posten als Finanzinvestition gehaltene Immobilien betreffen im Wesentlichen die Inbetriebnahme eines Frachtgebäudes im Jänner 2009. Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode konsolidiert werden, erhöhte sich überwiegend durch die Zuschreibung der anteiligen Ergebnisse des Geschäftsjahres 2009 um € 2,6 Mio.

Das kurzfristige Vermögen ging 2009 um 19,1 Prozent auf € 138,4 Mio. zurück, vorwiegend aufgrund des Abgangs von Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2008 in Höhe von € 32,2 Mio. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind mit € 66,8 Mio. nahezu unverändert zum Vorjahr. Der überwiegende Teil entfällt auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € 44,0 Mio. (Vorjahr: € 48,9 Mio.). Die Forderungen gegenüber dem Finanzamt sind um € 4,1 Mio. auf € 14,0 Mio. gestiegen und betreffen im Wesentlichen unstrittige Vorsteuern aus Investitionen sowie Forderungen aus Ertragsteuern. Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ging im Berichtsjahr um 18,3 Prozent auf € 5,4 Mio. zurück. Der Großteil der Wertpapiere ist zur Verbesserung der Konditionen für die Refinanzierung an inländische Kreditinstitute verpfändet.

Aufgrund der Erhöhung des Sachanlagevermögens und der Verringerung der kurzfristigen Forderungen und Wertpapiere ist der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen im Vergleich zum Vorjahr von 90,1 Prozent auf 92,6 Prozent gestiegen. Die Bilanzsumme verzeichnet eine Steigerung um 7,2 Prozent auf € 1.860,9 Mio.

Bilanzpassiva

Das Eigenkapital der Flughafen-Wien-Gruppe ist im Berichtsjahr um 2,4 Prozent auf € 794,8 Mio. gestiegen. Dem Periodenergebnis in Höhe von € 73,3 Mio. steht die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2008 in Höhe von € 54,6 Mio. gegenüber. Versicherungsmathematische Verluste im Zusammenhang mit dem Sozialkapital resultieren in einer Verringerung des Eigenkapitals um € 1,5 Mio. Die Marktbewertung von Wertpapieren wirkte sich mit € 0,5 Mio. positiv auf das Eigenkapital aus. Die direkt im Eigenkapital erfasste Veränderung der langfristigen Rückstellung für die Mitarbeiterstiftung erhöhte das Eigenkapital um € 1,0 Mio. Bedingt durch den investitionsbedingten Anstieg der Finanzverbindlichkeiten ging die Eigenkapitalquote per Ende 2009 von 44,7 Prozent des Vorjahres auf 42,7 Prozent zurück.

Der Anstieg der langfristigen Schulden um € 120,5 Mio. auf € 747,2 Mio. resultiert vorwiegend aus der Aufnahme eines Darlehens in Höhe von € 103,5 Mio. zur Finanzierung des Investitionsprogramms. Die Erhöhung der langfristigen Rückstellungen ergibt sich hauptsächlich aus der Steigerung der Abfertigungsrückstellungen um € 2,9 Mio. Die anderen langfristigen Rückstellungen für das Sozialkapital (Pension, Jubiläumsgelder und Altersteilzeit) wurden um € 2,1 Mio. erhöht, während die Rückstellungen im Zusammenhang mit der Mitarbeiterstiftung um € 1,4 Mio. gesunken sind. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten sind um € 6,4 Mio. auf € 50,1 Mio. gestiegen und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds, der als Resultat des Mediationsverfahrens eingerichtet wurde, sowie Abgrenzungsposten und Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln. Für die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds wurde für das Berichtsjahr ein Betrag in Höhe von € 3,2 Mio. dotiert. Aufgrund der Verschiebung des prognostizierten Auszahlungstermins wird der im Vorjahr unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesene Betrag im Berichtsjahr unter den langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten erfasst.

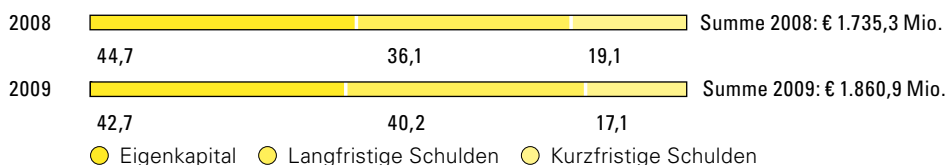
Die kurzfristigen Schulden konnten um € 13,3 Mio. auf € 318,9 Mio. gesenkt werden. Aufgrund der vermehrten Inanspruchnahme langfristiger Kredite wurden die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten um € 29,5 Mio. auf € 90,7 Mio. reduziert. Zudem wurden die übrigen kurzfristigen Rückstellungen um 15,8 Prozent auf € 90,9 Mio. vermindert. Diese Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für nicht konsumierte Urlaube, die im Zuge des Kostenreduktionsprogramms um 27,5 Prozent gesenkt wurden, sowie Rückstellungen für noch nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen (€ -11,7 Mio.) und sonstige Rückstellungen (€ -2,6 Mio.). Die Abrechnung der einzelnen Gewerke, entsprechend dem jeweiligen Fertigungsgrad beim Bau der Terminalerweiterung VIE-Skylink, infolge des Rücktritts von sämtlichen Verträgen über die Durchführung von Bauleistungen im Rahmen des Projekts Ende Juni 2009, resultiert in einem Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um € 42,2 Mio. auf € 103,8 Mio. Der Rückgang der übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten um 22,6 Prozent auf € 32,8 Mio. ergibt sich dadurch, dass die im Vorjahr als kurzfristig ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds nun unter den langfristigen Verbindlichkeiten erfasst werden.

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme

Aktiva



Passiva



Bilanzstruktur in € Mio.

Aktiva	2009	2008	2007
Langfristiges Vermögen	1.722,5	1.564,3	1.333,8
Kurzfristiges Vermögen	138,4	171,0	227,0
davon liquide Mittel	5,4	6,6	29,3
Bilanzsumme	1.860,9	1.735,3	1.560,9

Passiva	2009	2008	2007
Eigenkapital	794,8	776,4	734,9
Langfristige Schulden	747,2	626,7	607,8
Kurzfristige Schulden	318,9	332,2	218,1
Bilanzsumme	1.860,9	1.735,3	1.560,9

Geldflussrechnung

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Vergleich zum Vorjahr um € 7,1 Mio. auf € 155,5 Mio. gestiegen. Dem niedrigeren Ergebnis vor Ertragsteuer (€ -23,0 Mio.) und den gesunkenen Abschreibungen (€ -9,6 Mio.) stehen eine Erhöhung der Verbindlichkeiten um € 24,9 Mio. sowie eine Reduktion der Rückstellungen um € 14,0 Mio. gegenüber. Positiv wirkte sich auch die Senkung der Forderungen um € 0,6 Mio. aus. Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren und aus dem Abgang von Anlagen in Höhe von € 0,8 Mio. wurden bei der Ermittlung des Netto-Geldflusses aus laufender Geschäftstätigkeit hinzugerechnet.

Der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit beträgt 2009 minus € 176,0 Mio. nach minus € 234,7 Mio. im Vorjahr. Den Auszahlungen für Sachanlagen und immaterielle Ver-

mögenswerte in Höhe von € 208,2 Mio. sowie für Finanzanlagen in Höhe von € 1,1 Mio. stehen Einzahlungen aus dem Verkauf von sonstigen Wertpapieren in Höhe von € 32,2 Mio. (Vorjahr: € 97,0 Mio.) gegenüber.

Im Geschäftsjahr 2009 wurde eine Dividende in Höhe von € 54,6 Mio. (Vorjahr: € 52,5 Mio.) an die Gesellschafter ausbezahlt. Zudem wurden kurz- und langfristige Darlehen in Höhe von € 73,9 Mio. (Vorjahr: € 140,0 Mio.) aufgenommen. Insgesamt resultiert daraus ein Rückgang der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2008 um € 1,2 Mio. auf € 5,4 Mio.

Geldflussrechnung, Kurzfassung in € Mio.

	2009	Veränderung in %	2008	2007
Flüssige Mittel per 1.1.	6,6	-77,3	29,3	91,9
Netto-Geldfluss aus laufender				
Geschäftstätigkeit	155,5	4,8	148,4	164,4
Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-176,0	-25,0	-234,7	-277,1
Netto-Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	19,3	-69,6	63,5	50,1
Währungsumrechnung	0,0	-100,0	0,1	0,0
Endbestand der flüssigen Mittel	5,4	-18,3	6,6	29,3

Investitionen

Im Berichtsjahr sind die Investition in immaterielle Vermögenswerte sowie Sach- und Finanzanlagen um 24,9 Prozent auf € 224,7 Mio. zurückgegangen. Auf das Sachanlagevermögen entfallen Investitionen in Höhe von € 221,4 Mio., auf immaterielle Vermögenswerte € 2,2 Mio. sowie auf das Finanzanlagevermögen € 1,1 Mio.

Terminalerweiterung VIE-Skylink

Der Großteil der Investitionen entfiel mit € 115,4 Mio. auf die Terminalerweiterung VIE-Skylink. Durch die Terminalerweiterung wird die „Design Capacity“ der gesamten Terminalgebäude auf 26 Millionen Passagiere angehoben, die reale Gesamtkapazität wird jedoch deutlich größer sein. Mit dem VIE-Skylink wird ein Pier mit 17 gebäudenahen Flugzeugpositionen errichtet. Im Terminal werden neben weiteren Check-in-Schaltern und einer Gepäckförder- und -sortieranlage auch zusätzliche 33 Geschäfts- und 19 Gastronomiebetriebe Platz finden. Unter Berücksichtigung der Umsatzerlöse aus den bereits bestehenden Flächen wird – nach der Umgestaltung und Optimierung der Flächen – in Summe ein jährlicher Mieterlös von über € 40,0 Mio. erwartet.

Mehrere Faktoren wie die vermehrten Behördenauflagen, eine Optimierung des Retail- und Gastronomiekonzepts, die notwendig gewordene Neuausrichtung des Projekts sowie Preissteigerungen führten zu einer Erhöhung der ursprünglich veranschlagten Projektkosten sowie zu einer Verschiebung des vorgesehenen Projektzeitplans. Zudem kam es aufgrund der Komplexität des Bauvorhabens und seiner gebäude- und sicherheitstechnischen Ausstattung zu Problemen bei der Umsetzung des Bauvorhabens. Im Jahr 2008 wurde vom Unternehmen ein Budget von € 657 Mio. bekannt gegeben und durch den Aufsichtsrat genehmigt. Als sich diese Gesamtkosten im Frühjahr 2009 als nicht haltbar herausgestellt hatten, wurde das Projekt neu aufgestellt.

Eine umfassende Evaluierung ergab, dass die Terminpläne nicht realisierbar und das Bauvorhaben sowohl in preislicher als auch in zeitlicher Hinsicht markant von den seinerzeitigen Grundlagen des Projekts abgewichen waren. Eine prinzipielle Neuausrichtung des Projekts hinsichtlich der zur Fertigstellung des Bauvorhabens erforderlichen Werkleistungen wurde notwendig. Darüber hinaus bedurfte es weiterer öffentlich-rechtlicher Genehmigungen. Ende Juni 2009 erfolgte der Rücktritt von sämtlichen Verträgen über die Durchführung von Bauleistungen im Rahmen des Projekts VIE-Skylink.

Im zweiten Halbjahr 2009 konnten bei den Vertragsverhandlungen der Flughafen Wien AG mit Auftragnehmern und bei Ausschreibungen zur Weiterführung der Bautätigkeiten Erfolge erzielt werden. Die wichtigsten Verträge wurden abgeschlossen, ein Teil-Generalunternehmer für den Innenausbau wurde ausgeschrieben. Die Ausschreibungen für die Projektsteuerung und die örtliche Bauaufsicht wurden durchgeführt und der Zuschlag erteilt. Auch die Ausschreibung für einen allfälligen Totalübernehmer kann noch im Laufe des dritten bzw. vierten Quartals 2010 abgeschlossen werden. Einem allfälligen Totalübernehmer würden alle bis zur Übergabe getätigten Planungs- und Bauleistungen überbunden, und er würde auf eigene Verantwortung die weiteren Bautätigkeiten bis zum Projektabschluss und der Inbetriebnahme leiten. Die Entscheidung über eine tatsächliche Vergabe hängt vom wirtschaftlichen Vorteil für die Flughafen Wien AG ab.

Adaptierter Zeitplan und Budget

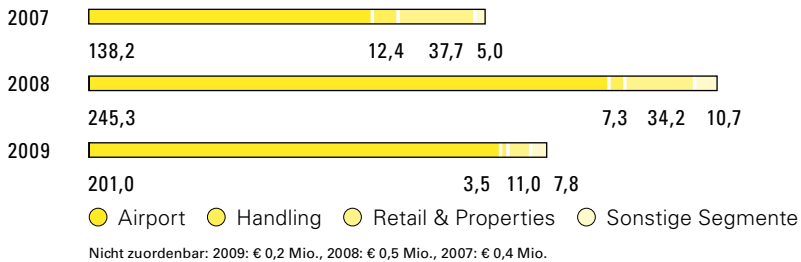
Die Bautätigkeiten wurden Mitte Februar 2010 wieder aufgenommen. Die bauliche Fertigstellung des Projekts soll im zweiten Halbjahr 2011 erfolgen. Die Inbetriebnahme der Terminalerweiterung VIE-Skylink ist, unabhängig von der Entscheidung über die allfällige Beauftragung eines Totalübernehmers, für das erste Halbjahr 2012 vorgesehen.

Im Dezember 2009 gab das Unternehmen einen Kostenrahmen von € 830 Mio. für die Terminalerweiterung VIE-Skylink bekannt, der auch durch den Aufsichtsrat genehmigt wurde. In dieser Summe wurden Risikovorsorgen, Reserven sowie eine allfällige Beauftragung eines Totalübernehmers berücksichtigt. Ziel ist, dass diese Summe unterschritten wird und der neue Zeitplan eingehalten werden kann.

Weitere Investitionen

Zudem wurden in die Rampe Vorplatz € 13,0 Mio., in Sicherheitssysteme € 9,1 Mio., in die Feuerwache und Checkpoints € 8,7 Mio., in die Gepäcksortieranlage € 4,0 Mio., in das Leitsystem € 4,4 Mio., in den technischen Lärmschutz € 9,1 Mio. und in ein Speditionsgebäude € 2,1 Mio. investiert.

Verteilung der Investitionen in materielle Vermögenswerte und Sachanlagen nach Segmenten in € Mio.



Die größten Zugänge 2009 in € Mio.

(inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen)

Immaterielle Vermögensgegenstände

Software 1,7

Sachanlagen

Terminalerweiterung VIE-Skylink	115,4
Aktivierungen im Zusammenhang mit 3. Piste	13,3
Rampe Vorplatz	13,0
Sicherheitssysteme	9,1
Neuerrichtung Feuerwache und Checkpoints	8,7
ÖBB-Bahnhof	6,7
Grundstücke	6,0
Rollwege und Vorfelder	4,9
Gepäcksortieranlage	4,0
Leitsystem	4,4
Schrankenanlagen Parkhäuser und -flächen	2,2
Speditionsgebäude	2,1

Finanzanlagen

Ausleihungen 1,1

Die größten Zugänge 2008 in € Mio.

(inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen)

Immaterielle Vermögensgegenstände

Stromnetznutzungsrechte 4,8

Sachanlagen

Terminalerweiterung VIE-Skylink	163,4
Neuerrichtung Feuerwache und Checkpoints	21,2
Aktivierungen im Zusammenhang mit 3. Piste	14,4
Parkhaus 4 Erweiterung	13,4
Gepäcksortieranlage	12,7
Rampe Vorplatz	8,4
Airport Logistic Center	7,7
Rollwege und Vorfelder	5,6
Busgates Halle	3,8
Sicherheitssysteme	1,4

Investitionen und Finanzierung in € Mio.

Investitionen	2009	Veränderung in %	2008	2007
Immaterielles Anlagevermögen	2,2	-58,0	5,2	0,9
Sachanlagevermögen	221,4	-24,4	292,9	192,9
Finanzanlagevermögen	1,1	19,6	0,9	7,7
Investitionen gesamt	224,7	-24,9	299,0	201,5
Finanzierung				
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	155,5	4,8	148,4	164,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen	67,8	-3,5	70,3	70,8

Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzern-Anhang erörtert.

Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2009 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

Risiken der zukünftigen Entwicklung**Risikomanagement**

Das Risikomanagement der Flughafen-Wien-Gruppe ist in alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse eingebunden und in der unternehmensweiten Prozesslandschaft abgebildet. Verantwortlich hierfür zeichnen die Leiter der Geschäftsbereiche bzw. die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften. Das Beteiligungsmanagement, das Beteiligungscontrolling und das Risikomanagement im Generalsekretariat der Flughafen Wien AG stehen beratend, überwachend und koordinierend zur Seite.

Gemäß der geltenden Risikomanagement-Richtlinie der Flughafen Wien AG werden die Risiken der Gesellschaft in regelmäßigen Abständen bearbeitet. Der Prozess des Risikomanagements beinhaltet die Risikoidentifikation, die Risikobewertung, die Steuerung und Überwachung. Dabei werden auch nichtfinanzielle Risiken der Gesellschaft erfasst und bewertet. Zu allen dokumentierten Risiken wurden Maßnahmen gesetzt, die das identifizierte Risiko entweder übertragen, vermindern oder im Idealfall zur Gänze vermeiden.

Die bestehende Risikomanagement-Datenbank wurde 2009 erweitert, und zusätzliche Anwendungs- und Abfragemöglichkeiten wurden implementiert, um eine effektive, aber auch effiziente Pflege und Dokumentation der umfassenden Risikoinventarliste zu ermöglichen. Der Vorstand berichtet in regelmäßigen Abständen zum Risikomanagement an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Zur Minimierung von Schaden- und Haftungsrisiken wurden Versicherungen abgeschlossen. Neben den bestehenden Kontrollsystemen und -instrumenten ist bei der Flughafen Wien AG eine Revisionsabteilung eingerichtet, die Geschäftsgebarungen und Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Effizienz überprüft. Damit etabliert der Vorstand die notwendigen Instrumente und Strukturen, um Risiken frühzeitig zu erkennen und die entsprechenden Maßnahmen zur Abwehr beziehungsweise Minimierung der Risiken setzen zu können. In laufenden Projekten sollen die bestehenden Systeme weiterentwickelt und evaluiert werden.

Verteidigung der starken Position als Ost-West-Hub

Die Positionierung als Ost-West-Hub ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Flughafen-Wien-Gruppe. Diese Drehscheibenfunktion des Flughafen Wien wird in erster Linie vom Haupt-Airlinekunden, der Austrian Airlines Gruppe, getragen. Dieser verzeichnete im Geschäftsjahr 2009 in Summe einen Passagerrückgang von 10,2 Prozent; das Passagieraufkommen in Richtung Osteuropa war um 10,3 Prozent geringer als im Vorjahr. Für die Zukunft der Flughafen-Wien-Gruppe ist, neben der allgemeinen Erholung der Luftfahrt, die künftige Integration der Austrian Airlines Gruppe in den Lufthansa-Konzernverbund von großer Bedeutung. Flugplananpassungen im Zuge der Integration wurden bereits im Berichtsjahr vorgenommen und sollten damit weitgehend abgeschlossen sein. Aufgrund der Tatsache, dass es zwischen Lufthansa, Swiss und der Austrian Airlines Gruppe nur geringfügige Überschneidungen bei den Osteuropadestinationen gibt, geht der Flughafen Wien davon aus, dass die Austrian Airlines Gruppe ihre Strategie mit dem Focus East fortsetzen wird. Auch in Zukunft wird sich der Flughafen Wien noch stärker als führender Ost-West-Hub im aufstrebenden mittel- und osteuropäischen Wirtschaftsraum positionieren.

Auf- und Ausbau neuer Geschäftsfelder

Chancen zur Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standorts werden laufend geprüft. Zudem evaluiert das Segment Retail & Properties Expansionsmöglichkeiten im Bereich der Vermietung und Parkierung. Derartige Vorhaben werden jedoch nur realisiert, wenn sie den Unternehmenswert steigern und eine attraktive Dividendenpolitik unterstützen.

Bedarfsgerechter Ausbau in Abhängigkeit der langfristigen Verkehrsentwicklung

Die Ausbauprojekte des Flughafen Wien erfolgen in enger Abstimmung mit den Fluggesellschaften und unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Durch die von Experten erwartete langfristige Steigerung der Passagierzahlen begründet sich auch der Bau der Terminalerweiterung VIE-Skylink. Das langfristige Wachstumspotenzial reduziert das wirtschaftliche Risiko dieser Investition, die eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazitäten gewährleistet.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Das Investitionsprogramm der Flughafen-Wien-Gruppe wird größtenteils mit langfristigen Fremdmitteln finanziert, die überwiegend fix verzinst werden. Zur Absicherung der Liquidität wurden zusätzliche Kreditlinien in Höhe von € 350 Mio. zugesichert. Davon wurde für Kredite in Höhe von € 300 Mio. bei der Österreichischen Kontrollbank ein Antrag auf Garantieübernahme im

Rahmen des Unternehmensliquiditätssicherungsgesetzes (ULSG) gestellt. Um die Spitzen des Investitionsprogramms abzudecken, konnte die Flughafen Wien AG im Berichtsjahr durch einen Multi-Tranchen-Schuldschein € 103,5 Mio. lukrieren. Die solide Aufstellung der Flughafen-Wien-Gruppe gewährleistet die Finanzierung zukünftiger Ausbauvorhaben sowie allfälliger Airport-Akquisitionen zu günstigen Konditionen. Detaillierte Angaben über die verwendeten Finanzinstrumente, Strategien und finanzwirtschaftlichen Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken finden sich unter den Anmerkungen (33) bis (35) im Konzern-Anhang.

Absatzmarktrisiken und Risiken aufgrund der Kundenstruktur

Der Geschäftsverlauf des Flughafen Wien ist wesentlich von der weltweiten Entwicklung des Luftverkehrs und damit letztlich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig. Externe Faktoren wie Terror, Krieg oder sonstige externe Schocks (z.B. SARS-Krankheit) resultieren in einem Rückgang des Verkehrsaufkommens, können von einem einzelnen Unternehmen allerdings nicht verhindert werden. Neben Notfallplänen leistet der Flughafen Wien mit hohen Qualitätsansprüchen im Bereich der Sicherheit und aktiver Öffentlichkeitsarbeit wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Das erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Operativ würde auf einen Rückgang des Verkehrsaufkommens je nach Intensität und Dauer sowohl mit einer flexiblen Kosten- und Preisgestaltung als auch mit einer entsprechenden Anpassung des Investitionsprogramms reagiert werden.

Trotz eines kontinuierlich rückläufigen Anteils an der Gesamtpassagierzahl während der letzten Jahre ist die Austrian Airlines Gruppe nach wie vor der größte Kunde des Flughafen Wien. Ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Home-Carrier sowie die Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die Austrian Airlines Gruppe ein Partner ist, nimmt maßgeblich Einfluss auf den Geschäftserfolg der Flughafen-Wien-Gruppe. Die Entwicklung dieses Hauptkunden wird von den zuständigen Geschäftsbereichen ständig beobachtet und analysiert. Im ersten Halbjahr 2009 konnten die Handlingverträge mit der Austrian Airlines Gruppe bis 2012 verlängert werden. Die Auswirkungen der Übernahme der Austrian Airlines Gruppe durch die Lufthansa sind insbesondere aufgrund der Konjunkturkrise schwer abschätzbar.

Ein weiter anhaltender Rückgang des Verkehrsaufkommens sowie hohe Kerosinpreise könnten insbesondere bei den Low-Cost-Carriern zu Flugstreichungen und Streckenstilllegungen führen und ihre Liquidität negativ beeinflussen. Über SkyEurope wurde am 1. September 2009 das Konkursverfahren eröffnet und der Flugbetrieb eingestellt. Der Anteil von SkyEurope am Passagieraufkommen betrug 2009 rund 2,6 Prozent (Vorjahr: 6,0%). Für die Wertminderung der Forderungen wurde ausreichend Vorsorge getroffen.

Mit Marketingmaßnahmen sowie attraktiven Tarif- und Incentivemodellen, die allen Fluglinien gleichermaßen zukommen, wird dem Absatzmarktrisiko entgegengewirkt und das Ziel verfolgt, das Auslastungsrisiko der Fluglinien mitzutragen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern. Rechnet man die Incentives mit ein, liegt der Flughafen Wien bei den Flughafengebühren unter dem europäischen Durchschnitt.

Die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern (z.B. im Bereich Handling oder Sicherheitsdienstleistungen) wird durch maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards abgesichert.

Investitionsrisiko

Die Ausbauprojekte der Flughafen-Wien-Gruppe werden im Rahmen eines Masterplans definiert, der laufend adaptiert wird. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts; die laufende Risikokontrolle erfolgt durch ein fundiertes Analyse- und Bewertungsverfahren im Rahmen des Projekt-Controllings.

Aufgrund seiner Komplexität stellt die Fertigstellung der Terminalerweiterung VIE-Skylink für die Zukunft eine der wesentlichen Herausforderungen dar. Eine Beschreibung des Projekts sowie der aktuellen Entwicklungen betreffend Baufortschritt und Zeitplan findet sich auf Seite 83 dieses Lageberichts.

Eine weitere Herausforderung stellt die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Errichtung einer dritten Piste dar. Die Flughafen Wien AG hat bei der zuständigen Behörde, der Niederösterreichischen Landesregierung, den Antrag auf Genehmigung nach dem UVP-G für das Projekt Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) eingebracht. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids wird nach einer eingehenden Bedarfsprüfung die Entscheidung über den Baubeginn gefällt.

Der Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) für den Flughafen Wien wurde am 3. April 2009 der verfahrensführenden Behörde BMVIT übergeben. Die aufgrund von Verbesserungsforderungen der Behörde erforderliche Revision 1 des Ex-post-UVB wurde termingerecht eingereicht und war bis 3. Dezember 2009 öffentlich aufgelegt. Die Behörde und deren Gutachter werden die eingelangten Stellungnahmen begutachten und einen Abschlussbericht erstellen. Es wird erwartet, dass dieser Bericht im zweiten Quartal 2010 vorliegen wird.

Schadenrisiken

Zu den Schadenrisiken zählen Feuer und andere Ereignisse, die durch Naturgewalten, Unfälle oder Terror ausgelöst werden, sowie Diebstahl von Vermögenswerten. Neben entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie Notfallplänen, die regelmäßig trainiert werden, sind diese Risiken durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt.

Rechtliche Risiken

Behördliche Auflagen können vor allem im Bereich Umweltschutz (z.B. Lärm, Emissionen) rechtliche Risiken auslösen. Diesen Risiken wird insbesondere durch entsprechende Aufklärung und Einbindung von Betroffenen im Rahmen des Dialogforums (z.B. 3. Piste) oder Nachbarschaftsbeiräten vorgebeugt.

Tarifänderungsanträge unterliegen der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde. Die Genehmigungsbehörde hat die Tarife in Anwendung des Indexmodells bis Ende 2011 genehmigt. Sollte es zu keiner Weiterführung kommen, gelten die Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes.

Im Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink bestehen Rechtsstreitigkeiten aufgrund von nicht anerkannten Honorarforderungen, die teilweise gerichtsanhängig sind. Beim Bundesvergabeamt wurden Nachprüfungsverfahren betreffend die Ausschreibung des Generalunternehmers für den Ausbau bzw. die Fertigstellung des VIE-Skylink sowie die Ausschreibung der örtlichen Bauaufsicht durchgeführt. Im Rahmen des Nachprüfungsverfahrens betreffend die Ausschreibung der örtlichen Bauaufsicht wurde die Zuschlagsentscheidung aufgehoben. Entsprechend dem Bescheid des Bundesvergabeamts wurde die Ausschreibung abgeschlossen und der Zuschlag erteilt. Aus Anlass des Rücktritts von Verträgen zum Projekt VIE-Skylink ist aus heutiger Sicht nicht auszuschließen, dass einzelne Auftragnehmer die Flughafen Wien AG gerichtlich in Anspruch nehmen werden. Eine Quantifizierung eventueller Beendigungsansprüche ist derzeit nicht möglich.

Derzeit werden von der Flughafen Wien AG Schadenersatzforderungen in Zusammenhang mit der Terminalerweiterung anwaltlich geprüft und die Konsequenzen daraus untersucht.

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems 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 interne Kontrollen in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess in der Flughafen Wien AG organisiert sind.

Einleitung

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herangezogen. Das COSO-Rahmenwerk besteht aus fünf zusammenhängenden Komponenten: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung.

Das Ziel des internen Kontrollsystems ist es, das Management dahingehend zu unterstützen, dass es in der Lage ist, effektive und sich ständig verbessernde interne Kontrollen hinsichtlich der Rechnungslegung zu gewährleisten. Es ist einerseits auf die Einhaltung von Richtlinien und Vorschriften und andererseits auf die Schaffung von vorteilhaften Bedingungen für spezifische Kontrollmaßnahmen in den Schlüsselprozessen des Rechnungswesens ausgerichtet.

Die interne Revision überprüft unabhängig und regelmäßig die Einhaltung der internen Vorschriften im Bereich des Rechnungswesens. Die interne Revision berichtet direkt an den Gesamtvorstand.

Kontrollumfeld

Der grundlegende Aspekt des Kontrollumfelds ist die Unternehmenskultur, in deren Rahmen das Management und die Mitarbeiter operieren. Das Unternehmen arbeitet aktiv an der Verbesserung der Kommunikation und der Vermittlung der unternehmenseigenen Grundwerte, um die Durchsetzung von Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen und im Umgang mit anderen sicherzustellen.

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

Risiken in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess werden durch das Management erhoben und durch den Aufsichtsrat überwacht. Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die typischerweise als wesentlich zu betrachten sind.

Die fortlaufende Evaluierung der von den jeweiligen zuständigen Stellen durchgeführten internen Kontrollmaßnahmen basiert auf einem risikoorientierten Modell. Die Bewertung des Risikos einer fehlerhaften Finanzberichterstattung basiert auf unterschiedlichen Kriterien. So können beispielsweise komplexe Bilanzierungsgrundsätze zu einem erhöhten Fehlerrisiko führen. Unterschiedliche Grundsätze für die Bewertung von Vermögensgegenständen sowie ein komplexes oder sich veränderndes Geschäftsumfeld können ebenso das Risiko eines wesentlichen Fehlers in der Finanzberichterstattung begründen. Die fortlaufende Evaluierung der Risiken sowie die Berichterstattung an den Aufsichtsrat erfolgt anhand der zu diesem Zweck eingerichteten Risikomanagement-Datenbank.

Bei der Erstellung des Jahresabschlusses müssen regelmäßig Schätzungen vorgenommen werden, bei denen das immanente Risiko besteht, dass die zukünftige Entwicklung von diesen Schätzungen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte bzw. Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Forderungseinbringlichkeit sowie Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen. Um das Risiko einer Fehleinschätzung zu minimieren, werden bei Bedarf externe Experten zugezogen bzw. wird auf öffentlich zugängliche Quellen abgestellt.

Kontrollmaßnahmen

Zusätzlich zu Aufsichtsrat und Vorstand führt die mittlere Managementebene (z.B. Bereichs- und Abteilungsleiter) Kontrollmaßnahmen im laufenden Geschäftsprozess durch, um sicherzustellen, dass potenziellen Fehlern oder Abweichungen in der Finanzberichterstattung

vorgebeugt wird und diese entdeckt und korrigiert werden. Die Kontrollmaßnahmen reichen von der Durchsicht der verschiedenen Periodenergebnisse durch das Management und das Controlling bis hin zur spezifischen Überleitung von Konten und der Analyse der fortlaufenden Prozesse im Rechnungswesen.

Es liegt in der Verantwortung des Vorstands, dass die Hierarchieebenen derart ausgestaltet sind, dass eine Aktivität nicht von derselben Person durchgeführt und kontrolliert wird, d.h. das Vier-Augen-Prinzip sichergestellt wird.

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 und PC Konsol verwendet. Die Funktionsfähigkeit des Rechnungslegungssystems wird unter anderem durch automatisierte IT-Kontrollen gewährleistet.

In Tochtergesellschaften 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.

Information und Kommunikation

Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich Finanzberichterstattung werden vom Management regelmäßig aktualisiert und über das Intranet oder interne Aushänge an alle betroffenen Mitarbeiter kommuniziert. Darüber hinaus werden die Finanzberichterstattung und die in diesem Zusammenhang bestehenden Richtlinien und Vorschriften in verschiedenen Gremien wie Bereichs-, Sektoren- und Managementsitzungen regelmäßig diskutiert. In diesen Gremien sind neben dem Management auch Abteilungsleiter und führende Mitarbeiter der Abteilung Rechnungswesen vertreten. Die Arbeit in den Gremien hat unter anderem 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 unbeabsichtigten Fehlberichterstattung minimieren zu können.

Überwachung

Die Verantwortung für die laufende, unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling sowie dem Aufsichtsrat. Darüber hinaus sind die jeweiligen Bereichs- und Abteilungsleiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. In regelmäßigen Abständen werden Kontrollen und Plausibilisierungen vorgenommen. Außerdem wird das IKS von der internen Revision überwacht. Auch das interne Kontrollsystem übt eine Überwachungs- und Aufsichtsfunktion aus.

Das Ergebnis der Überwachungstätigkeiten wird dem Management und dem Aufsichtsrat berichtet. Das Topmanagement erhält regelmäßig Finanzberichte wie z.B. monatliche Berichte über die Entwicklung der Umsätze und Ergebnisse der jeweiligen Segmente, der Nettoverschuldung sowie der Forderungen. Parallel dazu wird der Aufsichtsrat regelmäßig über die Finanzierungen der Flughafen-Wien-Gruppe informiert. Zu veröffentlichende Abschlüsse werden von leitenden Mitarbeitern des Rechnungswesens und dem Gesamtvorstand vor Weiterleitung an die zuständigen internen Gremien vom Bilanzausschuss des Aufsichtsrates einer abschließenden Würdigung unterzogen.

Forschung und Entwicklung

Der Flughafen Wien betreibt als Dienstleistungsunternehmen keine Forschungsaktivitäten im engeren Sinne. Im Berichtsjahr wurden jedoch € 2,5 Mio. (2008: € 2,0 Mio.) in die Verbesserung einzelner Programmmodule der selbst entwickelten Flughafenbetriebssoftware investiert.

Umwelt- und Arbeitnehmerbelange

Die Flughafen Wien AG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt sowie zu einer nachhaltigen Unternehmensführung und setzt eine Vielzahl von Maßnahmen um. So wurden im Jahr 2009 T€ 799,3 (2008: T€ 889,4) in den Umweltschutz investiert. Im Fokus stand dabei vor allem die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die Auswirkungen auf das Umfeld – vor allem die Anrainer – möglichst gering zu halten. Im Berichtsjahr wurde die Flotte von umweltfreundlichen Erdgasautos, die am Vorfeld zum Einsatz kommen, von bisher 37 auf insgesamt 74 Fahrzeuge aufgestockt. Damit betreibt der Flughafen Wien eine der größten Erdgasfahrzeugflotten Österreichs. Die Umsetzung des im Mediationsvertrag vereinbarten Lärmschutzprogramm Flughafen Wien wurde auch 2009 fortgesetzt. Rund 11.000 Haushalte sind anspruchsberechtigt, die Erstellung von Gutachten und die Umbauarbeiten schreiten stetig voran. Die Ziele des Lärmschutzprogramms sind eine Erhöhung der Lebensqualität der Anrainer sowohl im 2-Pisten-System als auch in einem möglichen 3-Pisten-System. Weiters wurde im Berichtsjahr im Dialogforum das Lärmgebührenmodell Flughafen Wien beschlossen, das in mehreren Stufen bis Mitte 2011 vollständig umgesetzt werden soll. Zukünftig werden Gebühren abhängig von der tatsächlichen Lautstärke für jedes Flugzeug individuell berechnet und eingehoben.

Im Berichtsjahr beschäftigte die Flughafen-Wien-Gruppe durchschnittlich 4.148 Mitarbeiter (2008: 4.266). Einhergehend mit der Verkehrsentwicklung war vor allem eine Reduktion des Mitarbeiterstands im Segment Handling zu verzeichnen. Zur laufenden Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter wird ein umfangreiches Schulungsprogramm angeboten, wobei ein Schwerpunkt neben Seminaren zur Verbesserung der Sozialkompetenzen auf EDV-Schulungen lag. Im Berichtsjahr wurde der erste Jahrgang des Airport Management Training Programmes (AMTP), ein flughafenspezifischer Lehrgang mit internationalem Fokus, abgeschlossen. Außerdem wurde die neue Bereichsleiterausbildung gestartet, deren Schwerpunkte neben dem

Thema Leadership vor allem auf Sprachen und Kommunikation liegen. Zur Erhöhung der Motivation werden umfangreiche Sozialleistungen wie ein betriebseigener Kindergarten, kostenloser Werkverkehr bis hin zu Unterstützungszahlungen für Zusatzunfall- und Zusatzkrankenversicherungen sowie Beiträgen in eine betriebliche Pensionskasse angeboten. Über eine Mitarbeiterstiftung, die 10 Prozent der Aktien der Flughafen Wien AG hält, partizipieren alle Mitarbeiter am Unternehmenserfolg. Die Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1.000 Mitarbeiter konnte dank einer Sicherheitsinitiative um 16,5 Prozent auf 37,5 reduziert werden.

Offenlegung gemäß § 243a UGB

1. Grundkapital und Aktienstückelung

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt € 152.670.000 und ist geteilt in 21.000.000 auf Inhaber lautende Stückaktien. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one Share – one Vote“).

2. Syndikatsvereinbarung

40 Prozent der Aktien werden von den zwei Kernaktionären Bundesland Niederösterreich (4,2 Millionen Stückaktien) und Stadt Wien (4,2 Millionen Stückaktien) in einem Syndikat gehalten. Der Syndikatsvertrag aus dem Jahr 1999 in seither unveränderter Fassung sieht die einheitliche Ausübung der Stimmrechte an den syndizierten Aktien in der Hauptversammlung vor. Änderungen des Syndikatsvertrags, Auflösung des Syndikats und Beschlüsse auf Aufnahme neuer Syndikatspartner bedürfen der Einstimmigkeit. Die wechselseitigen Übernahmerechte an den syndizierten Beteiligungen gelangen zur Anwendung, wenn die syndikatsgebundenen Aktien durch ein entgeltliches Rechtsgeschäft an einen Übernehmer außerhalb des Syndikats (Dritte) übertragen werden sollen. Von diesem wechselseitigen Übernahmerecht ausgenommen sind Übertragungen der syndizierten Anteile an solche Kapitalgesellschaften, die direkt zumindest mehrheitlich im Eigentum des übertragenden Syndikatspartners stehen und deren Gesellschaftszweck ausschließlich in der Beteiligung an anderen Unternehmen besteht. Weitere Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung der Aktien betreffend, sind nicht bekannt.

3. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10 Prozent

Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20 Prozent, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10 Prozent am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Der Gesellschaft sind keine anderen Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10 Prozent bekannt.

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

Es existieren keine sich nicht unmittelbar aus dem Gesetz ergebenden Befugnisse für Mitglieder des Vorstands, insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen. Derzeit gibt es kein genehmigtes Kapital.

8. Kontrollwechsel

Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) kann eine Finanzverbindlichkeit in Höhe von € 400 Mio. 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 Prozent 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 Prozent 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. Keinen Kontrollwechsel stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen Beteiligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und der Stadt Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40 Prozent aber mehr als 30 Prozent der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen AG im Zuge einer Kapitalerhöhung der Flughafen Wien AG ohne gänzliche oder teilweise Ausübung der Bezugsrechte

durch das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien dar, sofern nicht gleichzeitig eine natürliche oder eine juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (wie oben definiert) über die Flughafen Wien AG ausübt.

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.

Prognosebericht

Ab 2010 rechnen Wirtschaftsforscher mit einer stetigen Erholung der Wirtschaft. Für den Euroraum wird ein BIP-Wachstum von 0,7 Prozent prognostiziert, wobei die neuen EU-Mitgliedsländer rascher expandieren werden als die EU-15. Für Österreich prognostiziert das WIFO für den Zeitraum 2010 bis 2014 ein jährliches Wachstum von rund 1,8 Prozent pro Jahr. In der Luftverkehrsbranche zeichnete sich bereits im zweiten Halbjahr 2009 eine Verlangsamung des Rückgangs ab. Auch der Flughafen Wien konnte vor diesem Hintergrund bereits im Dezember 2009 einen Anstieg bei den Passagierzahlen im Vergleich zur Vorperiode verbuchen.

Die Flughafen Wien AG prognostiziert für das Jahr 2010 einen Anstieg bei den Passagieren von 2,0 Prozent, ein Plus von 5,0 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) und eine gleichbleibende Anzahl der Bewegungen (+/-0%). Langfristig – für den Zeitraum bis 2020 – wird eine durchschnittliche Wachstumsrate von 5,2 Prozent erwartet.

Für das Jahr 2010 sind Gesamtinvestitionen in Höhe von € 330,6 Mio. geplant. Die Bautätigkeiten am VIE-Skylink wurden Mitte Februar 2010 wieder aufgenommen. Die bauliche Fertigstellung des Projekts soll im 2. Halbjahr 2011 erfolgen. Die Inbetriebnahme der Terminalerweiterung VIE-Skylink ist, unabhängig von der Entscheidung über die allfällige Beauftragung eines Totalübernehmers, für das erste Halbjahr 2012 vorgesehen.

Nachtragsbericht

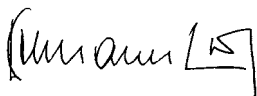
Die Verkehrszahlen für Jänner 2010 lassen eine langsame Erholung erkennen. Die Zahl der abgefertigten Passagiere stieg im Vergleich zum Jänner 2009 um 4,1 Prozent auf insgesamt 1.202.594 Fluggäste. Die Flugbewegungen gingen um 2,7 Prozent zurück, während das Höchstabfluggewicht (MTOW) um 1,0 Prozent und die Fracht um 30,8 Prozent zulegen. Die Zahl der Lokalpassagiere erhöhte sich im Jänner 2010 um 4,7 Prozent auf 825.660 Passagiere. Bei den Transferpassagieren wurde eine Steigerung von 3,3 Prozent verzeichnet.

Per 1. Jänner 2010 wurden alle Tarife gemäß Tarifordnung um den Verbraucherpreisindex von 0,50 Prozent angehoben. Gleichzeitig wurde erlösneutral der Landetarif um 13,0 Prozent gesenkt und der Fluggasttarif um 7,3 Prozent erhöht. Damit bietet der Flughafen Wien weiterhin eine sehr wettbewerbsfähige Tarifstruktur.

Mit Schreiben vom 19. Februar 2010 wurde vom Minderheitsgesellschafter der KSC Holding (KSCH) die Put-Option über die Andienung von 19,05 Prozent der Anteile an der Gesellschaft gegenüber der Flughafen Wien AG ausgeübt. Nach der Übernahme der Anteile ist die Flughafen-Wien-Gruppe zu 100 Prozent an der KSCH und zu 66 Prozent an der KSC (Letisko Košice – Airport Letisko a.s.) beteiligt.

Schwechat, am 26. Februar 2010

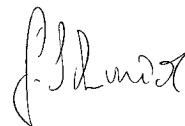
Der Vorstand



Komm.Rat Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Breite Aufstellung

Das Flughafengeschäft verändert sich – die Bedeutung des Non-Aviation-Business steigt. Auch der Flughafen Wien baute diesem Trend folgend die Bereiche Immobilien, Parkierung, Shopping und Gastronomie kontinuierlich aus.

Segment-berichterstattung

Aufgrund der verpflichtenden Anwendung von IFRS 8 für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen, hat die Flughafen-Wien-Gruppe die Segmentberichterstattung an die Erfordernisse von IFRS 8 angepasst. Die daraus resultierenden Änderungen in den Segmenten sind nachstehend beschrieben.

Segment Airport

Das Segment Airport umfasst unverändert zu den Vorjahren den laufenden Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung. Für das Terminalerweiterungsprojekt VIE-Skylink fungiert das Segment Airport als Auftraggeber. Weiters liegen die Betreuung bestehender sowie die Akquisition neuer Airlines, die Verwaltung des VIP & Business Center und der Lounges, die Vermietung von Einrichtungen an Fluglinien, die Flugbetriebsleitung, Feuerwehr, Ambulanz, Zutrittskontrollen und der Winterdienst in der Verantwortung des Segments. Den strategischen Schwerpunkt bildet die mittel- und langfristige Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität.

Segment Airport im Überblick

Finanzwerte in € Mio.	Veränderung			
	2009	in %	2008	2007
Umsatz	226,5	-9,7	250,8	242,2
EBITDA	113,3	-15,7	134,4	132,3
EBITDA-Margin in %	44,4		48,2	49,1
Abschreibungen	34,6	-6,9	37,2	38,2
EBIT	78,7	-19,1	97,3	94,1
EBIT-Margin in %	30,8		34,9	34,9
Segmentvermögen ¹⁾	1.182,6	15,5	1.023,9	818,8
Investitionen ¹⁾	201,0	-18,1	245,3	138,2
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	423	6,0	399	378

1) angepasst

Entwicklung im Geschäftsjahr

Das Segment Airport ist mit einem Anteil von 45,1 Prozent am Gesamtumsatz auch 2009 das umsatzstärkste Segment der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umsatz, der sich im Wesentlichen aus den Flughafentarifen (Lande-, Fluggast-, PRM- und Infrastrukturtarif) zusammensetzt, ist einhergehend mit der rückläufigen Verkehrsentwicklung im Vergleich zum Vorjahr um 9,7 Prozent auf € 226,5 Mio. gesunken. Die am Flughafen Wien eingehobenen Tarife unterliegen einer jährlichen Anpassung, die sich gemäß Indexformel aus Verkehrswachstum und Inflationsrate berechnet. Diese seit 2001 geltende Formel wurde von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde bis 31.12.2011 verlängert. Resultierend daraus erfolgte per 1.1.2009 eine Anhebung des Landetarifs, des Parktarifs und des Infrastrukturtarifs Airside um 0,72 Prozent. Der Infrastrukturtarif Betankung stieg um 2,7 Prozent, während der Fluggasttarif und der Infrastrukturtarif Landside um 0,38 Prozent erhöht wurden.

Im Berichtsjahr konnten Umsätze aus Landetarifen in Höhe von € 67,3 Mio. (Vorjahr: € 72,4 Mio.) erzielt werden. Der Rückgang von 7,0 Prozent entspricht der Entwicklung des für die Berechnung des Landetarifs maßgeblichen MTOW (Höchstabfluggewicht). Die Erlöse aus dem Fluggasttarif sind um 8,9 Prozent auf € 107,8 Mio. zurückgegangen. Aus dem Infrastrukturtarif konnten Erlöse in Höhe von € 23,7 Mio. (Vorjahr: € 26,1 Mio.) generiert werden. Die Erlöse aus der Sicherheitskontrolle sind im Vergleich zum Vorjahr um € 7,7 Mio. auf € 9,6 Mio. gesunken. Davon resultieren € 3,0 Mio. als Einmaleffekt aus der Endabrechnung 2008 infolge zu hoher Kostenschätzungen als Auswirkung von Projektverschiebungen sowie € 5,0 Mio. aus der nunmehr für einen späteren Zeitpunkt geplanten Inbetriebnahme des VIE-Skylink. Seit dem 1. Dezember 2009 werden die Kosten aus der Sicherheitskontrolle der Passagiere und des Handgepäcks von der Flughafen Wien AG an das Bundesministerium für Innere Angelegenheiten verrechnet. Erbracht werden die Sicherheitskontrollen von der Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H., deren Ergebnisse im Segment Handling ausgewiesen werden.

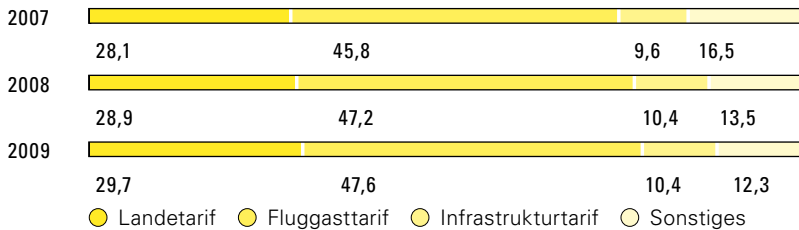
Ab 30. Juni 2010 wird der Flughafen Wien lärmabhängige Gebühren verrechnen. Das Lärmgebührenmodell wurde im Berichtsjahr im Dialogforum beschlossen; die Fluglinien wurden über die Höhe dieser Tarife für die entsprechenden Flugzeugtypen bereits im Juli 2009 informiert.

Höhere Kosten für den Winterdienst resultieren in einem Anstieg des Materialaufwands im Berichtsjahr um € 0,4 Mio. auf € 4,6 Mio. Der Personalaufwand hat sich bedingt durch den gestiegenen durchschnittlichen Mitarbeiterstand von 423 Mitarbeitern (Vorjahr: 399 Mitarbeiter) um € 0,8 Mio. auf € 28,0 Mio. erhöht. Im Gegenzug konnte jedoch die Zahl der Überstunden deutlich reduziert werden. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten um € 8,2 Mio. auf € 36,9 Mio. gesenkt werden, was vor allem auf Einsparungen im Bereich Marktkommunikation, bei den Instandhaltungen sowie bei den Mietaufwendungen zurückzuführen ist.

In Summe wurde ein EBITDA in Höhe von € 113,3 Mio. (Vorjahr: € 134,4 Mio.) erzielt. Die gesunkenen externen Betriebsaufwendungen (-8,4%) konnten den Umsatzrückgang von 9,7 Prozent jedoch nicht kompensieren. Daraus resultiert eine EBITDA-Margin von

44,4 Prozent nach 48,2 Prozent im Vorjahr. Trotz des hohen Investitionsvolumens haben sich die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahr um € 2,6 Mio. auf € 34,6 Mio. verringert. Der Grund dafür ist, dass der Großteil der Investitionen auf geleistete Anzahlungen sowie Anlagen im Bau entfällt und daher keiner planmäßigen Abschreibung unterliegt. Für das Berichtsjahr ergibt sich ein EBIT in Höhe von € 78,7 Mio., was einem Rückgang von 19,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht und in einer EBIT-Marge von 30,8 Prozent (Vorjahr: 34,9%) resultiert.

Umsatzstruktur des Segments Airport in %



Verkehrsentwicklung im Detail

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und die daraus resultierenden Streckenanpassungen der Airlines prägten die Verkehrsentwicklung im Berichtsjahr. Der Rückgang bei den Passagieren von 8,3 Prozent auf 18.114.103 Passagiere am Flughafen Wien fiel stärker aus als der europäische Durchschnitt mit knapp über minus 6 Prozent. Die Anzahl der Flugbewegungen ist um 8,6 Prozent auf 243.430 zurückgegangen. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) reduzierte sich um 7,1 Prozent, während das Frachtaufkommen trotz der guten Entwicklungen im letzten Quartal 2009 ein Minus von 5,2 Prozent verzeichnen musste. Die Verkehrsrückgänge sind neben der Konjunkturerwartung im Wesentlichen auf die Veränderungen der Austrian Airlines Gruppe sowie den Konkurs der SkyEurope zurückzuführen. NIKI hingegen konnte einen Passagieranstieg von über 20 Prozent verzeichnen, was zu einem – im Vergleich zum Vorjahr praktisch unveränderten – Marktanteil der Low-Cost-Carrier von 23,1 Prozent führt. Mit 43 Osteuropa-Destinationen konnte sich der Flughafen Wien weiterhin als führende Ost-West-Drehscheibe behaupten, während der Nahe und Mittlere Osten mit 5,4 Prozent als einzige Region einen Anstieg des Verkehrsaufkommens verzeichnen konnte.

Investitionen

Die Gesamtinvestitionen im Segment Airport beliefen sich im Berichtsjahr auf € 201,0 Mio., wobei die Terminalerweiterung VIE-Skylink mit € 115,4 Mio. das größte Investitionsprojekt darstellt. Weiters wurde in die Aufgänge des ÖBB-Bahnhofs (€ 6,7 Mio.), in die Fertigstellung der Feuerwache und Checkpoints (€ 8,4 Mio.), in das Lärmschutzprogramm (€ 9,1 Mio.), in die Fertigstellung der Gepäcksortieranlage (€ 4,0 Mio.), in die Erneuerung der Rollgasse TL36 und der Parkpositionen des Blocks E im Airside-Bereich (€ 3,8 Mio.) sowie in den Ankauf von Grundstücken (€ 6,0 Mio.) investiert.

Marketingaktivitäten

Zur Stärkung der Positionierung des Flughafen Wien als Tor zum Osten wird eine aktive Akquisitions- und Wachstumsstrategie zur Gewinnung neuer Airlines, neuer Destinationen und zusätzlicher Frequenzen verfolgt. Neben der Präsenz auf den wichtigsten internationalen Aviation-Konferenzen und -Messen und zahlreichen Besuchen bei Airlines wird die gute Zusammenarbeit mit bestehenden Airline-Kunden laufend gepflegt, um auch hier alle Wachstumspotenziale voll ausschöpfen zu können.

Ausblick

Trotz des steigenden Wettbewerbsdrucks und der weiterhin unsicheren gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erwartet das Segment Airport für das Jahr 2010 einhergehend mit einer leichten Erholung der Verkehrssituation eine verbesserte Ertragslage aus den Tarifen. Während erwartet wird, dass die Zahl der Flugbewegungen auf Vorjahresniveau stagniert, wird bei den Passagieren ein Plus von 2,0 Prozent prognostiziert. Primär durch den Einsatz größerer Flugzeuge wird eine Erhöhung des Höchstabfluggewichts (MTOW) um 5,0 Prozent erwartet. Mitte Februar wurden die Bauarbeiten bei der Terminalerweiterung VIE-Skylink wieder aufgenommen. Die bauliche Fertigstellung des Projekts soll im 2. Halbjahr 2011 erfolgen. Die Inbetriebnahme ist im 1. Halbjahr 2012 geplant. Im Jahr 2010 sind weiters Investitionen in den Bereichen Technischer Lärmschutz, Sicherheit, Einreichung Umweltverträglichkeitsprüfung 3. Piste und Bahnhof Flughafen geplant.

Segment Handling

Das Segment Handling erbringt als Ground- und Fracht-Handling-Agent Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien-, Charter- und General-Aviation-Verkehrs und führt das General Aviation Center. Neu fallen auch die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck, die durch die Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. erbracht werden, in den Verantwortungsbereich des Segments Handling.

Segment Handling im Überblick

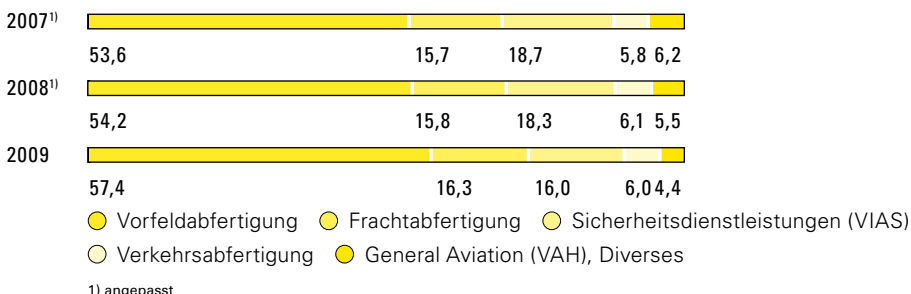
Finanzwerte in € Mio.	Veränderung			
	2009	in %	2008 ¹⁾	2007 ¹⁾
Umsatz	169,8	-8,9	186,3	180,8
EBITDA	20,8	-16,7	25,0	22,6
EBITDA-Margin in %	10,5		11,7	11,1
Abschreibungen	7,1	-11,1	8,0	7,9
EBIT	13,7	-19,3	16,9	14,8
EBIT-Margin in %	6,9		7,9	7,2
Segmentvermögen	40,8	-18,9	50,3	45,2
Investitionen	3,5	-51,7	7,3	12,4
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	2.955	-5,6	3.132	3.003

1) angepasst

Entwicklung im Geschäftsjahr

Das Segment Handling konnte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von € 169,8 Mio. (Vorjahr: € 186,3 Mio.) erzielen, was einem Anteil von 33,8 Prozent am Konzernumsatz (Vorjahr: 34,0%) entspricht.

Umsatzstruktur des Segments Handling in %



Bereich Vorfeld-, Verkehrs- und Frachtabfertigung (kurz VIE Abfertigung)

Zu den Tätigkeiten des Bereichs VIE Abfertigung zählen vor allem das Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, der Passagier- bzw. Crewtransport, der Cateringtransport, die Kabinenreinigung sowie das Sanitärservice, das Schleppen und die Enteisung der Luftfahrzeuge, die Erstellung von Flugzeugdokumenten inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen, die Abfertigung von Luftfracht und Trucking sowie das Führen des Import- und Exportlagers. Im Berichtsjahr konnten Erlöse aus der Vorfeldabfertigung in Höhe von € 97,4 Mio. (Vorjahr: € 101,0 Mio.) sowie aus der Verkehrsabfertigung in Höhe von € 10,1 Mio. (Vorjahr: € 11,4 Mio.) erzielt werden. Im Bereich Frachtabfertigung wurden Erlöse von € 27,7 Mio. (Vorjahr: 29,4 Mio.) generiert. Mit einem leichten Anstieg des durchschnittlichen Marktanteils von 89,8 Prozent auf 90,1 Prozent konnte sich der Bereich VIE Abfertigung gegenüber dem Mitbewerber Fraport Ground Services Austria GmbH weiterhin sehr gut behaupten. In Summe wurden im Berichtsjahr 219.328 Flugbewegungen (-8,3%) im Linien- und Charterverkehr, 18.328 Bewegungen der General Aviation (-30,4%) und rund 15,9 Mio. Gepäckstücke gezählt.

Während die Abfertigungsvorgänge für die Austrian Airlines Gruppe um 9,0 Prozent zurückgingen, konnte NIKI die Landungen um 29,5 Prozent steigern und erreicht damit im Bereich VIE Abfertigung einen Marktanteil von rund 6,8 Prozent. Nach Streichungen im ersten Halbjahr erhöhte Air Berlin die Landungen in Wien ab Herbst deutlich und erreichte insgesamt ein Plus von 2,4 Prozent. Verträge mit neuen Kunden – unter anderem Air China Cargo, Norwegian Air Shuttle und Blue Air Transport Aerian – konnten die Einstellung des Flugbetriebs von SkyEurope großteils kompensieren.

Kürzere Bodenzeiten, reduzierte Leistungspakete und anhaltender Preisdruck charakterisieren die Forderungen der Airlines – Vereinbarungen von Qualitätszielwerten in Form von Service Level Agreements gewinnen zunehmend an Bedeutung. Der Bereich VIE Abfertigung

unterstützt durch die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten und hoher Pünktlichkeit erfolgreich die Hub-Funktion des Flughafen Wien und bietet allen Kunden wettbewerbsfähige Produkte und Qualität. Auf dieser Basis konnten bestehende Verträge, vor allem mit der Austrian Airlines Gruppe, Air Berlin, NIKI und Germanwings bis 2012 verlängert werden.

Die Pünktlichkeitsrate konnte mit 99,7 Prozent auf dem hervorragenden Niveau des Vorjahres gehalten werden. Die auf Messdaten basierende laufende Überwachung von Handling- und Frachtprozessen sowie die vorausschauende Steuerung von Anschlussflügen über das Hub Control Center haben sich bewährt. Mit der für 2010 geplanten schrittweisen Einführung eines neuen Einsatzsteuerungssystems für den Vorfeldbereich sollen weitere Prozessoptimierungen möglich werden.

Im Bereich Fracht-Handling trat im zweiten Quartal 2008 mit Swissport ein zweiter Cargo-Handling-Anbieter in den Markt ein, der im Jahresdurchschnitt 2009 einen Marktanteil von 6,3 Prozent am Gesamtfrachtaufkommen einnahm. Das abgefertigte Frachtvolumen belief sich 2009 auf insgesamt 237.887 Tonnen. Während die Luftfracht mit 185.724 Tonnen (-0,8%) beinahe das Niveau des Vorjahres erreichen konnte, verminderte sich das Truckingaufkommen um 25 Prozent auf 52.164 Tonnen. Nach deutlichen Rückgängen im Frachterverkehr in den ersten drei Quartalen konnten Korean Air Cargo und Jade Cargo International ab Herbst starke Zuwächse erzielen. Darüber hinaus bedienen neue Frachtcarrier wie beispielsweise Air China Cargo den Markt. Getragen wurde das Frachtergebnis von der stabilen Entwicklung der Importe aus dem Fernen Osten, insbesondere aus Korea. Nach massiven Rückgängen aufgrund des Wirtschaftseinbruchs in der ersten Jahreshälfte konnten ab Herbst teilweise zweistellige Zuwachsraten erzielt werden. Diese beruhen vor allem auf der Fortführung der Produktion von asiatischen Herstellern (wie beispielsweise KIA, Hyundai, Samsung, LG) in ihren osteuropäischen Werken, für die Wien die Hubfunktion für den Nachschub konsolidieren konnte. Auch im Export waren bedingt durch die Streichung von Langstreckenflügen sowie die allgemeine schlechte wirtschaftliche Lage teils massive Rückgänge zu verbuchen – ab November zeichnete sich jedoch mit deutlich zweistelligen Zuwachsraten eine Erholung ab.

Der durchschnittliche Personalstand des Bereichs VIE Abfertigung ging im Berichtsjahr um 5,6 Prozent auf 2.955 Mitarbeiter zurück. Die Herausforderung im Jahr 2009 bestand darin, die Kapazitäten möglichst flexibel an die tatsächliche Verkehrsentwicklung anzupassen. Neben einer Reduktion des durchschnittlichen Personalstands konnten durch den Abbau von Überstunden und Resturlauben sowie durch die Ausschöpfung von Synergien die Personalkosten um € 4,9 Mio. gesenkt werden.

Bereich Private Aircraft Handling

Der Umsatz der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH, die Serviceleistungen für alle Sparten der General Aviation anbietet, ging bedingt durch die allgemeine Wirtschaftslage von € 10,3 Mio. auf € 7,4 Mio. zurück. Die Zahl der Flugbewegungen im Bereich General Aviation sank um 30,4 Prozent auf 18.328, die Zahl der abgefertigten Passagiere reduzierte sich um 28 Prozent. Im Bereich Private Aircraft Handling (Brokerage) war ein Umsatzrückgang von 35 Prozent zu verbuchen; die Umsätze im Charter-Segment sind um 53 Prozent gesun-

ken. Hauptsächlich aufgrund der veränderten Verrechnung musste im Bereich Betankung von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt ein Umsatzrückgang von rund 54 Prozent hingenommen werden. Das Treibstoffvolumen ging um 21 Prozent auf rund 14,4 Millionen Liter zurück. Die Umsatzerlöse im Bereich Hangarierung verzeichneten mit einem Minus von rund 2 Prozent einen vergleichsweise geringen Rückgang, während die Umsätze im Bereich Raumvermietung leicht um rund 1 Prozent gesteigert werden konnten.

Aufgrund der Rückgänge im Brokerage ist der Materialaufwand um 49,1 Prozent oder € 1,5 Mio. gesunken. Der durchschnittliche Personalstand der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH ging um 2,7 Prozent zurück, hauptsächlich da natürliche Abgänge nicht nachbesetzt wurden. Wegen dem gesunkenen Personalstand sowie aufgrund von Überstunden- und Urlaubsabbau konnte der Personalaufwand von € 2,1 Mio. auf € 1,8 Mio. reduziert werden.

Bereich Sicherheitsdienstleistungen

Die Sicherheitsdienstleistungen am Standort Wien werden durch die Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. erbracht und umfassen in erster Linie die Passagierkontrolle (Passagier-, Handgepäck- und Großgepäckkontrolle) sowie die Kontrolle von Mitarbeitern und Fahrzeugen. Weiters werden Sicherheitsdienstleistungen im Bereich der Luftfahrzeuge am Vorfeld und das Post- und Cargo-Screening durchgeführt sowie Dienstleistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (PRM) erbracht.

Im Berichtsjahr konnten im Bereich Sicherheitsdienstleistungen externe Umsätze in Höhe von € 27,1 Mio. (Vorjahr: € 34,1 Mio.) erwirtschaftet werden. Neben der Verkehrsentwicklung beruht dieser Rückgang auf der Tatsache, dass nur die Monate Jänner bis November 2009 erfasst werden und ab 1. Dezember 2009 die Sicherheitskontrollen aufgrund des geänderten Luftfahrtssicherheitsgesetz auf den Flughafen Wien übertragen wurden und seither als interne Umsätze des Segments Handling dargestellt werden. Seit Juli 2008 wird neben dem Fluggasttarif auch der PRM-Tarif für den Transport mobilitätseingeschränkter Personen eingehoben, der interne Umsätze des Segments Handling darstellt.

Aufgrund des auf 847 Mitarbeiter gesunkenen durchschnittlichen Personalstands (-8,2%) konnte der Personalaufwand um € 2,7 Mio. auf € 28,7 Mio. reduziert werden. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten um 12,0 Prozent gesenkt werden.

Ertragslage

In Summe konnte das Segment Handling den Materialaufwand um € 2,3 Mio. auf € 9,3 Mio. und den Personalaufwand um € 7,8 Mio. auf € 135,7 Mio. reduzieren. Die Anzahl der durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter betrug 2.955 nach 3.132 im Vorjahr. Die Abschreibungen und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind um 11,1 Prozent bzw. 22,6 Prozent niedriger als im Vorjahr. Damit konnte das Segment Handling ein EBITDA in Höhe von € 20,8 Mio. nach € 25,0 Mio. im Vorjahr erzielen. Die EBITDA-Marge beträgt 10,5 Prozent (Vorjahr: 11,7%). Nach Berücksichtigung der Abschreibung in Höhe von € 7,1 Mio. wurde ein EBIT von € 13,7 Mio. (Vorjahr: € 16,9 Mio.) und eine EBIT-Margin von 6,9 Prozent (Vorjahr: 7,9%) verzeichnet.

Investitionen

Die Investitionen im Berichtsjahr wurden auf unverzichtbare Ersatzinvestitionen reduziert und belaufen sich auf € 3,5 Mio. (Vorjahr: € 7,3 Mio.). Der Schwerpunkt lag auf Geräten und Fahrzeugen für den Abfertigungsbedarf wie beispielsweise Hubbühnen, Dieselschlepper oder Elektrostapler. Zudem wurde in die Generalüberholung von zwölf Cateringfahrzeugen, in die Sanierung von zwei Flugzeugschleppern sowie in die Anschaffung von 37 Personenkraftwagen mit Erdgasantrieb investiert.

Ausblick

Es wird erwartet, dass die bestehenden Regelungen für die Bodenabfertigung auch in den nächsten Jahren fortgeführt werden und deshalb mit keinen neuen Mitbewerbern zu rechnen ist. Bei den Flugbewegungen wird 2010 eine gleichbleibende Anzahl und ein Marktanteil von rund 90 Prozent prognostiziert. Abhängig von der weiteren Entwicklung der Austrian Airlines Gruppe wird der Einsatz von durchschnittlich größeren Luftfahrzeugen erwartet, was bei einer unveränderten Zahl der Bewegungen in einer Steigerung der Erlöse resultieren würde.

Im Frachthandling wird aufgrund der ungebrochenen Nachfrage vor allem asiatischer Produzenten mit einem Anstieg gerechnet. Zudem wird mit weiteren asiatischen Cargofluglinien über ihren künftigen Betrieb über Wien verhandelt. Insgesamt wird bei der Fracht für 2010 mit einer Stabilisierung auf dem Niveau von 2009 gerechnet, wobei die Entwicklung stark von der Integration der Austrian Airlines Gruppe in den Verbund von Lufthansa und Swiss sowie von der weiteren Entwicklung von NIKI abhängen wird.

Um dem starken Preisdruck durch die Airlinekunden gerecht zu werden, werden auch 2010 die im Berichtsjahr initiierten Maßnahmen zur Prozessoptimierung und Kostensenkung fortgesetzt.

Im Bereich Private Aircraft Handling wird für 2010 ein geringes Verkehrswachstum von 0,5 Prozent prognostiziert. Bei den Umsatzerlösen wird eine moderate Steigerung erwartet.

Das Volumen bei den Sicherheitsdienstleistungen wird einhergehend mit der vom Flughafen Wien prognostizierten Passagier- und Flugbewegungsentwicklung erwartet. Da die Sicherheitskontrollen nun vom Flughafen Wien verantwortet werden, wird eine bedarfsorientierte Besetzung vor allem bei den Mitarbeiterkontrollen zu einer Reduktion des Umsatzvolumens führen. Da 2009 trotz der rückläufigen Passagierentwicklung im Bereich Rollstuhltransporte kein Mengeneinbruch zu verzeichnen war, wird von einem moderaten Mengenwachstum für 2010 ausgegangen.

Segment Retail & Properties

Das Segment Retail & Properties umfasst neben den Bereichen Shopping, Gastronomie und Parkierung auch die Entwicklung und Vermarktung von Immobilien sowie den Betrieb des VISITAIR Center und der Rundfahrten. Die Erbringung der Sicherheitsdienstleistungen ist nun dem Segment Handling zugeordnet. Die anderen Geschäftsfelder – vor allem unterschiedliche Dienstleistungen, die sowohl für andere Segmente als auch für externe Kunden erbracht werden –, sind ab dem Geschäftsjahr 2009 in dem neu geschaffenen Segment „Sonstige Segmente“ enthalten.

Segment Retail & Properties im Überblick

Finanzwerte in € Mio.	Veränderung		2008 ¹⁾	2007 ¹⁾
	2009	in %		
Umsatz	88,8	-6,1	94,6	82,8
EBITDA	57,0	-3,1	58,9	49,7
EBITDA-Margin in %	54,6		54,9	52,8
Abschreibungen	14,2	15,5	12,3	11,4
EBIT	42,8	-8,1	46,5	38,3
EBIT-Margin in %	41,0		43,5	40,7
Segmentvermögen	356,7	-0,6	358,9	337,5
Investitionen	11,0	-67,8	34,2	37,7
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	77	-1,9	78	68

1) angepasst

Entwicklung im Geschäftsjahr

Im Berichtsjahr konnte das Segment Retail & Properties externe Umsatzerlöse von € 88,8 Mio. (Vorjahr: € 94,6 Mio.) erzielen. Im Bereich Parkierung wurden Umsätze in Höhe von € 30,7 Mio. (Vorjahr: € 32,2 Mio.) generiert. Aus der Sperre des Kurzparkplatzes 2 und der Eröffnung des Kurzparkplatzes 3 resultiert eine geringfügige Steigerung um 109 Stellplätze auf 23.515. Aus der Vermietung von Gebäuden, Flächen sowie Werbeflächen konnten externe Umsätze von € 33,6 Mio. (Vorjahr: € 36,1 Mio.) erzielt werden. Der Rückgang der Umsätze aus der Vermietung von Werbeflächen um 10,1 Prozent auf € 5,5 Mio. im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus den im Vorjahr erhöhten Einnahmen aufgrund der UEFA EURO 2008™.

Bei den Bürogebäuden konnten die Mieteinnahmen mit € 11,6 Mio. nahezu auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden. Die Erlöse aus der Vermietung der Cargo- und Speditionsgelände beliefen sich auf € 15,1 Mio. (Vorjahr: € 16,7 Mio.), wobei der Rückgang auf periodenfremde Erträge und Nachverrechnungen im Jahr 2008 zurückzuführen ist. Im Bereich Shopping und Gastronomie konnten Erlöse in Höhe von € 24,5 Mio. (Vorjahr: € 26,3 Mio.) erzielt werden.

Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der Verkaufsflächen, der Umsätze der Mieter sowie der Mieteinnahmen.

Shopping

	1-12/2009	Veränderung	1-12/2008	1-12/2007
Verkaufsfläche in m ²				
(ohne Nebenflächen)	7.188	-0,3%	7.212	7.333
Umsatz der Geschäfte in € Mio.	114,3	-11,9%	130,2	120,4
Erlös in € Mio.	19,1	-9,6%	21,1	19,6

Gastronomie

	1-12/2009	Veränderung	1-12/2008	1-12/2007
Verkaufsfläche in m ²				
(ohne Nebenflächen)	4.752	15,8%	4.105	4.034
Umsatz der Lokale in € Mio.	30,5	6,4%	29,3	26,3
Erlös in € Mio.	5,4	4,7%	5,2	4,5

Die Entwicklung der originären Umsätze pro Passagier ist in nachstehender Tabelle ersichtlich.

Originär-Umsätze pro Passagier in €¹⁾

	1-12/2009	1-12/2008	Veränderung
Shopping	6,33	6,59	-3,9%
Gastronomie	1,69	1,46	16,1%
Summe	8,02	8,04	-0,3%

1) Pax (an+ab ohne Transit): 2009: 18.058.124, 2008: 19.700.276

Umsatzstruktur des Segments Retail & Properties in %



Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um € 0,4 Mio. auf € 1,1 Mio. gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf einen periodenfremden Aufwand zur Weiterverrechnung zurückzuführen, dem jedoch entsprechende Erlöse gegenüberstehen. Wegen der Auflösung einer Rückstellung in Höhe von € 1,1 Mio. im Vorjahr haben sich die Personalaufwendungen um € 0,8 Mio. auf € 5,0 Mio. erhöht. Ohne diesen Einmaleffekt wäre der Personalaufwand um 5,7 Prozent gesunken. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten um € 2,3 Mio. auf € 17,3 Mio. reduziert werden. Vor allem Beratungsaufwendungen im Zusammenhang mit dem Tenderverfahren für die Gastronomie- und Verkaufsflächen im VIE-Skylink haben das Ergebnis im Vorjahr belastet. Weiters konnten die Leasingaufwendungen deutlich reduziert werden. In Summe musste ein Rückgang des EBITDA um 3,1 Prozent auf € 57,0 Mio. verzeichnet werden. Die EBITDA-Margin beläuft sich auf 54,7 Prozent nach 54,9 Prozent im Vorjahr.

Nachdem im Vorjahr die Erweiterung des Parkhauses 4 (Zugang € 13,4 Mio.) abgeschlossen wurde, ist im Berichtsjahr das Frachtgebäude ALC Nord 2 (Zugang € 7,9 Mio.) in Betrieb genommen worden. Bedingt durch diese hohen Zugänge sind die Abschreibungen um € 1,9 Mio. auf € 14,2 Mio. gestiegen und das EBIT um € 3,8 Mio. auf € 42,8 Mio. gesunken. Die EBIT-Margin beträgt 41,0 Prozent nach 43,5 Prozent im Vorjahr.

Investitionen

Die Investitionsschwerpunkte des Segments Retail & Properties stellten im Berichtsjahr die Sanierung eines Speditionsgebäudes (€ 2,1 Mio.), die Investition in Parkhäuser mit € 2,2 Mio. sowie die Errichtung eines Restaurants im Office Park 1 (€ 1,3 Mio.) dar.

Ausblick

Für das Jahr 2010 sind keine wesentlichen neuen Bauprojekte geplant.

Sonstige Segmente

Das im Zuge der Umstellung von IAS 14 auf IFRS 8 neu geschaffene Berichtssegment „Sonstige Segmente“ erbringt unterschiedliche externe und konzerninterne Dienstleistungen und umfasst auch jene Konzerngesellschaften, die mittelbar oder unmittelbar Anteile an assoziierten Unternehmen und an Gemeinschaftsunternehmen im Ausland halten und sonst keine operative Tätigkeit entfalten. Die angebotenen Leistungen umfassen die Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, die Wartung von Infrastruktureinrichtungen, 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.

Sonstige Segmente im Überblick

Finanzwerte in € Mio.	Veränderung			
	2009	in %	2008	2007
Umsatz	16,2	2,4	15,8	15,6
EBITDA	4,1	-61,1	10,5	9,3
EBITDA-Margin in %	4,7		12,2	11,9
Abschreibungen	10,5	-1,6	10,7	12,8
EBIT	-6,5	n.a.	-0,2	-3,6
EBIT-Margin in %	-7,5		-4,5	-4,6
Segmentvermögen	177,8	3,1	172,5	167,3
Investitionen	7,8	-27,4	10,7	5,0
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	539	7,3	502	483

Entwicklung im Geschäftsjahr

Die Steigerung der externen Umsatzerlöse des Segments um 2,4 Prozent auf € 16,2 Mio. ist vor allem auf die höheren Erlöse des Bereichs Ver- und Entsorgung von € 7,5 Mio. (Vorjahr: € 6,8 Mio.) zurückzuführen. Die Erlöse aus der Telekommunikation und Informatik konnten im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 Prozent auf € 3,7 Mio. gesteigert werden. Auch der Bereich Facilitymanagement konnte die externen Umsätze um 35,1 Prozent auf € 1,3 Mio. verbessern. Die Materialwirtschaft, Werkstätten sowie die Erlöse aus der Wartung von Infrastruktureinrichtungen sowie der sonstigen technischen Dienstleistungen sind in Summe um € 0,4 Mio. auf € 2,6 Mio. gesunken.

Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um € 0,8 Mio. auf € 21,8 Mio. zurückgegangen. Während der Aufwand für sonstiges Material um € 1,2 Mio. gesunken ist, sind die Kosten für Energie um € 0,5 Mio. auf € 16,5 Mio. gestiegen. Aufgrund der Steigerung der durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter auf 539 (Vorjahr: 502) haben sich die Personalaufwendungen um € 1,9 Mio. auf € 33,4 Mio. erhöht. Wegen der Aufwendungen in Höhe von € 8,4 Mio., die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink stehen, sind die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um € 7,0 Mio. auf € 24,1 Mio. gestiegen. Insgesamt konnte ein EBITDA in Höhe von € 4,1 Mio. (Vorjahr: € 10,5 Mio.) erzielt werden. Die EBITDA-Margin beträgt 4,7 Prozent nach 12,2 Prozent im Vorjahr. Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahr um € 0,2 Mio. auf € 10,5 Mio. gesunken, wodurch sich ein EBIT in Höhe von minus € 6,5 Mio. (Vorjahr: minus € 0,2 Mio.) errechnet. Wie im Vorjahr musste eine negative EBIT-Margin verzeichnet werden.

Investitionen

Neben Investitionen in Höhe von € 1,7 Mio. für Software wurden € 1,1 Mio. in Datenverarbeitungsmaschinen sowie € 1,1 Mio. in den Infrastrukturausbau für die Westerweiterung des Flughafens investiert.

Ausblick

Im Jahr 2010 werden im Segment „Sonstige Segmente“ keine wesentlichen Veränderungen erwartet; die Umsatzerlöse sollten sich stabil entwickeln und im Falle etwaiger Preisanpassungen moderat steigen. Aufgrund des von der Tochtergesellschaft Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH durchgeführten Werterhaltungsbetriebs für fertiggestellte Anlagen steigt der Materialaufwand im VIE-Skylink deutlich an.

Im Bereich Informatik werden aufgrund der Inbetriebnahme neuer ERP-Lösungen und damit verbundener Zusatzinvestitionen in die Hardware leicht steigende interne Erlöse erwartet. Die Projekte zur Implementierung eines verbesserten Flughafen-EDV-Systems werden fortgeführt. Aufgrund höherer Einkaufspreise erwartet der Bereich Technik eine Steigerung der Energiekosten. Die Infrastrukturinvestitionen für die Versorgung der westlichen Erweiterung des Flughafens werden verstärkt.

Konzernabschluss 2009 der Flughafen Wien AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	112
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	113
Konzern-Bilanz	114
Konzern-Geldflussrechnung	115
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	116
Konzern-Anhang	118
Grundlagen und Methoden	118
Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	124
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	136
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	148
Sonstige Angaben	163
Konzernunternehmen	181
Beteiligungen der Flughafen Wien AG	182
Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsegesetz	194
Bestätigungsvermerk	195

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2009

in T€	Anhang	2009	2008
Umsatzerlöse	(1)	501.687,5	548.059,1
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	15.386,8	13.239,9
Betriebsleistung		517.074,3	561.299,1
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-37.474,3	-39.991,6
Personalaufwand	(4)	-215.394,2	-220.197,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-97.731,6	-99.196,2
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		166.474,1	201.913,4
Abschreibungen	(6)	-66.908,9	-68.654,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		99.565,2	133.258,7
Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen	(8)	225,0	394,3
Zinsergebnis	(9)	-6.900,6	-5.704,7
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	-302,8	-12.914,4
Finanzergebnis ohne at equity Unternehmen		-6.978,3	-18.224,8
Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen	(7)	3.417,4	3.932,4
Finanzergebnis		-3.560,9	-14.292,4
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		96.004,3	118.966,3
Ertragsteuern	(11)	-22.657,3	-27.829,1
Periodenergebnis		73.346,9	91.137,2
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		73.360,9	91.148,8
Minderheitsgesellschafter		-13,9	-11,6
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(21)	21.000.000	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		3,49	4,34
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		2,10	2,60
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		44.100,0	54.600,0

Konzern- Gesamtergebnisrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2009

in T€	2009	2008
Periodenergebnis	73.346,9	91.137,2
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (brutto)		
Wertänderung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	663,9	-257,7
Veränderung aus Währungsumrechnung	0,0	6.412,8
Marktwertbewertung Minderheitenanteile Put-Option	-224,9	-1.067,5
Erwerb Minderheitenanteile aus Put-Option	0,0	-4.131,0
Cash-Flow Hedge	-164,2	-410,9
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-1.939,6	2.996,4
Mitarbeiterstiftung	1.288,0	380,0
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital verrechnete Posten	38,0	-676,9
Erfasste Gewinne und Verluste	-338,9	3.245,1
Periodenergebnis	73.346,9	91.137,2
Gesamtergebnis	73.008,0	94.382,4
davon entfallend auf:		
Gesellschafter der Muttergesellschaft	73.022,0	94.383,8
Minderheitsgesellschafter	-13,9	-1,5

Konzern-Bilanz

zum 31.12.2009

Aktiva

in T€	Anhang	31.12.2009	31.12.2008
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(12)	12.977,6	12.715,7
Sachanlagen	(13)	1.471.339,5	1.320.988,0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(14)	126.896,0	122.690,1
Beteiligungen an at equity bilanzierten Unternehmen	(15)	107.368,9	104.790,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16)	3.923,3	3.075,6
		1.722.505,4	1.564.259,5
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(17)	3.310,8	3.535,9
Wertpapiere	(18)	62.884,7	94.418,6
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	66.802,0	66.427,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(20)	5.428,6	6.642,8
		138.426,2	171.024,6
Summe Aktiva		1.860.931,6	1.735.284,1

Passiva

in T€	Anhang	31.12.2009	31.12.2008
Eigenkapital			
Grundkapital	(21)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(22)	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(23)	4.646,9	5.726,8
Einbehaltene Ergebnisse	(24)	519.554,7	500.052,7
Minderheitenanteile	(25)	263,6	277,5
		794.792,4	776.384,3
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(26)	92.943,0	89.327,3
Finanzverbindlichkeiten	(27)	591.551,6	488.198,2
Übrige Verbindlichkeiten	(28)	50.137,6	43.693,9
Latente Steuerabgrenzung	(11)	12.567,8	5.467,2
		747.199,9	626.686,6
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(29)	835,0	300,0
Übrige Rückstellungen	(29)	90.863,2	107.854,2
Finanzverbindlichkeiten	(27)	90.671,6	120.132,3
Lieferantenverbindlichkeiten	(30)	103.804,1	61.579,9
Übrige Verbindlichkeiten	(31)	32.765,3	42.346,8
		318.939,3	332.213,1
Summe Passiva		1.860.931,6	1.735.284,1

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2009

in T€	2009	2008
Ergebnis vor Ertragsteuern	96.004,3	118.966,3
+ Abschreibungen / - Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	64.599,2	74.233,9
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	734,6	2.546,7
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Wertpapieren	33,8	6.868,3
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-1.354,8	-1.365,8
- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge	-164,2	-410,9
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	225,1	-157,7
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	555,7	-11.531,9
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	-14.027,0	7.514,9
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	24.793,6	-22.379,2
Veränderung aus Währungsumrechnung	0,0	-1.120,4
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	171.400,4	173.164,2
- Zahlungen für Ertragsteuern	-15.926,7	-24.768,5
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	155.473,7	148.395,7
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang	1.140,9	129,1
- Auszahlungen für Anlagenzugang	-209.274,2	-269.712,7
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	0,0	57,0
+ Einzahlungen aus Abgang von Wertpapieren	32.152,6	97.044,1
- Auszahlungen für Wertpapiere	0,0	-62.186,4
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-175.980,7	-234.669,1
- Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals	-54.600,0	-52.500,0
Veränderung Minderheitsgesellschafter	0,0	-23.951,9
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	73.892,8	139.993,8
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	19.292,8	63.541,8
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-1.214,3	-22.731,5
Veränderung aus Währungsumrechnung	0,0	81,4
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	6.642,8	29.293,0
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	5.428,6	6.642,8

Für zusätzliche Angaben siehe Anhang (32)

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in T€	Grund- kapital	Kapital- rücklagen	AfS- Rücklage	Sicherungs- rücklage
Stand zum 1.1.2008	152.670,0	117.657,3	-0,7	26,1
Gesamtergebnis	0,0	0,0	-193,3	-308,2
Kapitalrückzahlung Minderheitenanteile				
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2008	152.670,0	117.657,3	-194,0	-282,1
Stand zum 1.1.2009	152.670,0	117.657,3	-194,0	-282,1
Gesamtergebnis	0,0	0,0	498,0	-123,2
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2009	152.670,0	117.657,3	304,1	-405,2

Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar

Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste	Währungs- umrechnungs- rücklage	Summe sonstiger Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Minderheits- gesellschafter	Gesamt
-3.677,4	1.230,2	-2.421,7	466.317,4	734.223,0	711,8	734.934,8
2.247,3	6.402,6	8.148,5	86.235,3	94.383,8	-1,5	94.382,4
				0,0	-432,8	-432,8
			-52.500,0	-52.500,0		-52.500,0
-1.430,0	7.632,9	5.726,8	500.052,7	776.106,8	277,5	776.384,3
-1.430,0	7.632,9	5.726,8	500.052,7	776.106,8	277,5	776.384,3
-1.454,7	0,0	-1.079,9	74.101,9	73.022,0	-13,9	73.008,1
			-54.600,0	-54.600,0		-54.600,0
-2.884,8	7.632,9	4.646,9	519.554,7	794.528,9	263,6	794.792,4

Konzern-Anhang

Grundlagen und Methoden

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 Flugplatz Vöslau Kottlingbrunn wird von der Konzerngesellschaft Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH betrieben. 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.

Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2009 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie mit § 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.

Die Abschlüsse der Flughafen Wien AG und deren 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.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden zum Zweck 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.

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 und bereits verpflichtend anzuwenden waren. Insbesondere wurden folgende Verlautbarungen des IASB im Geschäftsjahr erstmals angewendet:

Überarbeitung des IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen
Änderung des IAS 23 „Fremdkapitalkosten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen
Änderung des IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“ und des IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ betreffend kündbare Finanzinstrumente und Verpflichtungen infolge Liquidation	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen
Änderung des IFRS 2 „Aktienbasierte Vergütung“ betreffend Ausübungsbedingungen und Annullierungen	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen
Änderung des IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen
IFRS 8 „Operative Segmente“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen
Änderungen des IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der IFRS“ und des IAS 27 „Konzern- und separate Einzelabschlüsse nach IFRS“ betreffend Anschaffungskosten einer Tochtergesellschaft, eines Gemeinschaftsunternehmens oder eines assoziierten Unternehmens	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen
IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2008 beginnen
IFRIC 13 „Kundentreueprogramme“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen
IFRIC 15 „Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen
IFRIC 16 „Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Oktober 2008 beginnen
Klarstellung zum Inkrafttreten der Änderungen des IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ und IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ zu „Reklassifizierung von Finanzinstrumenten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen
Verbesserungen der IFRS (improvement project) vom Mai 2008	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen

Die Änderung des IAS 23 „Fremdkapitalkosten“, die die zwingende Aktivierung von Fremdkapitalkosten bei Anschaffung oder Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten vorsieht, wird im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG bereits seit dem Geschäftsjahr 2006 durch Inanspruchnahme des Wahlrechts des damals anzuwendenden IAS 23 berücksichtigt. Die Erstanwendung von IFRS 8 – ein Standard, der umfangreiche Angaben vorsieht – hat zu einer Redesignation der berichtspflichtigen Segmente der Flughafen-Wien-Gruppe geführt (siehe Anmerkung (1)). Die Anwendung des geänderten IAS 1 hat zu einer geänderten Darstellung der Gesamtergebnisrechnung sowie der Eigenkapitalveränderungsrechnung geführt. Beide Anwendungen haben jedoch keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Aus der Anwendung der anderen neuen oder geänderten Standards und Interpretationen ergaben sich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cash-Flows des Flughafen-Wien-Konzerns.

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

Änderung des IAS 27 „Konzern- und separate Einzelabschlüsse nach IFRS“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen
Überarbeitung des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen
IFRS 9 „Finanzinstrumente“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
Änderung des IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ betreffend zur Sicherung qualifizierte Instrumente	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen
Änderungen zu IFRS 2 betreffend anteilsbasierte Vergütungen im Konzern, die in bar erfüllt werden	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2010 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
Änderungen zu IFRS 1 betreffend zusätzlicher Ausnahmen für erstmalige Anwender	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2010 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

Änderungen zu IAS 32 betreffend die Klassifizierung von ausgegebenen Rechten	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2010 beginnen
Änderungen zu IAS 24 „Angaben zu nahestehenden Personen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2011 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
Änderungen des IFRIC 14 betreffend freiwillig vorausgezahlte Beträge im Rahmen von Mindestfinanzierungsvorschriften	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2011 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
IFRIC 17 „Sachausschüttungen an Eigentümer“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen
IFRIC 18 „Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden“	Anzuwenden auf Geschäftsfälle, die am oder nach dem 1. Juli 2009 eintreten
IFRIC 19 „Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2010 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
Änderung des IFRIC 9 „Neubeurteilung eingebetteter Derivate“ und IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 30. Juni 2009 beginnen
Verbesserungen einzelner IFRS (improvement project) vom April 2009	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2010 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

Die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung der vorstehenden Standards und Interpretationen auf den Konzernabschluss der Flughafen Wien AG sind nicht im Vorhinein abschätzbar.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen einbezogen (mit Ausnahme von sieben Tochterunternehmen und einem assoziierten Unternehmen). Tochterunternehmen sind Gesellschaften, die direkt oder indirekt von uns beherrscht werden.

Die sieben Tochterunternehmen und ein assoziiertes Unternehmen wurden 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 Prozent (Vorjahr: unter 1,0 Prozent) des Konzernumsatzes.

Die Existenz und Auswirkung von potenziellen Stimmrechten, die gegenwärtig ausgeübt oder umgewandelt werden können, werden bei der Beurteilung, ob ein Unternehmen beherrscht wird, berücksichtigt. Ein beherrschender Einfluss besteht, wenn die Muttergesellschaft direkt oder indirekt in der Lage ist, die Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens zu bestimmen. Die Einbeziehung einer Tochtergesellschaft beginnt mit dem Zeitpunkt der Erlangung des beherrschenden Einflusses und endet bei dessen Wegfall.

Gemeinschaftsunternehmen sind Gesellschaften, über die mit anderen Unternehmen die gemeinsame Führung ausgeübt wird. Assoziierte Unternehmen sind Gesellschaften, auf die die Flughafen Wien AG maßgeblichen Einfluss ausübt und die weder Tochter- noch Gemeinschaftsunternehmen sind. Assoziierte Unternehmen werden ebenso wie Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

In den Konzernabschluss 2009 sind neben der Flughafen Wien AG zwölf inländische (Vorjahr: zwölf) und fünf ausländische (Vorjahr: drei) Tochterunternehmen einbezogen, die von der Flughafen Wien AG beherrscht werden. Die Minderheitenanteile an der KSC Holding a.s. werden als Verbindlichkeit ausgewiesen, da die Minderheitsgesellschafter über einen Anspruch auf Verkauf ihrer Anteile an die Flughafen Wien AG verfügen (Put-Option). Weiters wurden drei inländische Unternehmen (Vorjahr: drei) und vier ausländische Unternehmen (Vorjahr: vier) nach der Equity-Methode bewertet.

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

Im Geschäftsjahr 2008 hatte die Flughafen Wien AG zusätzliche 33,24 Prozent an den ausländischen Tochtergesellschaften BTS Holding, a.s. und KSC Holding, a.s. erworben. Daher beträgt der Kapitalanteil der Flughafen-Wien-Gruppe seither 80,95 Prozent. Die Kaufpreise in Höhe von T€ 661,0 für die Anteile an der BTS Holding, a.s. sowie in Höhe von T€ 22.372,8 für die KSC Holding, a.s. wurden als Transaktionen innerhalb der Gesellschafter-sphäre behandelt und direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H., Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. werden nach der 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.

Änderungen des Konsolidierungskreises 2009

Im Geschäftsjahr 2009 wurden die folgenden Gesellschaften erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen:

Name der Gesellschaft	Erwerbszeitpunkt	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
VIE Malta Finance Holding Ltd.	1.6.2009	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung
VIE Malta Finance Ltd.	1.6.2009	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung

Die Flughafen Wien AG und die Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH haben die Gesellschaft VIE Malta Finance Holding Ltd. mit einem Stammkapital von T€ 2 gegründet. Die VIE Malta Finance Holding Ltd. und die Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH haben die VIE Malta Finance Ltd. mit einem Stammkapital von T€ 2 gegründet. Der Sitz der Gesellschaften liegt in Luqa, Malta. Der Gegenstand der Gesellschaften liegt in einer Finanzierungstätigkeit für die Flughafen-Wien-Gruppe.

Im Geschäftsjahr 2009 fanden keine Entkonsolidierungen statt.

Änderungen des Konsolidierungskreises 2008

Im Geschäftsjahr 2008 wurde die folgende Gesellschaft erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen:

Name der Gesellschaft	Erwerbszeitpunkt	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	2.10.2008	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung

Die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. hat am 2. Oktober 2008 die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH mit einem Stammkapital in Höhe von T€ 35,0 gegründet. Der Gegenstand der Gesellschaft ist der Betrieb und die Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie die Planung, Errichtung und Betreuung von Gebäuden und Anlagen.

Mit 1. Jänner 2009 wird auf der Grundlage eines Sacheinlage- und Einbringungsvertrages das dem Teilbetrieb „Flugplatz Vöslau“ zugeordnete Vermögen der Flughafen Wien AG in die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH eingebracht.

Im Geschäftsjahr 2008 fanden keine Entkonsolidierungen statt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Konsolidierungsmethoden

Nach IFRS sind sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse nach der Erwerbsmethode abzubilden. Der Kaufpreis des erworbenen Tochterunternehmens wird auf die erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden verteilt. Maßgeblich sind dabei die Wertverhältnisse zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt wurde. Die ansatzfähigen Vermögenswerte und die übernommenen Schulden und Eventualschulden werden unabhängig von der Beteiligungshöhe in voller Höhe mit ihren beizulegenden Zeitwerten bewertet. Ein verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag wird als Firmenwert angesetzt. Ein verbleibender passivischer Unterschiedsbetrag wird unmittelbar erfolgswirksam erfasst. 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.

Minderheitenanteile am Reinvermögen der konsolidierten Tochterunternehmen werden innerhalb des Eigenkapitals des Konzerns als gesonderter Posten ausgewiesen, es sei denn, die Minderheitsgesellschafter verfügen über einen Anspruch auf Rückzahlung ihres Kapitalanteils oder auf Verkauf ihrer Anteile an die Muttergesellschaft. Minderheitenanteile bestehen aus dem Betrag solcher Anteile zum Tag des Unternehmenszusammenschlusses und dem Minderheitenanteil an den Änderungen des Eigenkapitals ab dem Zeitpunkt des Zusammenschlusses.

Erträge und Aufwendungen eines Tochterunternehmens werden ab dem Erwerbszeitpunkt in den Konzernabschluss einbezogen und bleiben bis zu dem Zeitpunkt einbezogen, an dem die Beherrschung durch das Mutterunternehmen endet. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Erlös aus der Veräußerung des Tochterunternehmens und seinem Buchwert, einschließlich der kumulierten Umrechnungsdifferenzen, die im Eigenkapital erfasst wurden, wird zum Zeitpunkt der Veräußerung als Gewinn oder Verlust aus dem Abgang des Tochterunternehmens erfasst. Aufwendungen und Erträge, Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Ergebnisse zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden – soweit wesentlich – eliminiert.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden, werden beim Erwerb mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem Flughafen-Wien-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung 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. Die direkt an MIA gehaltenen Anteile von 10,1 Prozent werden als assoziierte Unternehmen eingestuft, da anhand der über die MMLC gehaltenen Anteile insgesamt ein maßgeblicher Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik ausgeübt werden kann.

Währungsumrechnung

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.

Berichtswährung und funktionale Währung der österreichischen Konzerngesellschaften ist der Euro. Funktionale Währung der ausländischen Tochtergesellschaften und der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ist die jeweilige Landeswährung, da diese Gesellschaften ihre Geschäfte in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbstständig betreiben. Die Abschlüsse der sich außerhalb der Euro-Zone befindlichen Gesellschaften werden nach der modifizierten Stichtagsmethode umgerechnet. Im Rahmen dieser Methode werden die Posten des Eigenkapitals teilweise mit dem historischen Kurs, die übrigen Bilanzposten mit dem Bilanzstichtagskurs und die Aufwendungen und Erträge mit dem durchschnittlichen Jahreskurs bewertet. Umrechnungsdifferenzen werden erfolgsneutral in der Währungsumrechnungsrücklage erfasst.

Die für die Umrechnung ausländischer Abschlüsse angewandten Wechselkurse haben sich im Verhältnis zum Euro folgendermaßen entwickelt:

	Stichtagskurs		Jahres- durchschnittskurs	
	1 EUR =		1 EUR =	
	31.12.2009	31.12.2008	2009	2008
Slowakische Kronen (SKK) ¹⁾	N/A ¹⁾	30,13	N/A ¹⁾	31,13

1) Nachdem die Slowakei per 1. Jänner 2009 den Euro eingeführt hat, entfällt die Umrechnung für dieses Jahr.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von vier bis zehn Jahren linear abgeschrieben. 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 Abschreibung für Wertminderungen vorgenommen.

Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte werden bei Erfüllung der Ansatzkriterien mit deren 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 ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten bewertet und sind im Flughafen-Wien-Konzern unwesentlich. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern werden 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 entsprechend zugeschrieben.

Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis des erzielbaren Betrags derjenigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der der Firmenwert zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach“). Zahlungsmittelgenerierende Einheiten werden durch die Zusammenfassung von Vermögenswerten auf der niedrigsten Ebene, die selbstständig Zahlungsströme erwirtschaftet oder für interne Managementzwecke überwacht werden, gebildet. Der Werthaltigkeitstest ist jährlich durchzuführen und zusätzlich immer dann, wenn Anzeichen dafür vorliegen, dass die zahlungsmittelgenerierende Einheit in ihrem Wert gemindert ist. Übersteigt der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit deren erzielbaren Betrag, ist der zugeordnete Firmenwert in Höhe des Differenzbetrags abzuschreiben. Wertminderungen des Firmenwerts dürfen nicht rückgängig gemacht werden. Übersteigt die Wertminderung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit den Buchwert des ihr zugeordneten Firmenwerts, ist die darüber hinausgehende Wertminderung durch anteilige Minderung von Buchwerten der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordneten Vermögenswerte zu erfassen.

Der erzielbare Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit bestimmt sich in der Regel durch Berechnung des Nutzwerts nach der Discounted-Cash-Flow-(DCF)-Methode. Diese DCF-Berechnungen basieren auf den vom Management genehmigten und auch für interne Zwecke verwendeten Mehrjahres-Finanzplänen. Der gewählte Planungshorizont spiegelt die Annahmen für kurz- bis mittelfristige Marktentwicklungen wider. Zahlungsströme, die über den Detailplanungszeitraum hinausgehen, werden anhand langfristig erwarteter Wachstumsraten berechnet. Die risikoadäquaten Kapitalkosten werden als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten ermittelt („Weighted Average Cost of Capital“).

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. Die Abschreibungsdauer richtet sich nach der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer.

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	Jahre
Betriebsgebäude	33,3
Sonstige Gebäude	10–50
Start-/Landebahnen, Rollwege, Vorfelder	20
Sonstige Grundstückseinrichtungen	7–20
Technische Anlagen und Maschinen	5–20
Fahrzeuge	5–10
Andere Anlagen, Betrieb- und Geschäftsausstattung	4–15

Der Flughafen-Wien-Konzern verfügt über keine langfristigen Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte zu klassifizieren sind.

Wertminderungen immaterieller Vermögenswerte und Sachanlagen

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, 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 künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten zahlungsmittelgenerierenden Einheit von Vermögenswerten 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 zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird in der Regel mithilfe eines Discounted-Cash-Flow-Verfahrens ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz (vor Steuern) berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken.

Vermietete und gemietete Vermögenswerte

Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird demjenigen Vertragspartner zugerechnet, der die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasingverhältnis trägt. Trägt der Leasinggeber die wesentlichen Chancen und Risiken (Operating Lease), wird der Leasinggegenstand vom Leasinggeber in dessen Bilanz angesetzt und nach den für den jeweiligen Vermögenswert einschlägigen Bilanzierungsvorschriften bewertet. In einem Operating Lease erfassen sowohl Leasinggeber als auch Leasingnehmer die Leasingraten erfolgswirksam.

Trägt der Leasingnehmer die wesentlichen Chancen und Risiken, die mit dem Leasinggegenstand verbunden sind (Finance Lease), so hat der Leasingnehmer den Leasinggegenstand in seiner Bilanz im Zugangszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert oder dem niedrigeren Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen anzusetzen und über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder die kürzere Vertragslaufzeit abzuschreiben. Zugleich wird in Höhe des Buchwerts des Leasinggegenstands eine Leasingverbindlichkeit angesetzt. Der Leasinggeber setzt eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis an. Die Leasingaufwendungen bzw. -erträge werden in Tilgungen der Leasingverbindlichkeit bzw. -forderung und in Finanzaufwendungen bzw. -erträge aufgeteilt.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder in der Produktion 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 33,3 bis 50 Jahren vorgenommen.

Vorräte

Vorräte werden mit dem niedrigeren Betrag aus Anschaffungskosten und Nettoveräußerungswert bewertet. Die Anschaffungskosten werden nach dem gleitenden Durchschnittsverfahren 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 bei der Ermittlung des Nettoveräußerungswerts berücksichtigt.

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder als Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen erfolgt nach versicherungsmathematischen Grundlagen gemäß der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method“), wobei die Verpflichtungen in Höhe des Anwartschaftsbarwerts („Defined Benefit Obligation“) 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, erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis. Sämtliche sonstigen Veränderungen der Abfertigungs-, Pensions- und Jubiläumsgeldrückstellungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bei der Ermittlung der Höhe des Anwartschaftsbarwerts werden zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen sowie ein von der Unternehmenszugehörigkeit abhängiger Fluktu-

ationsabschlag berücksichtigt. Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen.

Als rechnungsmäßiges Pensionsalter wurde 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 die Generationstafeln „AVÖ 2008-P gemischter Bestand von F.W. Pagler“ zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte.

Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder wurde unter Anwendung nachfolgender Parameter vorgenommen:

	2009	2008
Rechnungszinssatz	5,30%	5,50%
Lohn- und Gehaltstrend	3,70%	3,50%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,12%	1,50%
Erwarteter Veranlagungsertrag der Versicherung (nur für Pensionen) ¹⁾	3,26%	4,13%
Fluktuationsabschlag (gestaffelt)	0%–12%	0%–12%

1) Der erwartete Ertrag ergibt sich aus den Renditen des abgelaufenen Geschäftsjahres.

Die im Rahmen von beitragsorientierten Plänen (Beiträge zur Pensionsvorsorge sowie zur gesetzlichen Mitarbeitervorsorge) zu zahlenden Beträge werden in der Periode erfolgswirksam 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 Betrages nicht möglich, unterbleibt die Bildung einer Rückstellung. Rückstellungen werden abgezinst, wenn der Effekt hieraus wesentlich ist. Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen mit Ausnahme der Rückstellungen für Abfertigung, Pension und Jubiläumsgeld werden im Finanzergebnis erfasst.

Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

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 Verlust-

rechnung aufgelöst. Die von der Republik Österreich gewährten Investitionszuwachsprämien werden wie die Investitionszuschüsse behandelt.

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 nicht konsolidierte und andere Beteiligungen, Wertpapiere, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ausgereichte Kredite und sonstige Forderungen, zu Handelszwecken gehaltene 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. Die erstmalige bilanzielle Erfassung sowie der bilanzielle Abgang von Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum Erfüllungstag, das ist der Tag, an dem der Vermögenswert an oder durch den Konzern geliefert wird. 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.

Finanzielle Vermögenswerte werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Die in der Bilanz angesetzten beizulegenden Zeitwerte entsprechen in der Regel den Marktpreisen der finanziellen Vermögenswerte. Sofern diese nicht unmittelbar verfügbar sind, werden sie unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und unter Rückgriff auf aktuelle Marktparameter berechnet. Dazu werden die bereits fixierten oder unter Anwendung der aktuellen Zinsstrukturkurve über Forward Rates ermittelten Zahlungsströme mit den aus der am Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmten Diskontfaktoren auf den Bewertungsstichtag diskontiert.

Von der Möglichkeit, bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten bei ihrem erstmaligen Ansatz als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten“ („Fair Value Option“) zu designieren, hat der Flughafen-Wien-Konzern bislang keinen Gebrauch gemacht.

Originäre finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)

In Wertpapieren verbriefte Forderungen, für die kein aktiver Markt besteht, werden der Kategorie „Kredite und Forderungen“ zugeordnet und zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Unverzinsliche und niedrig verzinsliche finanzielle Vermögenswerte werden in der Regel mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Ein allenfalls bestehender wesentlicher Unterschied zwischen Anschaffungskosten und Tilgungsbetrag wird nach der Effektivzinsmethode periodengerecht abgegrenzt und im Finanzergebnis ausgewiesen. Im Falle einer Wertminderung wird eine ergebniswirksame Abwertung auf den Barwert der erwarteten Rückzahlungen vorgenommen. Bei Wegfall der Gründe für die Wertminderung erfolgt in entsprechender Höhe eine Zuschreibung.

Finanzinvestitionen in Wertpapiere, die der Kategorie „zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ zugeordnet werden, sind mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet, soweit dieser verlässlich ermittelt werden kann. Aus der Folgebewertung resultierende Gewinne und Verluste werden erfolgswirksam erfasst.

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen, sonstige Wertpapiere sowie assoziierte Unternehmen und sonstige Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode zu bilanzieren sind, werden als „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ kategorisiert und grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet, soweit dieser verlässlich ermittelt werden kann.

Lässt sich für nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente der Zeitwert nicht hinreichend verlässlich bestimmen, werden die Anteile mit den Anschaffungskosten abzüglich allfälliger Wertminderungen bewertet.

Die in der Folge aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts resultierenden Gewinne und Verluste werden grundsätzlich unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital (Marktwertbewertungsrücklage = AfS-Rücklage) ausgewiesen. Sollten Wertminderungen infolge dauerhaftem und signifikantem Absinken des beizulegenden Zeitwerts eintreten, werden diese erfolgswirksam erfasst und die AfS-Rücklage ausgebucht. Ergibt sich zu späteren Bewertungszeitpunkten, dass der beizulegende Zeitwert infolge von Ereignissen, die nach dem Zeitpunkt der Erfassung der Wertminderung eingetreten sind, gestiegen ist, werden die Wertminderungen in entsprechender Höhe grundsätzlich erfolgswirksam zurückgenommen. Ergebniswirksam erfasste Wertminderungen, die als zur Veräußerung verfügbare Eigenkapitalinstrumente betreffen, dürfen nur ergebnisneutral rückgängig gemacht werden. Wertminderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die mit den Anschaffungskosten bewertet werden, dürfen weder ergebniswirksam noch ergebnisneutral rückgängig gemacht werden.

Mit dem Abgang der finanziellen Vermögenswerte werden die noch im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung überführt.

Käufe und Verkäufe werden am Erfüllungstag, das ist der Valutatag, gebucht.

Forderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie andere kurzfristige Forderungen werden mit dem Wert aufgrund des erstmaligen Ansatzes abzüglich Wertminderungen bewertet. Die vorgenommenen Einzelwertberichtigungen tragen den erwarteten Ausfallrisiken hinreichend Rechnung; konkrete Ausfälle führen zur Ausbuchung der betreffenden Forderungen. Im Rahmen von Einzelwertberichtigungen werden Forderungen mit potenziellem Abwertungsbedarf auch anhand gleichartiger Ausfallrisikoeigenschaften gruppiert und gemeinsam unter Berücksichtigung von historischen Ausfallerfahrungen wertberichtigt. Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden unter Verwendung von Wertberichtigungskonten vorgenommen. Sonstige langfristige Forderungen werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und, soweit wesentlich, wird die spätere Fälligkeit mittels Abzinsung berücksichtigt.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, welche 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 Betrages angesetzt, der in der Regel dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Ein wesentlicher Unterschied zwischen erhaltenem Betrag und dem Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit nach der Effektivzinzmethode verteilt und im Finanzergebnis ausgewiesen. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Derivative finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Der Flughafen-Wien-Konzern setzt einzelne derivative Finanzinstrumente (Zinsswaps) zur Absicherung der aus Investitionen und Finanztransaktionen resultierenden Zinsänderungsrisiken ein. Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden sind und damit zwingend als „zu Handelszwecken gehalten“ einzustufen sind, werden bei Vertragsabschluss mit dem beizulegenden Zeitwert (entspricht in der Regel den Anschaffungskosten) angesetzt. Die Zeitwerte sind auch für die Folgebewertungen maßgebend und entsprechen bei gehandelten Derivaten dem Marktwert. Bei nicht börsengehandelten Geschäften werden Preise für vergleichbare Geschäfte oder Auflösungsangebote der jeweiligen Geschäftspartner herangezogen. Für Zinsswaps entspricht der beizulegende Zeitwert dem Betrag, den der Konzern bei Beendigung des Finanzinstruments zum Abschlussstichtag entweder erhalten würde oder zahlen müsste. Dieser wird unter Anwendung der zum Abschlussstichtag relevanten Zinssätze und Zinsstrukturkurven berechnet. Die Erfassung der Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte erfolgt grundsätzlich ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung, außer das derivative Finanzinstrument ist in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden.

Positive beizulegende Zeitwerte sind in den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten erfasst, negative in den übrigen Verbindlichkeiten.

Der Konzern wendet die Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsmaßnahmen gemäß IAS 39 („Hedge Accounting“) zur Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen („Cash-Flow Hedge“) an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn- und Verlustrechnung. Mittels eines Cash-Flow Hedge werden künftige Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder aus mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cash-Flow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments bis zur Erfassung des Ergebnisses aus dem gesicherten Grundgeschäft erfolgsneutral im Eigenkapital (Sicherungsrücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments wird erfolgswirksam erfasst.

Die strengen Anforderungen des IAS 39 an die Anwendung des Hedge Accounting erfüllt der Flughafen-Wien-Konzern wie folgt: Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch Ziel sowie Strategie der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Absicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder (fest vereinbarten) zukünftigen Transaktionen als auch die Messung der Wirksamkeit der eingesetzten Absicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend auf ihre Effektivität hin überwacht, die zwischen 80 Prozent und 125 Prozent liegen muss. Wird eine Sicherungsbeziehung ineffektiv, wird sie aufgelöst.

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 unserer 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 Konzern-Bilanz 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.

Ertragsrealisierung

Die Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge gelten mit Erbringung der Leistung bzw. dem Zeitpunkt des Gefahrenübergangs als realisiert und werden unter der Voraussetzung erfasst, dass ein wirtschaftlicher Nutzen wahrscheinlich zufließen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt.

Beteiligungsergebnis

Das Beteiligungsergebnis enthält neben dem Ergebnis aus At-Equity-Bewertungen Wertminderungen, Zuschreibungen, Veräußerungsergebnisse und Dividenden. Die Dividenden werden im Zeitpunkt des Ausschüttungsbeschlusses als Zufluss erfasst.

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 wesentlichen 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.

Die Bewertung von immateriellen Vermögenswerten, Vermögenswerten des Sachanlagevermögens und Anteilen an at equity bilanzierten Unternehmen ist mit Schätzungen zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes zum Erwerbszeitpunkt verbunden. Die Anteile an at equity bilanzierten Unternehmen weisen einen Buchwert in Höhe von T€ 107.368,9 (Vorjahr: T€ 104.790,1) auf. Dies gilt insbesondere für solche Vermögenswerte, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden. Ferner ist die erwartete Nutzungsdauer der Vermögenswerte zu schätzen. Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden sowie der Nutzungsdauern der Vermögenswerte basiert auf Beurteilungen des Managements.

Im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen sind Schätzungen im Zusammenhang mit der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden erforderlich. Immobilien werden durch Sachverständigengutachten bewertet. Ansatzfähige immaterielle Vermögenswerte werden je nach Art des Vermögenswerts und der Verfügbarkeit von Informationen anhand geeigneter Bewertungsmethoden bewertet. Da eine marktpreisorientierte Bewertung („Market Approach“) von immateriellen Vermögenswerten aufgrund mangelnder vergleichbarer Marktpreise meist nicht möglich ist, wird in der Regel ein kapitalwertorientiertes Verfahren („Income Approach“) herangezogen. Für die Bewertung von Kundenbeziehungen wird die Residualwertmethode („Multi-period Excess Earnings Method“) angewandt. Hierbei wird der Barwert der Einkommensströme aus dem vorhandenen Kundenstamm ermittelt. Ausgehend von der Annahme, dass der zu bewertende immaterielle Vermögenswert erst im Verbund mit anderen materiellen und immateriellen Vermögenswerten Einkommensströme erwirtschaftet, werden bei der Ermittlung der relevanten Einzahlungsüberschüsse neben den operativen Kosten auch kalkulatorische Nutzungsentgelte für diese „unterstützenden“ Vermögenswerte („Contributory Asset Charges“) berücksichtigt. Bei dieser Bewertung wird die Verringerung der geplanten Einkommensströme im Zeitablauf nach Maßgabe einer angemessenen Schrumpfrate („Churn Rate“) der Kunden beachtet.

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 8.583,3, Vorjahr: T€ 8.321,3) und Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 4.394,4, Vorjahr: T€ 4.394,4), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.471.339,5, Vorjahr: T€ 1.320.988,0), als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 126.896,0, Vorjahr: T€ 122.690,1) sowie Vermögenswerten des Finanzanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 111.292,3, Vorjahr: T€ 107.865,7) werden

Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung vorgenommen. Eine Wertminderung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, Erhöhungen 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 hindeuten, berücksichtigt. Der erzielbare Betrag von Vermögenswerten oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird in der Regel unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode ermittelt, in die Annahmen des Managements über künftige Zahlungsströme, risikoadäquate Abzinsungssätze und angemessene Nutzungsdauern einfließen. Die Berechnung des Barwertes der geschätzten künftigen Zahlungsströme sowie die Einschätzung, ob eine Wertminderung eingetreten ist, sind folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruhen in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Der Flughafen-Wien-Konzern bildet Wertberichtigungen in Höhe von T€ 10.409,3 (Vorjahr: T€ 6.360,8) auf zweifelhafte Forderungen, um erwarteten Verlusten aus Forderungsausfällen Rechnung zu tragen, die aus der Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit von Kunden resultieren. Die vom Management verwendeten Grundlagen für die Beurteilung der Angemessenheit der Wertberichtigungen auf zweifelhafte Forderungen sind die Fälligkeitsstruktur der Forderungssalden und Erfahrungen in Bezug auf Ausbuchungen von Forderungen in der Vergangenheit, die Bonität der Kunden sowie Veränderungen der Zahlungsbedingungen. Bei einer Verschlechterung der Finanzlage der Kunden kann der Umfang der tatsächlich vorzunehmenden Ausbuchungen den Umfang der erwarteten Ausbuchungen übersteigen.

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 81.770,1 (Vorjahr: T€ 77.675,8) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen zugrunde.

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten oder anderen ausstehenden Ansprüchen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 2.906,4 (Vorjahr: T€ 2.881,3) sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management verbunden. So beruht die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit, dass ein anhängiges Verfahren Erfolg hat und eine Verbindlichkeit entsteht, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung in hohem Maße auf der Einschätzung der jeweiligen Situation. Wegen den mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste allenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen, und die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu

beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 11.086,3 (Vorjahr: T€ 12.095,2) 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.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse und Segmentberichterstattung

Die Umsatzerlöse enthalten alle Erlöse, die aus der typischen Geschäftstätigkeit des Flughafen-Wien-Konzerns resultieren. Die Umsatzerlöse werden ohne Umsatzsteuer und sonstige bei den Kunden erhobene und an die Steuerbehörden zu entrichtende Steuern ausgewiesen.

Die Flughafen-Wien-Gruppe wendet IFRS 8 erstmalig ab dem 1. Jänner 2009 an. IFRS 8 verfolgt noch strikter als IAS 14 den Management-Ansatz und sieht eine Segmentberichterstattung vor, die ausschließlich an die interne Organisations- und Berichtsstruktur sowie die internen Steuerungsgrößen des Unternehmens anknüpft.

Gemäß IFRS 8 werden operative Segmente als Teilbereiche eines Unternehmens identifiziert, deren geschäftliche Aktivitäten zu Erträgen und Aufwendungen führen können (einschließlich mit und von anderen Segmenten), deren operative Ergebnisse regelmäßig von einem Hauptentscheidungsträger überwacht werden, um Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen treffen und die Performance beurteilen zu können, und für die eigenständige finanzwirtschaftliche Daten verfügbar sind.

Gemäß der Vorgängerbestimmung IAS 14 musste das Unternehmen zwei Arten von Segmenten (Geschäftssegmente und geografische Segmente) anhand des „Risks and rewards“-Ansatzes identifizieren. Das System der internen Berichterstattung an das Management diente bei der Identifikation der Segmente nur als Ausgangspunkt.

Als Resultat der Einführung von IFRS 8 wurde der Management-Ansatz strikt verfolgt. Ausgangsbasis sind die Geschäftssegmente, welche die Größenkriterien gemäß IFRS 8.13 erfüllen und daher berichtspflichtig sind. Geschäftssegmente, die nach IFRS 8.12 vergleichbare wirtschaftliche Merkmale aufweisen und auch in den anderen Faktoren des IFRS 8.12 ähnlich sind, werden mit diesen berichtspflichtigen Segmenten zu einem Berichts-

segment zusammengefasst. Jene Segmente, 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:

Airport

Im Segment Airport werden die Geschäftssegmente Aviation sowie Flughafendienste in einem berichtspflichtigen Geschäftssegment zusammengefasst. Das Geschäftssegment Aviation erbringt vorwiegend die klassischen Dienstleistungen eines Flughafenbetreibers. Es umfasst den Betrieb und die Betreuung aller Bewegungsflächen, des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung inklusive des VIP-Center und der VIP-Lounges. Die Entgelte dieser Leistungen sind großteils tariflichen Einschränkungen unterworfen. Der Bereich Flughafendienste erbringt Leistungen zur Aufrechterhaltung des Flugplatzbetriebes, zur Behebung von Notfällen und Störungen sowie zur Gewährleistung der Sicherheit. Weiters wird der Standort Vöslau dem Segment Airport zugeordnet.

Handling

Das Segment Handling erbringt Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien- und Charterverkehrs sowie bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren der General Aviation und führt das General Aviation Center. Außerdem ist das Segment Handling für die Sicherheitskontrollen – es werden Personen sowie Handgepäck kontrolliert – verantwortlich.

Retail & Properties

Das Segment Retail & Properties stellt Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie und Parkierung bereit. Weiters sind die Entwicklung und Vermarktung von Immobilien in diesem Segment enthalten.

Sonstige Segmente

In diesem Segment sind die verschiedensten Dienstleistungen, die sowohl an andere Segmente als auch an externe Kunden erbracht werden, zusammengefasst. Diese Leistungen beinhalten die Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, die Wartung von Infrastruktureinrichtungen, 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.

Diesem Segment werden weiters jene Tochtergesellschaften zugeordnet, die Anteile an assoziierten Unternehmen und an Gemeinschaftsunternehmen im Ausland halten und ansonsten keine operative Tätigkeit ausüben.

Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

Die Bewertungsansätze für die Konzern-Segmentberichterstattung entsprechen den im IFRS-Konzernabschluss verwendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Der Flughafen Wien beurteilt die Leistung der Segmente u. a. anhand des Betriebsergebnisses, des EBIT. Die Abschreibungen werden getrennt nach planmäßigen Abschreibungen und Wertminde-

rungen 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 zum Teil an den Selbstkosten orientieren, verrechnet.

Aufgrund der internen Berichterstattung werden die externen und internen Erlöse sowie die planmäßigen Abschreibungen erläutert. 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 Informationen vom Hauptentscheidungsträger nicht regelmäßig überwacht werden.

Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind. Zum Segmentvermögen zählen insbesondere immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen sowie Vorräte. Die Flughafen-Wien-Gruppe weist keine Segment-schulden für jedes berichtete operative Segment aus, da diese Schulden nicht regelmäßig von einem Hauptentscheidungsträger 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 immateriellen Vermögenswerten und den Sachanlagen der Verwaltung, den Finanzanlagen, den langfristigen Forderungen, den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens, den Vorräten, den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen, den Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, den Forderungen gegenüber dem Finanzamt, den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, den Abgrenzungsposten, den Zahlungsmitteln und -äquivalenten.

Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen.

Die Informationen über geografische Bereiche enthalten überdies Informationen über die von externen Kunden erzielten Erträge sowie der Beträge der langfristigen Vermögenswerte, bei denen es sich nicht um Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses und Rechte aus Versicherungsverträgen handelt. Dabei wird nach der Lage im Herkunftsland des Unternehmens und in allen Drittländern insgesamt unterschieden. Sofern diese in einem Drittland eine wesentliche Höhe erreichen, werden diese gesondert angegeben.

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

Die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind im Wesentlichen in den „Sonstigen Segmenten“ oder in den nicht zuordenbaren Vermögenswerten enthalten, sofern die Muttergesellschaft selbst nicht einem einzelnen operativen Segment zugeordnet ist.

Segmentangaben 2009

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	226.468,5	169.787,7	88.826,6	16.225,4	501.308,2
Interne Segmentumsätze	28.741,8	28.377,7	15.501,7	70.593,9	
Segmentumsätze	255.210,3	198.165,4	104.328,3	86.819,3	
Sonstige externe Umsätze					379,3
Konzernumsatz					501.687,5
Segmentergebnis	78.723,0	13.673,4	42.785,6	-6.471,3	128.710,8
Sonstiges (nicht zuordenbar)					-29.145,6
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis					99.565,2
Segmentabschreibungen	34.591,8	7.149,5	14.216,7	10.538,9	66.496,9
Sonstige (nicht zuordenbar)					412,1
Konzernabschreibungen					66.908,9
Segmentinvestitionen	201.026,6	3.526,9	11.020,6	7.769,7	223.343,8
Sonstige (nicht zuordenbar)					241,6
Konzerninvestitionen					223.585,3
Segmentvermögen	1.182.614,6	40.832,8	356.738,1	184.953,6	1.765.139,0
davon Buchwerte der nach der Equity- Methode bilanzierten Beteiligungen und Joint Ventures				107.368,9	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					95.792,6
Konzernvermögen					1.860.931,6
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	423	2.955	77	539	3.995
Sonstige (nicht zuordenbar)					153
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)					4.148

Segmentangaben 2008

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	250.801,5	186.288,3	94.585,5	15.848,0	547.523,3
Interne Segmentumsätze	28.044,9	27.536,1	12.534,9	69.967,5	
Segmentumsätze	278.846,4	213.824,3	107.120,4	85.815,5	
Sonstige externe Umsätze					535,8
Konzernumsatz					548.059,1
Segmentergebnis	97.251,4	16.948,1	46.546,4	-244,8	160.501,1
Sonstiges (nicht zuordenbar)					-27.242,4
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis					133.258,7
Segmentabschreibungen	37.154,4	8.039,5	12.306,7	10.709,5	68.210,0
Sonstige (nicht zuordenbar)					444,7
Konzernabschreibungen					68.654,7
Segmentinvestitionen	245.310,7	7.299,9	34.231,4	10.702,4	297.544,4
Sonstige (nicht zuordenbar)					549,3
Konzerninvestitionen					298.093,7
Segmentvermögen	1.023.905,4	50.331,1	358.897,8	179.302,8	1.612.437,1
davon nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen und Joint Ventures				104.790,1	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					122.847,0
Konzernvermögen					1.735.284,1
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	399	3.132	78	502	4.112
Sonstige (nicht zuordenbar)					154
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)					4.266

Überleitung der berichteten Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT

in T€	2009	2008
Summe der berichteten Segmentergebnisse (EBIT)	128.710,8	160.501,1

Verwaltungsbereich

Umsatz	6.220,7	6.389,8
Sonstige betriebliche Erträge	1.881,5	1.645,2
Materialaufwand	-575,8	-768,0
Personalaufwand	-13.179,0	-13.775,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-23.080,9	-20.289,4
Abschreibungen	-412,1	-444,7
Summe nicht zuordenbar	-29.145,6	-27.242,4
Konzern-EBIT	99.565,2	133.258,7

Die in der Überleitungsrechnung dargestellten Posten, die einzelnen Geschäftssegmenten nicht zuordenbar sind, betreffen ausschließlich den Verwaltungsbereich.

Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2009	31.12.2008
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.182.614,6	1.023.905,4
Handling	40.832,8	50.331,1
Retail & Properties	356.738,1	358.897,8
Sonstige Segmente	184.953,6	179.302,8
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.765.139,0	1.612.437,1
Nicht zuordenbares Vermögen		
Immaterielles AV und Sachanlagen der Verwaltung	1.084,5	1.529,1
Sonstige Finanzanlagen	3.310,4	2.482,8
Langfristige Forderungen	111,3	98,8
Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens	62.884,7	94.418,6
Vorräte	113,3	138,6
Forderungen aus LuL	33,3	0,1
Ford. gg. verbundenen Unternehmen	456,1	266,2
Ford. gg. Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	140,3	0,1
Forderungen an Finanzamt	14.040,0	9.945,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	5.315,6	4.973,4
Abgrenzungsposten	2.874,6	2.350,8
Zahlungsmittel und -äquivalente	5.428,6	6.642,8
Summe nicht zuordenbar	95.792,6	122.847,0
Konzernvermögen	1.860.931,6	1.735.284,1

Segmentangaben 2009 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	501.040,4	647,1	0,0	501.687,5
Langfristiges Vermögen	1.629.031,9	46.326,9	47.146,6	1.722.505,4

Im Vermögen der Regionen Malta und Slowakei sind auch die von den voll konsolidierten Tochtergesellschaften gehaltenen Beteiligungen enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Malta entfällt im Geschäftsjahr 2009 ein Ergebnis in Höhe von € 2,7 Mio. (Vorjahr: € 2,4 Mio.) und auf die Beteiligung am Flughafen Košice in Höhe von € 1,3 Mio. (Vorjahr: € 1,6 Mio.). Die Werte der Flughafengesellschaften in Malta und in der Slowakei werden hier nicht dargestellt.

Segmentangaben 2008 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	547.296,7	762,4	0,0	548.059,1
Langfristiges Vermögen	1.473.924,0	44.445,7	45.889,7	1.564.259,5

Informationen über Hauptkunden

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat von ihrem Hauptkunden Erträge in Höhe von € 184,5 Mio. erzielt. In sämtlichen Segmenten konnten mit diesem Hauptkunden Erträge erwirtschaftet werden.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2009	2008
Aktiviert Eigenleistungen	8.470,0	7.466,3
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	65,3	59,6
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	3.899,1	3.069,6
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	1.354,8	1.365,8
Erträge aus der Gewährung von Rechten	818,0	722,3
Erträge aus Versicherungsleistungen	122,8	95,9
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	0,0	30,5
Übrige	656,8	429,8
	15.386,8	13.239,9

Die Erträge aus aktivierten Eigenleistungen sind im Geschäftsjahr 2009 vor allem durch die Aktivierung von selbst erstellter Software in Höhe von € 1,1 Mio. angestiegen.

(3) Aufwendungen für Material und bezogenen Leistungen

in T€	2009	2008
Material	17.615,2	19.589,7
Energie	16.548,4	16.044,8
Bezogene Leistungen	3.310,8	4.357,1
	37.474,3	39.991,6

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen konnten um € 2,5 Mio. oder 6,3 Prozent auf € 37,5 Mio. gesenkt werden. Dies ist auf eine Senkung der Kosten für Material um € 2,0 Mio. sowie auf die geringeren bezogenen Leistungen der Verkehrsabfertigung in Höhe von € 1,5 Mio. zurückzuführen. Dem stehen jedoch Steigerungen bei den Energieaufwendungen in Höhe von € 0,5 Mio. sowie eine Erhöhung der Fremdaufwendungen für Kundenaufträge in Höhe von € 0,5 Mio. gegenüber.

(4) Personalaufwand

in T€	2009	2008
Löhne	95.133,9	100.605,6
Gehälter	62.468,3	60.060,8
Aufwendungen für Abfertigungen	7.434,8	7.800,2
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	1.073,6	1.137,8
Aufwendungen für Altersversorgung	3.542,9	3.289,8
davon Beiträge an Pensionskassen	1.540,0	1.889,6
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	44.543,8	45.758,1
Andere Personalaufwendungen	2.270,4	2.683,3
	215.394,2	220.197,9

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Prozent auf 4.148 Mitarbeiter gesunken. Die größte Reduktion konnte im Segment Handling erzielt werden (minus 5,6 Prozent). Im Segment Airport ist die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter um 6,0 Prozent angestiegen, wobei in diesem Segment deutlich weniger Mitarbeiter als im Segment Handling beschäftigt wurden. Zum 31. Dezember 2009 waren 3.925 Mitarbeiter beschäftigt. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang von 5,2 Prozent oder 216 Mitarbeitern. Der Personalaufwand konnte in Summe um € 4,8 Mio. oder 2,2 Prozent auf € 215,4 Mio. gesenkt werden. Neben einer Reduktion des durchschnittlichen Personalstandes konnte die Senkung durch Überstundenabbau, Reduktion von Resturlauben sowie Ausschöpfung von Synergien erreicht werden.

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2009	2008
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	410,0	412,6
Instandhaltungen	16.622,4	18.010,6
Fremdleistungen	14.852,1	14.173,6
Beratungsaufwand	8.971,5	7.197,5
Marketing und Marktkommunikation	19.280,9	27.732,3
Post- und Telekommunikation	1.633,1	1.754,9
Miet- und Pacht aufwendungen	8.307,6	9.828,2
Versicherungsaufwendungen	3.571,5	3.832,2
Reisen und Ausbildung	1.774,8	2.127,4
Schadensfälle	78,6	515,9
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	4.156,1	3.623,2
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	800,1	2.606,3
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	426,3	609,0
Andere betriebliche Aufwendungen	16.846,7	6.772,4
	97.731,6	99.196,2

Die Instandhaltungen beinhalten neben den laufenden Instandhaltungsaufwendungen für Gebäude, Anlagen und Geräte sowie für Wartung der EDV-Anlagen auch Sanierungen von Pisten, Vorfeldern und Rollwegen.

Die Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus der Abgeltung von Leistungen im Rahmen des „Baggage Reconciliation Systems“, aus der Manipulation der Kofferkulis, aus den Kosten der Abwasser- und Müllentsorgung, aus Reinigungsleistungen sowie aus zugekauften Personalkapazitäten für die Tochtergesellschaft Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH zusammen.

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden von den Abschlussprüfern folgende Leistungen erbracht:

in T€	2009	2008
Abschlussprüfung	251,2	248,4
Andere Bestätigungsleistungen	3,5	0,0
Sonstige Leistungen	0,0	1,4
	254,7	249,8

Der Aufwand für Marketing und Marktkommunikation resultiert vorwiegend aus Marketingmaßnahmen, insbesondere zur Stärkung der Drehscheibe Wien sowie aus der klassischen Öffentlichkeitsarbeit.

Die anderen betrieblichen Aufwendungen enthalten Kosten in Höhe von € 8,4 Mio., die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink stehen.

(6) Abschreibungen

in T€	2009	2008
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	1.930,6	1.839,1
	1.930,6	1.839,1
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	64.978,3	66.815,6
	64.978,3	66.815,6
	66.908,9	68.654,7

(7) Beteiligungsergebnis der at equity bilanzierten Unternehmen

in T€	2009	2008
Erträge	4.073,3	5.212,2
Aufwendungen	-655,9	-1.279,9
	3.417,4	3.932,4

Im Geschäftsjahr wurde ein anteiliger Gewinn in Höhe von T€ 21,2 (Vorjahr: Verlust in Höhe von T€ 122,4) nicht erfasst. Der kumulierte Gesamtbetrag der nicht erfassten Verluste beträgt T€ 141,9 (Vorjahr: T€ 163,1).

(8) Beteiligungsergebnis ohne die at equity bilanzierten Unternehmen

in T€	2009	2008
Erträge aus verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	225,0	0,0
Erträge aus Beteiligungen sonstige Unternehmen	0,0	406,0
Aufwendungen aus verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	0,0	-11,7
	225,0	394,3

(9) Zinsergebnis

in T€	2009	2008
Zinsen und ähnliche Erträge	3.570,3	8.103,5
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-10.470,9	-13.808,2
	-6.900,6	-5.704,7

(10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2009	2008
Erträge aus dem Abgang von Wertpapieren	4,3	133,0
Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren	-38,0	-7.001,3
Wertminderungen auf Wertpapiere und sonstige Finanzinvestitionen	-269,1	-6.046,0
	-302,8	-12.914,4

Das sonstige Finanzergebnis wurde im Vorjahr durch Abschreibungen von Wertpapieren im kurzfristigen Vermögen in Höhe von € 5,7 Mio. sowie Verlusten aus der Veräußerung von Wertpapieren im kurzfristigen Vermögen in Höhe von € 7,0 Mio. in Summe mit € 12,7 Mio. belastet. Diese Wertpapiere betrafen Anteile an Investmentfonds.

(11) Ertragsteuern

in T€	2009	2008
Aufwand für laufende Ertragsteuern	15.520,7	21.874,1
Aperiodischer Aufwand für laufende Ertragsteuern	-1,9	-29,0
Veränderung latenter Steuern	7.138,5	5.983,9
	22.657,3	27.829,1

Der Steueraufwand des Jahres 2009 von T€ 22.657,3 (Vorjahr: T€ 27.829,1) ist um T€ 1.343,7 (Vorjahr: T€ 1.912,5) geringer als der rechnerische Steueraufwand von T€ 24.001,1 (Vorjahr: T€ 29.741,6), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25 Prozent auf den Gewinn vor Ertragsteuern T€ 96.004,3 (Vorjahr: T€ 118.966,3) ergeben würde. Die Ursachen für den Unterschied zwischen rechnerischem und ausgewiesenem Steueraufwand im Konzern stellen sich wie folgt dar:

Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2009	2008
Ergebnis vor Ertragsteuern	96.004,3	118.966,3
Rechnerische Ertragsteuer	24.001,1	29.741,6

Steuerminderung aufgrund von

Anpassung an ausländische Steuersätze	-72,3	-167,8
Steuereffekte aus Kürzungen für lokale Steuer	-1.407,6	-1.916,9
	-1.480,0	-2.084,8

Steuerermehrung aufgrund von

Anpassung an ausländische Steuersätze	48,7	25,4
Steuereffekte aus Hinzurechnungen für lokale Steuer	68,4	160,1
Permanente Differenzen	21,0	15,7
	138,1	201,2
Ertragsteueraufwand der Periode	22.659,2	27.858,0
Aperiodischer Steueraufwand	-1,9	-29,0
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	22.657,3	27.829,1
Effektivsteuersatz	23,6%	23,4%

Die Unterschiede zwischen den Wertansätzen in der Steuer- und in der IFRS-Bilanz sowie die zum Bilanzstichtag bestehenden Verlustvorräte wirken sich wie folgt auf die in der Bilanz ausgewiesenen latenten Steuerabgrenzungen aus:

Steuerabgrenzung

in T€	2009	2008
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	153,7	214,3
Finanzielle Vermögenswerte	358,9	537,9
Rückstellungen für Abfertigungen	4.017,9	2.535,6
Rückstellungen für Pensionen	1.610,6	1.283,0
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	798,9	689,8
Aktienübertragung in Stiftung	98,1	2.196,7
Sonstige Rückstellungen	2.274,6	2.615,6
Steuerliche Verlustvorräte	1.773,7	2.022,5
	11.086,3	12.095,2

Passive latente Steuerabgrenzung

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	21.492,9	16.379,8
Wertpapiere	379,9	48,0
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	886,7	116,7
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	894,6	1.017,9
	23.654,1	17.562,4
Summe Steuerabgrenzung	-12.567,8	-5.467,2

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

Entwicklung der aktiven Steuerabgrenzung

in T€	2009	2008
Stand zum 1.1.	12.095,2	16.176,8
Erfolgswirksame Veränderungen		
Erfolgswirksame Veränderungen HB II	-1.171,9	-3.237,4
Summe erfolgswirksame Veränderungen	-1.171,9	-3.237,4
Erfolgsneutrale Veränderungen		
Versicherungsmathematische Differenzen	484,9	-749,1
Sonstige erfolgsneutrale Veränderungen	-322,0	-95,0
Summe erfolgsneutrale Veränderungen	162,9	-844,1
Stand zum 31.12.	11.086,3	12.095,2

Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2009	2008
Stand zum 1.1.	17.562,4	14.983,1
Erfolgswirksame Veränderungen		
Erfolgswirksame Veränderungen HB II	6.090,1	2.830,3
Erfolgswirksame Veränderungen Konzernbuchungen	-123,4	-83,8
Summe erfolgswirksame Veränderungen	5.966,7	2.746,5
Erfolgsneutrale Veränderungen		
Sonstige erfolgsneutrale Veränderungen	124,9	-167,2
Stand zum 31.12.	23.654,1	17.562,4

Bei der Berechnung der aktiven latenten Steuern wurde der in Österreich geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25 Prozent 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 32,5% und für die Slowakei 19%) berechnet.

Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf die direkt im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten, Cash-Flow Hedges, die Mitarbeiterstiftung sowie auf die erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste.

Zum 31. Dezember 2009 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 699,2 (Vorjahr: T€ 699,2) nicht gebildet.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Langfristiges Vermögen

(12) Immaterielle Vermögenswerte

Als immaterielle Vermögenswerte werden Firmenwerte, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte, Software sowie daraus abgeleitete Lizenzen ausgewiesen.

T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwerte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2009			
Nettobuchwert zum 1.1.2009	8.321,3	4.394,4	12.715,7
Zugänge	2.192,6	0,0	2.192,6
Abschreibungen	-1.930,6	0,0	-1.930,6
Nettobuchwert zum 31.12.2009	8.583,3	4.394,4	12.977,6

Stand zum 31.12.2009

Anschaffungskosten	30.328,6	4.394,4	34.723,0
Kumulierte Abschreibungen	-21.745,3	0,0	-21.745,3
Nettobuchwert	8.583,3	4.394,4	12.977,6

T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwerte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2008			
Nettobuchwert zum 1.1.2008	4.883,7	4.434,4	9.318,1
Zugänge	5.215,8	0,0	5.215,8
Umbuchungen	63,9	0,0	63,9
Abgänge	-3,0	-40,0	-43,0
Abschreibungen	-1.839,1	0,0	-1.839,1
Nettobuchwert zum 31.12.2008	8.321,3	4.394,4	12.715,7

Stand zum 31.12.2008

Anschaffungskosten	28.784,2	4.394,4	33.178,5
Kumulierte Abschreibungen	-20.462,9	0,0	-20.462,9
Nettobuchwert	8.321,3	4.394,4	12.715,7

Die wesentlichen Zugänge des Berichtjahres betreffen die Aktivierung von selbst erstellter Software (T€ 1.051,5) sowie zugekaufter Software. Im Geschäftsjahr 2009 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 1.491,8 (Vorjahr: T€ 1.961,8) für die Entwicklung einzelner Programm-Module der selbst entwickelten Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

(13) Sachanlagen

T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2009					
Nettobuchwert zum 1.1.2009	488.352,2	254.868,4	49.444,8	528.322,6	1.320.988,0
Zugänge	14.672,8	12.163,4	8.215,2	185.246,0	220.297,3
Umbuchungen	32.267,3	14.744,0	1.455,0	-55.383,1	-6.916,8
Abgänge	-1.055,5	-9,0	-96,4	-696,1	-1.857,0
Abschreibungen	-21.890,1	-25.586,4	-13.695,5	0,0	-61.172,0
Nettobuchwert zum 31.12.2009	512.346,7	256.180,4	45.323,2	657.489,3	1.471.339,5

Stand zum 31.12.2009

Anschaffungskosten	794.465,2	655.681,8	178.528,1	658.004,2	2.286.679,3
Kumulierte Abschreibungen	-282.118,4	-399.501,4	-133.205,0	-514,9	-815.339,7
Nettobuchwert	512.346,7	256.180,4	45.323,2	657.489,3	1.471.339,5

T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2008					
Nettobuchwert zum 1.1.2008	482.120,5	270.697,5	49.652,4	296.025,7	1.098.496,0
Zugänge	18.545,6	9.921,9	15.079,4	249.331,0	292.877,9
Umbuchungen	8.433,7	653,9	7,7	-14.683,9	-5.588,6
Abgänge	-109,7	-74,4	-83,4	-2.350,2	-2.617,7
Abschreibungen	-20.637,8	-26.330,6	-15.211,3	0,0	-62.179,7
Nettobuchwert zum 31.12.2008	488.352,2	254.868,4	49.444,8	528.322,6	1.320.988,0

Stand zum 31.12.2008

Anschaffungskosten	747.733,0	630.455,0	175.057,0	528.837,4	2.082.082,5
Kumulierte Abschreibungen	-259.380,8	-375.586,6	-125.612,2	-514,9	-761.094,6
Nettobuchwert	488.352,2	254.868,4	49.444,8	528.322,6	1.320.988,0

Im Geschäftsjahr 2009 wurden Fremdkapitalzinsen in Höhe von T€ 15.939,3 aktiviert (Vorjahr: T€ 10.578,3). Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz betrug in der Berichtsperiode 4,1 Prozent (Vorjahr: 4,4 Prozent).

Die größten Zugänge im Geschäftsjahr 2009 und 2008 werden nachstehend, inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen, angeführt:

Im Segment Airport in T€	2009
Terminalerweiterung VIE-Skylink	115.371,6
Aktivierungen 3. Piste	13.295,0
Rampe Vorplatz	13.011,2
Sicherheitssysteme	9.089,2
Feuerwache und Checkpoints	8.373,3
ÖBB-Bahnhof	6.722,3
Grundstücke	5.966,8
Rollwege und Vorfelder	4.868,8
Leitsystem	4.378,6
Gepäcksortieranlage	3.988,1

Im Segment Handling in T€	2009
Spezialfahrzeuge	2.180,4
Betriebsausstattung	1.107,8

Im Segment Retail & Properties in T€	2009
Schrankenanlage Parkhäuser und -flächen	2.208,4
Speditionsgebäude	2.087,3
Office Park I	1.257,9

Im Segment Sonstige Segmente in T€	2009
Software	1.681,4
Datenverarbeitungsmaschinen	1.086,3
Infrastrukturausbau Westerweiterung	1.091,1
Betriebs- und Geschäftsausstattung	895,9
Trafostation	663,2

Im Segment Airport in T€	2008
Terminalerweiterung VIE-Skylink	163.413,1
Feuerwache	15.178,8
Aktivierungen 3. Piste	14.435,7
Gepäcksortieranlage	12.729,6
Checkpoints Ost/West/GAC und Betriebsgebäude	6.051,5
Vorfelderweiterung Nordost	5.633,2
Sicherheitssysteme	1.364,5

Im Segment Handling in T€	2008
Spezialfahrzeuge	4.568,2
Betriebsausstattung	2.416,4

Im Segment Retail & Properties in T€	2008
Parkhaus 4 Erweiterung	13.392,1
Vorplatz Skylink	8.401,1
Airport Logistic Center Nord	7.746,6

Im Segment Sonstige Segmente in T€	2008
Sicherstellung Elektroversorgung	4.758,9
Datenverarbeitungsmaschinen	1.357,8
Zentralwerkstätte und Lager	860,8

(14) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

T€	2009	2008
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.		
Nettobuchwert zum 1.1.	122.690,1	122.595,1
Zugänge	1.095,4	0,0
Umbuchungen	6.916,8	5.524,7
Abgänge	0,0	-793,8
Abschreibungen	-3.806,3	-4.635,9
Nettobuchwert zum 31.12.	126.896,0	122.690,1
Stand zum 31.12.		
Anschaffungskosten	158.573,8	152.095,8
Kumulierte Abschreibungen	-31.677,8	-29.405,6
Nettobuchwert	126.896,0	122.690,1
T€		
	2009	2008
Mieteinnahmen	14.161,3	14.179,5
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	4.651,3	4.715,7
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	677,3	946,4

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen im Wesentlichen Gebäude, die zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden. Die betrieblichen Aufwendungen für zurzeit nicht vermietete Immobilien ist durch notwendige Sanierungsarbeiten leer stehender Büroflächen im Office Park 3 bedingt.

Die Umbuchungen betreffen im Wesentlichen ein Speditionsgebäude, das per 31.12.2008 in den Anlagen in Bau ausgewiesen wurde und in 2009 in Betrieb gegangen ist.

Der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entspricht nach internen Wertermittlungen (auf Basis von Ertragswerten) zum Bilanzstichtag im Wesentlichen dem Buchwert.

(15) Beteiligungen an at equity bilanzierten Unternehmen

T€	2009	2008
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.		
Nettobuchwert zum 1.1.	104.790,1	99.704,1
Währungsumrechnung	0,0	4.607,6
Anteilige Periodengewinne	4.043,3	4.235,8
Anteilige Periodenverluste	-640,6	-288,2
Abschreibung identifizierter Vermögenswerte	-15,3	-15,3
Dividendenausschüttung	-808,6	-3.453,9
Nettobuchwert zum 31.12.	107.368,9	104.790,1

Stand zum 31.12.

Fortgeschriebene Anschaffungskosten	107.373,6	104.794,8
Kumulierte Wertanpassungen	-4,7	-4,7
Nettobuchwert	107.368,9	104.790,1

(16) Sonstige finanzielle Vermögenswerte

T€	31.12.2009	31.12.2008
Ausgereichte Darlehen und Forderungen	1.614,0	773,9
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte (Available-for-Sale)	2.309,3	2.301,7
	3.923,3	3.075,6

Die ausgereichten Darlehen und Forderungen beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC in Höhe von T€ 59,0 (Vorjahr: T€ 33,4), ein Darlehen an die Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H. in Höhe von T€ 500,0 und den Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 111,3 (Vorjahr: T€ 98,8) sowie eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 135,0 (Vorjahr: T€ 141,7).

Die zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen längerfristig gehaltene Investmentfonds in Höhe von T€ 986,0 (Vorjahr: T€ 978,4) sowie Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von T€ 1.322,2 (Vorjahr: T€ 1.322,2), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden:

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2009):

- Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft mbH, in Liquidation
- GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.
- „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH
- Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.
- VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company, in Liquidation
- VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.
- VIE Indien Projektentwicklung & Beteiligung GmbH

Anteile an nicht konsolidierten assoziierten Unternehmen (2009):

- OAO „Petroport-konzessii“ Open Stock Company

Kurzfristiges Vermögen

(17) Vorräte

in T€	31.12.2009	31.12.2008
Hilfs- und Betriebsstoffe	3.310,8	3.535,9
	3.310,8	3.535,9

Die Hilfs- und Betriebsstoffe umfassen insbesondere Enteisungsmittel, Treibstoffe, Ersatzteile und sonstiges Material für den Flughafenbetrieb.

(18) Wertpapiere

in T€	31.12.2009	31.12.2008
Investmentfonds	33.984,7	34.678,6
Rentenpapiere	28.900,0	59.740,0
	62.884,7	94.418,6

Die Investmentfonds wurden der Bewertungskategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ zugeordnet, während die Rentenpapiere als „Kredite und Forderungen“ und als „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ kategorisiert sind.

In der Vorperiode wurden die als zur Veräußerung verfügbar bewerteten Investmentfonds um T€ 5.674,0 (2007: T€ 3.923,4) erfolgswirksam im Wert gemindert, da die Wertminderungen dauerhaft waren.

Zum Stichtag sind Wertpapiere in Höhe T€ 33.984,7 (Vorjahr T€ 62.492,1) zur Verbesserung der Konditionen zugunsten von inländischen Kreditinstituten als Pfand bestellt.

(19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2009	31.12.2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	54.384,8	55.251,9
abzüglich Wertberichtigungen	-10.409,3	-6.360,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto	43.975,5	48.891,0
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	456,1	266,2
Forderungen gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	140,3	0,1
Forderungen an Finanzamt	14.040,0	9.945,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	5.315,6	4.973,4
Abgrenzungsposten	2.874,6	2.350,8
	66.802,0	66.427,3

Die Zahlungsziele der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen liegen in der Regel zwischen 8 und 30 Tagen. Für eventuelle Forderungsausfälle wurden Einzelwertberichtigungen vorgenommen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen entspricht annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert. Die Forderungen gegenüber dem Finanzamt betreffen Vorauszahlungen an Körperschaftsteuer sowie Vorsteuerguthaben.

(20) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2009	31.12.2008
Kassenbestand	130,4	194,6
Guthaben bei Kreditinstituten	5.298,1	6.448,2
	5.428,6	6.642,8

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung weniger als drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei Kreditinstituten lag zum 31. Dezember 2009 bei 0,35 Prozent (Vorjahr: 2,60 Prozent). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

Eigenkapital**(21) Grundkapital**

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 21.000.000 Stück auf Inhaber lautende stimm- und gewinnberechtigende Stückaktien. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one Share – one Vote“). Zum Bilanzstichtag befinden sich somit wie im Vorjahr 21.000.000 Aktien in Umlauf.

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 2009 vorgeschlagene Dividende beträgt € 2,10 (Vorjahr: € 2,60) je Aktie.

(22) 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 stellen die Kapitalrücklagen des Konzerns dar und entsprechen jenen des Einzelabschlusses der Flughafen Wien AG.

(23) Sonstige Rücklagen

Die Entwicklung der sonstigen Rücklagen ist in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals dargestellt.

(24) 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 31.12.2009 ausgewiesen ist.

Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Mitarbeiterstiftung

In der zehnten (außerordentlichen) Hauptversammlung am 15. November 2000 wurde ein Aktienrückkauf in der Höhe von 10 Prozent des Grundkapitals zum Zwecke der Einbringung in eine Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung beschlossen. Am 30. November 2000 wurden 2.100.000 Stück Aktien (10% des Grundkapitals) rückgekauft. Die rückgekauften Aktien wurden am 20. Dezember 2000 (2.000.000 Stück) und am 2. Februar 2001 (100.000 Stück) in die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung eingebracht. Die sich im Besitz dieser Stiftung befindlichen Aktien sind stimm- und dividendenberechtigt. Die Stiftung hat die von der Flughafen Wien AG erhaltenen Dividenden an die Mitarbeiter in ungeschmälerter Form auszuschütten.

Die Gewährung dieser aktienbasierten Vergütungen an die Mitarbeiter des Konzerns erfolgte vor Inkrafttreten des IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütungen“. Die Auswirkungen dieser Gewährung werden direkt im Eigenkapital des Konzerns unter dem Posten „Einbehaltene Ergebnisse“ erfasst. Abgesehen von der Übertragung der eigenen Aktien in den Jahren 2000 und 2001 resultieren die Auswirkungen aus für die Mitarbeiterstiftung übernommenen Körperschaftsteuerzahlungsverpflichtungen:

in T€	2009	2008
Stand zum 1.1.	13.046,4	12.761,5
Teilauflösung Rückstellung für Stiftungsaufwand	1.288,0	380,0
Latente Steuern	-322,0	-95,0
Stand zum 31.12.	14.012,4	13.046,4

(25) Minderheitenanteile

Die Minderheitenanteile umfassen die Fremddanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften. Die Minderheitenanteile zum Bilanzstichtag betreffen den Minderheitsgesellschafter RZB Holding GmbH an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s.

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

Langfristige Schulden

(26) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2009	31.12.2008
Abfertigungen	52.806,6	49.910,1
Pensionen	17.646,1	17.128,6
Jubiläumsgelder	11.317,5	10.637,1
Altersteilzeit	11.172,8	10.287,5
Stiftungsaufwendungen (langfristiger Anteil)	0,0	1.364,0
	92.943,0	89.327,3

Rückstellungen für Abfertigungen

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 des zum Zeitpunkt des Ausscheidens gültigen Bezuges. Für alle nach dem 31. Dezember 2002 beginnenden Dienstverhältnisse besteht kein Direktanspruch des Dienstnehmers mehr auf gesetzliche Abfertigung gegen den Arbeitgeber. Für diese Dienstverträge werden die Abfertigungspflichten durch die laufende Entrichtung entsprechender Beiträge an eine Mitarbeitervorsorgekasse abgegolten. Bei diesem Abfertigungsmodell ist der Arbeitgeber nur zur regelmäßigen Leistung der Beiträge verpflichtet. Im Falle eines kollektivvertraglichen Abfertigungsüberhangs werden jedoch für diese Dienstnehmer Rückstellungen gebildet.

Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2009	2008
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	49.910,1	50.734,1
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	6.361,3	6.662,4
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne(-) / Verluste (+)	1.879,5	-2.727,7
Abfertigungszahlungen	-5.344,3	-4.758,7
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	52.806,6	49.910,1

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Verluste für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ 3.650,3 (Vorjahr: T€ 2.134,7).

Der Personalaufwand enthält

in T€	2009	2008
Dienstzeitaufwand	3.673,9	3.529,4
Zinsaufwand	2.687,4	2.344,8
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	788,2
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand	6.361,3	6.662,4

Historische Information Abfertigungsrückstellung in T€

	2009	2008	2007
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	52.806,6	49.910,1	50.734,1
Erfahrungsbedingte Anpassungen (+) Gewinn / (-) Verlust	630,0	-2.365,1	-1.216,4
In % des Barwerts der Verpflichtung (DBO) zum Periodenende	1,2	-4,7	-2,4

Erfahrungsbedingte Anpassungen sind jene versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste, die durch Abweichungen individueller personenbezogener Parameterannahmen zum Unterschied zur Abweichung der auf den Gesamtbestand anzuwendenden Parameter verursacht sind. Dies betrifft unter anderem Gehaltsentwicklungen, Anzahl der Todesfälle, vorzeitige Pensionierungen sowie Austritte.

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 3.140,9 (Vorjahr: T€ 2.543,1).

Rückstellungen für Pensionen

Die Flughafen Wien AG gewährt einzelnen aktiven und ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen leistungsorientierte Pensionszuschüsse. Für diese Zusagen wurden teilweise Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen, welche gemäß IAS 19 Planvermögen darstellen. Der Rückstellungsbetrag wurde um diese Versicherungsansprüche verringert. Im Geschäftsjahr 2010 werden voraussichtlich keine Beträge in das Planvermögen eingezahlt werden.

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 Prozent 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.

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

Das Unternehmen leistet für sämtliche in die Pensionskasse einbezogenen Mitarbeiter Beiträge in der Höhe von 2,5 Prozent des Monatsgrundbezuges, 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.

Überleitung der in der Bilanz ausgewiesenen Pensionsrückstellung

in T€	2009	2008
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	22.735,6	22.068,6
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31.12.	-5.089,5	-4.940,0
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	17.646,1	17.128,6

Entwicklung des Barwerts der Verpflichtung (DBO)

in T€	2009	2008
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 1.1.	22.068,6	22.230,6
Dienstzeitaufwand	966,5	364,4
Zinsaufwand	1.036,3	1.035,8
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne(-) / Verluste(+)	-81,1	-268,8
Pensionszahlungen	-1.254,7	-1.293,4
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	22.735,6	22.068,6

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Gewinne für Pensionsrückstellungen T€ 765,6 (Vorjahr T€ 704,7).

Entwicklung des Planvermögens

in T€	2009	2008
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 1.1.	4.940,0	3.320,9
Ertrag aus Planvermögen	149,5	85,7
Einzahlungen des Arbeitgebers	0,0	1.533,4
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31.12.	5.089,5	4.940,0

Das Planvermögen umfasst qualifizierte Rückdeckungsversicherungen.

Der Personalaufwand enthält

in T€	2009	2008
Dienstzeitaufwand	966,5	364,4
Zinsaufwand	1.036,3	1.035,8
Ertrag aus Planvermögen	-149,5	-85,7
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand	1.853,4	1.314,5

Historische Information Pensionsverpflichtung

in T€	2009	2008	2007
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	22.735,6	22.068,6	22.230,6
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert	-5.089,5	-4.940,0	-3.320,9
Unterdeckung (+) / Überschuss (-)	17.646,1	17.128,6	18.909,6
Erfahrungsbedingte Anpassungen (+) Gewinn / (-) Verlust	-1.196,3	-570,3	-1.651,6
In % des Barwerts der Verpflichtung (DBO) am Periodenende	-5,3	-2,6	-7,4
In % des Planvermögens am Periodenende	-23,5	-11,5	-49,7

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.411,8 (Vorjahr: T€ 1.528,0).

Rückstellungen für Jubiläumsgelder

Den Mitarbeitern der österreichischen Gesellschaften 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€	2009	2008
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	10.637,1	10.380,6
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	1.140,2	615,9
Jubiläumsgeldzahlungen	-459,8	-359,4
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	11.317,5	10.637,1

Der Personalaufwand enthält

in T€	2009	2008
Dienstzeitaufwand	589,6	717,0
Zinsaufwand	573,1	479,8
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne(-) / Verluste (+)	-22,5	-580,9
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	1.140,2	615,9

Rückstellungen für Altersteilzeit

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

in T€	1.1.2009	Verbrauch	Neubildung	31.12.2009
Altersteilzeit	10.287,5	-2.523,4	3.408,7	11.172,8

Rückstellung für Stiftungsaufwand

Die Rückstellung für Stiftungsaufwand betrifft die kurz- und langfristigen Verpflichtungen zur Abdeckung der Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung. Die Entwicklung der Rückstellung erfolgt ergebnisneutral gegen das Eigenkapital.

in T€	1.1.2009	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	31.12.2009
Stiftungsaufwendungen	2.194,3	-76,0	-1.288,0	76,0	906,3
davon kurzfristig	830,3				906,3
davon langfristig	1.364,0				0,0

(27) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	31.12.2009	31.12.2008
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	90.671,6	120.132,3
Bankdarlehen langfristig	591.551,6	488.198,2
Finanzverbindlichkeiten	682.223,2	608.330,5

Die Aufnahme der Bankdarlehen erfolgte zur Finanzierung der umfangreichen Ausbauprojekte am Flughafen Wien. Im Geschäftsjahr 2009 wurde durch die Konzerngesellschaft VIE Malta Finance Ltd. ein Schuldscheindarlehen in Höhe von € 103,5 Mio. begeben. Dieses Schuldscheindarlehen weist eine Laufzeit von vier bis sechs Jahren sowie eine Verzinsung von 4,0 Prozent auf. Wie im Vorjahr beträgt das Kreditvolumen bei der Europäischen Investitionsbank € 400,0 Mio. mit einer fixen Verzinsung beider Tranchen von durchschnittlich 4,5 Prozent. Diese Darlehen haben eine Laufzeit bis Juni 2031, wovon die ersten neun Jahre tilgungsfrei sind. Aufgrund der Begebung des Schuldscheindarlehens konnten die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten auf € 90,7 Mio. reduziert werden.

Die Bankdarlehen weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2009	31.12.2008
bis zu einem Jahr	90.671,6	120.132,3
mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	59.561,6	9.730,0
mehr als fünf Jahre	531.990,0	478.468,2
	682.223,2	608.330,5

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen.

(28) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschafter	1.585,7	1.585,7
Umweltfonds (langfristiger Anteil)	17.017,3	8.373,3
Abgrenzungsposten	29.083,6	30.214,0
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	2.451,0	3.520,9
	50.137,6	43.693,9

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds betreffen die Verpflichtungen aus dem Mediationsverfahren. Aufgrund der später als angenommen eintretenden Auszahlungsvoraussetzungen wurde der im Vorjahr als kurzfristig ausgewiesene Teil in Höhe von T€ 9.199,2 in die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten umgliedert.

Die Abgrenzungsposten beinhalten im Wesentlichen von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den im Jahr 2005 fertig gestellten Flugsicherungsturm. Die Mietvertragsdauer 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 konform der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlagen erfolgswirksam erfasst.

Kurzfristige Schulden

(29) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2009	31.12.2008
Nicht konsumierte Urlaube	10.295,7	14.194,7
Andere Personalansprüche	5.446,1	4.315,7
Ertragsteuern	835,0	300,0
Stiftungsaufwendungen	906,3	830,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	58.070,5	69.779,8
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	7.531,1	9.751,2
Sonstige übrige Rückstellungen	8.613,4	8.982,6
	91.698,3	108.154,2

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2009

in T€	Buchwert zum			Buchwert zum	
	1.1.2009	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	31.12.2009
Nicht konsumierte Urlaube	14.194,7	-3.928,5	0,0	29,5	10.295,7
Andere Personalansprüche	4.315,7	-4.008,1	-213,5	5.352,1	5.446,1
Ertragsteuern	300,0	-297,1	-1,9	834,0	835,0
Stiftungsaufwendungen	830,3	-867,1	0,0	943,1	906,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	69.779,8	-33.231,0	-1.363,7	22.885,4	58.070,5
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	9.751,2	-8.566,9	-870,0	7.216,9	7.531,1
Sonstige übrige Rückstellungen	8.982,6	-3.073,3	-1.553,2	4.257,3	8.613,4
Summe	108.154,2	-53.972,1	-4.002,3	41.518,4	91.698,3

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

Die sonstigen übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadenersatzforderungen, einer Rückstellung für Sicherheitsbeiträge und der Haftpflichtversicherung für das Jahr 2009 zusammen.

(30) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2009	31.12.2008
Gegenüber Dritten	97.512,1	56.529,6
Gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	6.232,0	5.050,1
Gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	60,0	0,2
	103.804,1	61.579,9

(31) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2009	31.12.2008
Umweltfonds (kurzfristiger Anteil)	0,0	9.199,2
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	1.412,0	1.502,6
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	4.522,4	5.395,4
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.024,0	1.308,9
Verbindlichkeiten gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	5.775,1	5.140,6
Kreditorische Debitoren	1.225,8	1.399,8
Abgrenzungsposten Löhne	6.278,8	6.635,1
Andere Abgrenzungsposten	2.210,7	2.381,7
Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschaftern	8.170,0	7.700,0
Andere sonstige Verbindlichkeiten	2.146,4	1.683,4
	32.765,3	42.346,8

Die Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschaftern bestehen aufgrund einer Put-Option für die Minderheitsgesellschafter an der slowakischen Tochtergesellschaft KSC Holding a.s. zum Verkauf ihrer Anteile.

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

Aufgrund der erwarteten Auszahlungstermine erfolgte eine Umgliederung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds von den kurzfristigen in die langfristigen Verbindlichkeiten.

Sonstige Angaben

(32) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt. Die Zusammensetzung des Finanzmittelbestands kann der Anhangeläuterung (20) entnommen werden.

Zinsenzahlungen sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet. Davon entfallen T€ 4.739,1 (Vorjahr: T€ 7.738,5) auf Zinseneinzahlungen und T€ 22.089,8 (Vorjahr: T€ 22.158,6) auf Zinsenauszahlungen. Die Dividendeneinzahlungen betragen T€ 1.063,6 (Vorjahr: T€ 3.859,9). Die Dividendenauszahlung der Flughafen Wien AG wird unter der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Als nicht zahlungswirksame Transaktion wurden Anschaffungen von Sachanlagen aus der Geldflussrechnung eliminiert. Unter Berücksichtigung von Auszahlungen, die in den Vorjahren eliminiert wurden, ergab sich eine Eliminierung von T€ 15.422,6 (Vorjahr: T€ 29.310,6).

(33) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Forderungen, ausgereichte Darlehen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die folgenden Tabellen zeigen eine Überfälligkeitsanalyse der Forderungen, ausgereichten Darlehen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten sowie die Entwicklung der Wertberichtigungen:

	Buchwert nach Wertberich- tigungen 31.12.2009	davon weder wertge- mindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tage	von 91 bis 180 Tage	von 181 bis 360 Tage	mehr als 360 Tage
2009 in T€							
Restlaufzeit bis 1 Jahr	49.683,4	35.971,8	3.217,9	7.333,0	619,2	925,0	97,4
Restlaufzeit über 1 Jahr	21.614,0	21.614,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	71.297,4	57.585,8	3.217,9	7.333,0	619,2	925,0	97,4

	Buchwert nach Wertberich- tigungen 31.12.2008	davon weder wertge- mindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tage	von 91 bis 180 Tage	von 181 bis 360 Tage	mehr als 360 Tage
2008 in T€							
Restlaufzeit bis 1 Jahr	54.200,5	37.539,7	6.363,2	4.334,5	763,5	766,9	437,8
Restlaufzeit über 1 Jahr	50.773,9	50.773,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	104.974,3	88.313,6	6.363,2	4.334,5	763,5	766,9	437,8

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen und ausgereichten Darlehen deuten zum Abschlussstichtag keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

Die Wertberichtigungen betreffen im Wesentlichen die sonstigen Forderungen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und haben sich wie folgt entwickelt:

2009 in T€	Wertberichtigung		Wertberichtigung
	1.1.2009	Veränderung ¹⁾	31.12.2009
Einzelwertberichtigungen	8.210,8	3.989,6	12.200,3
Pauschale (Einzel-)Wertberichtigungen	49,6	58,9	108,5
	8.260,4	4.048,5	12.308,8

1) Saldo aus Zuführung, Auflösung und Verwendung

2008 in T€	Wertberichtigung		Wertberichtigung
	1.1.2008	Veränderung ¹⁾	31.12.2008
Einzelwertberichtigungen	4.890,8	3.319,8	8.210,6
Pauschale (Einzel-)Wertberichtigungen	25,5	24,1	49,6
	4.916,2	3.344,0	8.260,2

1) Saldo aus Zuführung, Auflösung und Verwendung

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen (im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen) betragen in der Berichtsperiode 2009 T€ 43,0 (Vorjahr: T€ 175,2).

Eine Analyse der wertgeminderten Forderungen zum Abschlussstichtag hinsichtlich ihrer Überfälligkeit ergab:

2009 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen	Einzelwertberichtigung	Pauschale (Einzel-)Wertberichtigung	Buchwert nach Wertberichtigungen
	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2009
Überfällig < 1 Jahr	5.706,3	5.357,4	108,4	240,6
Überfällig > 1 Jahr	7.276,0	6.808,0	0,1	467,9
Summe	12.982,4	12.165,4	108,5	708,5

2008 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen	Einzelwertberichtigung	Pauschale (Einzel-)Wertberichtigung	Buchwert nach Wertberichtigungen
	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2008
Überfällig < 1 Jahr	3.992,2	3.607,8	48,2	336,2
Überfällig > 1 Jahr	5.260,2	4.603,0	1,3	665,9
Summe	9.252,4	8.210,8	49,5	992,1

Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

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

2009 in T€	Brutto Cash-Flows		Cash-Flows		
	Buchwert 31.12.2009	gesamt zum 31.12.2009	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Fix verzinste Bankdarlehen	558.059,2	845.907,5	111.535,6	124.445,8	609.916,2
Variabel verzinste Bankdarlehen	124.164,0	119.963,5	19.963,5	44.800,0	55.200,0
Lieferantenverbindlichkeiten	103.804,1	103.804,1	103.804,1	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	29.435,5	29.435,5	27.853,3	0,0	1.582,2
Derivative Verbindlichkeiten	540,3	572,3	158,6	413,7	0,0
Summe			263.315,0	169.669,5	666.698,4

2008 in T€	Brutto Cash-Flows		Cash-Flows		
	Buchwert 31.12.2008	gesamt zum 31.12.2008	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Fix verzinste Bankdarlehen	581.903,9	921.606,8	148.217,5	112.719,8	660.669,4
Variabel verzinste Bankdarlehen	26.426,6	24.060,1	24.060,1	0,0	0,0
Lieferantenverbindlichkeiten	61.579,9	61.579,9	61.579,9	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	26.845,3	26.845,3	16.886,3	8.373,3	1.585,7
Derivative Verbindlichkeiten	376,1	406,3	158,6	247,7	0,0
Summe			250.902,2	121.340,9	662.255,1

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2009 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 2009 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

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

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

2009 in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2009	Nominalwert = Zeitwert
AKTIVA			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Zahlungsmittel	5.428,6	5.428,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	44.431,6	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen	LaR	26.872,2	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert)	AfS	1.323,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	43.870,8	

PASSIVA

Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	103.804,1	
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	682.223,2	
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	27.793,2	
Derivative finanzielle Schulden			
Derivate mit Hedgebeziehung	Hedging	540,3	

Erläuterung der Bewertungskategorien:

LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables), AfS – Zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available-for-Sale)

HfT – Zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente (Held-for-Trading), Hedging – Sicherungsmaßnahmen,

FLAC – Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

2008 in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2008	Nominalwert = Zeitwert
AKTIVA			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Zahlungsmittel	6.642,8	6.642,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	49.157,3	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen	LaR	55.817,8	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert)	AfS	1.323,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	45.397,0	

PASSIVA

Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	61.579,9	
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	608.330,5	
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	26.845,3	
Derivative finanzielle Schulden			
Derivate mit Hedgebeziehung	Hedging	376,1	

Erläuterung der Bewertungskategorien:

LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables), AfS – Zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available-for-Sale)

HfT – Zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente (Held-for-Trading), Hedging – Sicherungsmaßnahmen,

FLAC – Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

Wertansatz nach IAS 39

Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Anschaffungs- kosten	Zeitwert erfolgs- neutral	Zeitwert erfolgs- wirksam	Zeitwert 31.12.2009
				5.428,6
44.431,6				44.431,6
26.872,5				26.872,5 ¹⁾
1.129,9	193,4			1.323,3
	632,6	43.238,1		43.870,8
103.804,1				103.804,1
682.223,2				433.661,6 ²⁾
27.793,2				27.793,2
		540,3		540,3

- 1) Da aufgrund von teilweise fehlenden Marktwerten der beizulegende Zeitwert nicht zuverlässig ermittelbar ist, werden hier vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.
- 2) Aufgrund des hohen Anteils an langfristigen festverzinslichen Krediten und der im Jahr 2009 unverändert hohen Risikoprämien bei Finanzierungen (credit spreads), ergab sich eine deutliche Abweichung der beizulegenden Zeitwerte von den fortgeführten Anschaffungskosten.

Wertansatz nach IAS 39

Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Anschaffungs- kosten	Zeitwert erfolgs- neutral	Zeitwert erfolgs- wirksam	Zeitwert 31.12.2008
				6.642,8
49.157,3				49.157,3
55.817,8				55.817,8 ¹⁾
1.129,9	193,4			1.323,3
	632,6	10.085,8	34.678,6	45.397,0
61.579,9				61.579,9
608.330,5				358.283,6 ²⁾
26.845,3				26.845,3
		376,1		376,1

- 1) Da aufgrund von teilweise fehlenden Marktwerten der beizulegende Zeitwert nicht zuverlässig ermittelbar ist, werden hier vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.
- 2) Aufgrund des hohen Anteils an langfristigen festverzinslichen Krediten und der im Jahr 2008 erheblich gestiegenen Risikoprämien bei Finanzierungen (credit spreads) ergab sich eine deutliche Abweichung der beizulegenden Zeitwerte von den fortgeführten Anschaffungskosten.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die der Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)“ zugeordneten nicht konsolidierten Beteiligungen sind nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente, deren beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar waren und die daher zu Anschaffungskosten oder fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden.

Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben regelmäßig kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen annähernd die beizulegenden Zeitwerte dar.

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

Bewertungstechniken und Annahmen für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

Der beizulegende Zeitwert von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten wird wie folgt bestimmt: 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 bestimmt (beinhaltet notierte kündbare Obligationen, Wechsel, Schuldverschreibungen und unbefristete Anleihen). Die in der Stufe 2 eingeordneten Wertpapiere werden zwar nicht selbst an der Börse gehandelt, beinhalten jedoch ausschließlich Aktien und Anleihen, die an öffentlichen Börsen gehandelt werden. Der beizulegende Zeitwert dieser Wertpapiere wird von den Marktwerten der an den öffentlichen Börsen notierenden Aktien und Anleihen abgeleitet. Der beizulegende Zeitwert von anderen finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden (außer Derivaten) werden unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und unter Rückgriff auf aktuelle Marktparameter berechnet. Dazu werden die bereits fixierten oder unter Anwendung der aktuellen Zinsstrukturkurve über Forward Rates ermittelten Zahlungsströme mit den aus der am Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmten Diskontfaktoren auf den Bewertungsstichtag diskontiert.

Der beizulegende Zeitwert von Derivaten wird anhand von Marktpreisen ermittelt. Bei nicht börsengehandelten Geschäften werden Preise für vergleichbare Geschäfte oder Auflösungsangebote der jeweiligen Geschäftspartner herangezogen. Für Zinsswaps entspricht der beizulegende Zeitwert dem Betrag, den der Konzern bei Beendigung des Finanzinstruments zum Abschlussstichtag entweder erhalten würde oder zahlen müsste. Dieser wird unter Anwendung der zum Abschlussstichtag relevanten Zinssätze und Zinsstrukturkurven berechnet.

In der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente

In der folgenden Übersicht werden die Finanzinstrumente, die nach ihrer erstmaligen Erfassung zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, analysiert. Dabei werden sie in die Stufen 1 bis 3 eingeordnet, die der Erheblichkeit der in die Bewertung einfließenden Faktoren Rechnung tragen:

- die auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten notierten (unverändert übernommenen) Preise (Stufe 1),
- Inputfaktoren, bei denen es sich nicht um die auf Stufe 1 berücksichtigten notierten Preise handelt, die sich aber für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt (d.h. als Preis) oder indirekt (d.h. in Ableitung von Preisen) beobachten lassen (Stufe 2) und
- nicht auf beobachtbaren Marktdaten basierende Faktoren für die Bewertung des Vermögenswerts oder der Verbindlichkeit (nicht beobachtbare Inputfaktoren) (Stufe 3).

	31.12.2009			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
AKTIVA				
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (AfS)	9.253,4	33.984,7	0,0	43.238,1
Afs finanzielle Vermögenswerte gesamt	9.253,4	33.984,7	0,0	43.238,1
PASSIVA				
Finanzielle Verbindlichkeiten zum Zeitwert				
Derivate mit Sicherungsbeziehung (Hedging)	0,0	540,3	0,0	540,3
Derivate Gesamt	0,0	540,3	0,0	540,3

	31.12.2008			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
AKTIVA				
Available-for-sale finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	10.085,8	34.678,6	0,0	44.764,3
Afs finanzielle Vermögenswerte gesamt	10.085,8	34.678,6	0,0	44.764,3
PASSIVA				
Finanzielle Verbindlichkeiten zum Zeitwert				
Derivate mit Sicherungsbeziehung (Hedging)	0,0	376,1	0,0	376,1
Derivate gesamt	0,0	376,1	0,0	376,1

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

Wesentliche Annahmen für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere

Der beizulegende Zeitwert der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere wird, sofern sie unter die Stufe 1 fallen, anhand von zum jeweiligen Stichtag gültigen Marktpreisen (Börsenkursen) ermittelt. Die in der Stufe 2 eingeordneten Wertpapiere werden zwar nicht selbst an der Börse gehandelt, beinhalten jedoch ausschließlich Aktien und Anleihen, die an öffentlichen Börsen gehandelt werden. Der beizulegende Zeitwert dieser Wertpapiere wird von den Marktwerten der an den öffentlichen Börsen notierenden Aktien und Anleihen abgeleitet.

Derivate mit Sicherungsbeziehungen

Für Zinsswaps entspricht der beizulegende Zeitwert dem Betrag, den der Konzern bei Beendigung des Finanzinstruments zum Abschlussstichtag entweder erhalten würde oder zahlen müsste. Dieser wird unter Anwendung der zum Abschlussstichtag relevanten Zinssätze und Zinsstrukturkurven berechnet.

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2009 in T€	aus der Folgebewertung					Netto- ergebnis 2009
	zum Zeit- aus wert erfolgs- Zinsen	wirksam	zum Zeit- wert erfolgs- neutral	Währungs- umrechnung	Währungs- berichtigung	
Zahlungsmittel	39,6			-1,0		38,6
Kredite und Forderungen (LaR)	2.073,1			-0,8	-4.425,0	-2.352,7
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	2.261,3		500,3			-33,7 2.727,9
Finanzielle Schulden zu fort- geführten Anschaffungs- kosten (FLAC)	-9.454,3					-9.454,3
Hedging	-212,7		-164,2			-377,0
Summe	-5.293,0		336,0	-1,8	-4.425,0	-33,7 -9.417,5

2008 in T€	aus der Folgebewertung					Netto- ergebnis 2008
	zum Zeit- aus wert erfolgs- Zinsen	wirksam	zum Zeit- wert erfolgs- neutral	Währungs- umrechnung	Währungs- berichtigung	
Zahlungsmittel	491,6			1,0		492,6
Kredite und Forderungen (LaR)	1.809,8			-0,3	-3.591,1	-1.781,6
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	5.397,2	-5.685,7	-257,7			-7.001,3 -7.547,5
Zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente	707,8					133,0 840,8
Finanzielle Schulden zu fort- geführten Anschaffungs- kosten (FLAC)	-12.821,9					-12.821,9
Hedging	90,8		-376,1			-285,3
Summe	-4.324,6	-5.685,7	-633,8	0,7	-3.591,1-6.868,3	-21.102,9

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der Flughafen Wien im sonstigen Finanzergebnis, ausgenommen die der Bewertungskategorie „Kredite und Forderungen“ zurechenbaren Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen sowie auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen dargestellt sind.

In das Ergebnis aus der Folgebewertung der Finanzinstrumente, die der Bewertungskategorie „Zu Handelszwecken gehalten“ zugeordnet sind, gehen sowohl Zins- als auch Marktwertbewertungseffekte ein.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie „Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten“ in Höhe von netto T€ 9.454,3 (Vorjahr: T€ 12.821,9) beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert. Enthalten sind hierunter auch Zinserträge aus einem Zinsderivat, welches der Flughafen Wien in der Berichtsperiode im Rahmen eines Cash-Flow Hedge als Sicherungsinstrument zur Absicherung des Zahlungsstromrisikos finanzieller Verbindlichkeiten eingesetzt hat.

Im Rahmen der erfolgsneutralen Erfassung der Wertänderungen von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten wurden im Geschäftsjahr 2009 Bewertungsgewinne von netto T€ 500,3 (Vorjahr: Bewertungsverluste von netto T€ 257,7) im Eigenkapital erfasst. Von den im Eigenkapital erfassten Beträgen wurden im Geschäftsjahr 2008 keine Ergebnisse in die Gewinn- und Verlustrechnung transferiert (Vorjahr: Verluste von insgesamt T€ 2.550,6).

(34) Derivative Finanzinstrumente

Zinstauschvereinbarungen (Zinsswaps)

In 2007 hat der Flughafen Wien zur Sicherung des Zahlungsstromrisikos einer variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeit einen Receiver Zinsswap („Empfange fix – zahle variabel“) abgeschlossen. Als Grundgeschäft wurde die variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeit in Höhe des Nominalwerts des Zinsswap designiert. Die Zahlungsstromänderungen des Grundgeschäftes, die sich aus den Veränderungen des variablen Zinssatzes ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen des Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, das variabel verzinsliche Bankdarlehen in eine festverzinsliche Finanzschuld zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten zu sichern. Bonitätsrisiken sind nicht Teil der Sicherung.

Strukturierte Zinsswaps	31.12.2009	31.12.2008
Nominalwerte in T€	10.000,0	10.000,0
Beizulegender Zeitwert	-540,3	-376,1
Durchschnittlich empfangener Zinssatz	0,72%	4,68%
Durchschnittlich zu zahlender Zinssatz	3,76%	3,76%
Restlaufzeit in Jahren	2,9	3,9

Die Bewertung erfolgt zu Marktdaten des Bewertungsstichtages. Der Bewertung liegen allgemein anerkannte Bewertungsmodelle (Black-Scholes, Heath-Jarrow-Morton) zugrunde. Die durchschnittlich variablen Zinssätze, die während der Laufzeit der Zinstauschvereinbarungen wesentlichen Änderungen unterliegen können, entsprechen den am Bilanzstichtag gültigen Zinssätzen.

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird prospektiv mit der Critical Terms Match Method nach IAS 39.AG 108 ermittelt. Retrospektiv wird die Wirksamkeit zu jedem Bilanzstichtag mit einem Effektivitätstest nach der kumulativen Dollar-Offset-Methode überprüft. Dazu werden im Grund- und Sicherungsgeschäft die Zahlungsstromänderungen ermittelt und zueinander ins Verhältnis gesetzt. Liegt der Quotient zwischen 80 Prozent und 125 Prozent, ist der Hedge effektiv. Die Sicherungsbeziehung war zum Abschlussstichtag effektiv. Aus der erfolgsneutralen Realisierung der Wertänderung des Sicherungsgeschäfts resultiert im Geschäftsjahr 2009 ein in der Sicherungsrücklage erfasster Verlust von T€ 123,2 (Vorjahr: Gewinn von T€ 308,2).

(35) Risikomanagement

Finanzwirtschaftliche Risiken

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktrisiken sowie 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 Wertpapiere (Investmentfonds, Anleihen) gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangelerläuterung (33) dargestellt.

Kreditrisiko

Der Flughafen Wien 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 Kredit-Rating von zumindest A (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 fortlaufend überwacht. Dem Risiko resultierend aus Forderungsausfällen wird durch kurze Zahlungsfristen, dem Einfordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie der vermehrten Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Ausfallrisiken wird mittels Einzelwertberichtigungen und pauschalierten Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. 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 (einschließlich derivativer Finanzinstrumente mit positivem Marktwert) repräsentieren gleichzeitig das maximale Ausfall- und Bonitätsrisiko, da zum Abschlussstichtag keine wesentlichen, das maximale Ausfallrisiko mindernde Vereinbarungen (wie z.B. Aufrechnungsvereinbarungen) bestehen.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangelerläuterung (33) 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 verzinnten Finanzinstrumenten und das Zahlungsstromrisiko bei variabel verzinnten Finanzinstrumenten und liegt vor allem bei langfristigen Finanzinstrumenten vor. Solche längere 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. Unter Berücksichtigung der gegebenen und der geplanten Schuldenstruktur setzt die Treasury-Abteilung selektiv Zinsderivate ein, um die Zinsausstattung für die Finanzverbindlichkeiten der vom Management gewünschten Zusammensetzung anzupassen und so das Risiko sich ändern der Zinsen zu minimieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche Auswirkungen hypothetische 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 Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash-Flow Hedge zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- Zinssatzänderungen wirken sich auf das Zinsergebnis von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht als Grundgeschäfte im Rahmen von Cash-Flow-Hedge-Beziehungen gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten mit ein.
- Zinssatzänderungen von Zinsderivaten (Zinsswaps), die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2009 um 100 Basispunkte höher/geringer gewesen wäre, wäre das Ergebnis um T€ 657,0 geringer/höher (Vorjahr: T€ 150,2 höher/geringer) gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung von T€ 657,0 (Vorjahr: T€ 150,2) ergibt sich aus den potenziellen Effekten aus variabel verzinslichen Wertpapieren und Finanzschulden. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2009 um 100 Basispunkte höher/geringer gewesen wäre, wäre das Eigenkapital unter Berücksichtigung von Steuerwirkungen um T€ 492,7 niedriger/höher (Vorjahr: T€ 112,7 höher/niedriger) gewesen.

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.

Währungskursrisiken im Finanzierungsbereich resultieren aus finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung und aus Darlehen in Fremdwährung, die zur Finanzierung an Konzerngesellschaften ausgereicht werden. Der Flughafen Wien war zum Abschlussstichtag keinen wesentlichen Fremdwährungsrisiken im Finanzierungsbereich ausgesetzt.

Im operativen Bereich wickeln die einzelnen Konzernunternehmen ihre Aktivitäten nahezu ausschließlich in ihrer jeweiligen funktionalen Währung ab, die überwiegend 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 denominiert. Währungskursänderungen haben daher im Wesentlichen keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.

Zinserträge und -aufwendungen aus Finanzinstrumenten werden ebenfalls überwiegend direkt in funktionaler Währung erfasst. Daher können auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf die betrachteten Größen entstehen.

Unverzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Eigenkapitalinstrumente sind nicht monetär und somit mit keinem Währungsrisiko im Sinne des IFRS 7 behaftet.

Demnach ist das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den Flughafen-Wien-Konzern zum Abschlussstichtag als gering anzusehen, und folglich wird auf eine quantitative Währungssensitivitätsanalyse verzichtet.

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. Zum 31. Dezember 2009 und 2008 hatte der Flughafen-Wien-Konzern keine als zur Veräußerung verfügbar kategorisierte Beteiligung im Bestand.

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des Flughafen-Wien-Konzerns zielt, abgesehen von der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts, auf 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 Netto-Finanzschulden (lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel und der kurzfristigen Wertpapiere) und des Eigenkapitals gemäß Konzern-Bilanz. 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, mittelbar soll jedoch die Fremdkapitalquote nicht mehr als zwei Drittel betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€	2009	2008
Finanzschulden	682.223,2	608.330,5
- Liquide Mittel	-5.428,6	-6.642,8
- Kurzfristige Wertpapiere	-62.884,7	-94.418,6
= Netto-Finanzschulden	613.909,9	507.269,1
./. Buchwert Eigenkapital	794.792,4	776.384,3
= Gearing	77,2%	65,3%

Das Gearing erhöhte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch die Aufnahme von Fremdmitteln in Höhe von € 73,9 Mio. (Vorjahr: € 140,0 Mio.) sowie der Bewertung bzw. dem Verkauf von Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens in Höhe von € 31,5 Mio.

Weder die Flughafen Wien AG noch ihre Tochterunternehmen unterliegen externen Mindestkapitalanforderungen.

(36) Operating-Leasingverhältnisse

Flughafen Wien als Leasinggeber

In der folgenden Tabelle werden die 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 am Standort Flughafen Wien (inklusive der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien).

in T€	2009	2008 ¹⁾
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	109.092,9	122.899,9
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	5.996,1	7.759,5
Künftige Mindestleasingzahlungen		
Bis zu einem Jahr	53.724,5	54.291,3
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	90.386,9	88.178,1
Länger als fünf Jahre	230.429,7	240.155,3

1) angepasst

Flughafen Wien als Leasingnehmer

Wesentliche langfristige unkündbare Leasingverträge, bei denen der Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer auftritt, bestehen mit der HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH über die Anmietung von Betriebsgebäuden am Flughafen Wien sowie mit der SITA Information Networking Computing Inc., USA, über die Anmietung von Betriebs- und Geschäftsausstattung inklusive Betriebssoftware betreffend die Abfertigungsschalter in den Terminals. In der folgenden Tabelle werden die aus diesen Verträgen zu leistenden Leasingzahlungen dargestellt:

in T€	2009	2008
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	8.101,9	9.907,6
davon erfolgswirksam als Aufwand erfasste bedingte Mietzahlungen (Zins)	3.217,4	5.764,2

Künftige Mindestleasingzahlungen

Bis zu einem Jahr	6.861,7	10.245,1
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	22.965,4	37.871,0
Länger als fünf Jahre	57.206,5	102.303,6

Die in der Berichtsperiode erfolgswirksam als Aufwand erfassten bedingten Mietzahlungen sind an einen festen Referenzzinssatz (6-M-EURIBOR) gebunden.

(37) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

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

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 der Höhe von T€ 4.672,9 (Vorjahr: T€ 4.936,0).

Die MMLC hat einen Kredit mit einer Laufzeit bis Mitte 2018 und einem per 31. Dezember 2009 aushaftenden Obligo von € 17,4 Mio. in Anspruch genommen. Wir, die Flughafen Wien AG, haben zugesagt, dass die Anteile an der MMLC während der Laufzeit des Kredits nicht veräußert werden. Wir haben uns gegenüber dem Kreditinstitut verpflichtet, dafür zu sorgen, dass alle unsere Beteiligungsgesellschaften zu jeder Zeit eine gesunde finanzielle Lage aufweisen, und erklärt, dass es unsere Unternehmenspolitik ist, dass die MMLC ihre finanziellen Verpflichtungen jederzeit erfüllt, und dafür zu sorgen, dass die MMLC finanziell so ausgestattet ist, dass sie ihre Verpflichtungen jederzeit erfüllen kann.

Seit 2009 ist eine steuerliche Außenprüfung der österreichischen Gesellschaften für die Jahre 2004 bis 2007 (Körperschaft- und Umsatzsteuer) sowie eine Nachschau gemäß § 144 BAO betreffend die Jahre 2008 und 2009 im Gange, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses noch nicht abgeschlossen war. Etwaige sich daraus ergebende Verpflichtungen sind zum Bilanzstichtag nicht verlässlich abschätzbar.

Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Punkt (26).

Zur Verpfändung von Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens siehe Punkt (18).

Für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 104,4 Mio. (Vorjahr: € 166,5 Mio.).

(38) Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

Das Land Niederösterreich und die Stadt Wien halten jeweils 20 Prozent der Aktien an der Flughafen Wien AG. Beide haben aufgrund ihrer Beteiligungshöhe einen maßgeblichen Einfluss auf die Flughafen Wien AG und gelten daher als nahe stehende Unternehmen der Flughafen Wien AG. Sowohl mit dem Land Niederösterreich als auch mit der Stadt Wien wurden im Geschäftsjahr keine wesentlichen Geschäftsbeziehungen unterhalten.

Darüber hinaus sind alle verbundenen, gemeinschaftlich geführten und assoziierten Unternehmen sowie Personen in Schlüsselpositionen des Managements und die Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG nahe stehende Unternehmen oder Personen. 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€ 5.637,1 (Vorjahr: T€ 4.923,4).

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2009 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 1.017,9 (Vorjahr: T€ 997,1) sowie gegenüber dem assoziierten Unternehmen Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 968,6 (Vorjahr: T€ 858,1).

Am 31. Dezember 2009 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen T€ 611,6 (Vorjahr: T€ 546,5). Die Wertberichtigungen für diesen Posten betragen T€ 372,0 (Vorjahr: T€ 372,0). Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen auf T€ 5.835,2 (Vorjahr: T€ 5.142,5).

Natürliche nahe stehende Personen

Es haben keine wesentlichen Transaktionen zwischen dem Flughafen-Wien-Konzern und Personen in Schlüsselpositionen des Managements und deren nächsten Familienangehörigen stattgefunden. Die Beziehungen zu den Organen des Unternehmens können der Anhangelerläuterung (39) entnommen werden.

(39) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt:

im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2009	2008
Arbeiter	2.993	3.119
Angestellte	1.156	1.146
	4.148	4.266

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2009 und 2008 folgende Vergütungen:

in T€	2009	2009	2009	2009	2008
	Fixe Bezüge	Erfolgsabhängige Bezüge 2008	Sachbezüge	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Mag. Christian Domany	190,3	145,1	5,4	340,8	430,3
Mag. Herbert Kaufmann	253,8	145,1	7,5	406,4	430,5
Ing. Gerhard Schmid	253,8	145,1	7,5	406,4	430,5
Komm.Rat Ernest Gabmann	211,7	0,0	5,6	217,2	0,0
	909,5	435,3	25,9	1.370,7	1.291,4

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2008, die im Jahr 2009 ausbezahlt wurden. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management. Zur Abdeckung der Pensionsansprüche des Vorstands besteht eine Rückdeckungsversicherung.

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€ 675,6 (Vorjahr: T€ 670,3).

Aufwendungen für Personen in Schlüsselpositionen

Als Personen in Schlüsselpositionen werden die Vorstandsmitglieder, die Prokuristen der Flughafen Wien AG sowie die Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG angesehen. Für diese wurden die folgenden Vergütungen einschließlich der Veränderung von Rückstellungen gewährt:

Geschäftsjahr 2009	Leitende		
in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	160,4	1.370,7	1.923,5
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	1.012,4	66,9
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	3,5	12,8
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	83,9	82,6
Summe	160,4	2.470,5	2.085,8

Geschäftsjahr 2008

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	167,8	1.291,4	1.650,9
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	501,5	61,8
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	2,6	14,3
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	40,7	64,1
Summe	167,8	1.836,2	1.791,1

(40) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Die Verkehrszahlen für Jänner 2010 lassen eine langsame Erholung erkennen. Die Zahl der abgefertigten Passagiere stieg im Vergleich zum Jänner 2009 um 4,1 Prozent auf insgesamt 1.202.594 Fluggäste. Die Flugbewegungen gingen um 2,7 Prozent zurück, während das Höchstabfluggewicht (MTOW) um 1,0 Prozent und die Fracht um 30,8 Prozent zulegen. Die Zahl der Lokalpassagiere erhöhte sich im Jänner 2010 um 4,7 Prozent auf 825.660 Passagiere. Bei den Transferpassagieren wurde eine Steigerung von 3,3 Prozent verzeichnet.

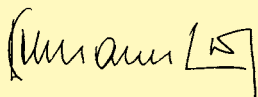
Mit Schreiben vom 19. Februar 2010 wurde vom Minderheitsgesellschafter der KSC Holding (KSCH) die Put-Option über die Andienung von 19,05 Prozent der Anteile an der Gesellschaft gegenüber der Flughafen Wien AG ausgeübt. Nach der Übernahme der Anteile ist die Flughafen-Wien-Gruppe zu 100 Prozent an der KSCH und zu 66 Prozent an der KSC (Letisko Košice – Airport Letisko a.s.) beteiligt.

Mit Abtretungsvertrag vom 22. Oktober 2009 wurde ein Geschäftsanteil an der SCA Schedule Coordination Austria GmbH entsprechend einer voll eingezahlten Stammeinlage im Nennbetrag von € 6.750,- zu einem Kaufpreis von € 68.400 erworben. Gemäß Punkt 6 des Abtretungsvertrags war der Übergang aller mit dem Geschäftsanteil verbundenen Rechte und Verbindlichkeiten auf den neuen Gesellschafter mit Ablauf des 31. Dezember 2009 wirksam.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2009 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gemäß IAS 10 gebucht oder offen gelegt werden müssten, sind im vorliegenden Konzernabschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

Schwechat, am 26. Februar 2010

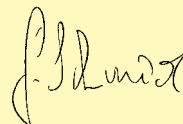
Der Vorstand



Komm.Rat Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Ober- gesellschaft	Land	Konzern- Anteil	Konsolidie- rungsart
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	VAI	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK
BTS Holding, a.s.	BTSH	VIE	Slowakei	80,95%	VK
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	80,95%	VK
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK
VIE Malta Finance Holding Ltd.	VIE MFH	VIE	Malta	100,0%	VK
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VIE MFH	Malta	100,0%	VK
Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H.	APBF	VIE	Österreich	25,0%	EQ
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	40,0%	EQ
Flughafen Friedrichshafen GmbH	FDH	VINT	Deutschland	25,15%	EQ
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ
Malta International Airport p.l.c.	MIA	VIE Malta	Malta	10,1%	EQ
Malta Mediterranean Link Consortium Limited (Teilkonzern mit Malta International Airport p.l.c.)	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1%	EQ
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	NK
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	NK
VIE Indien Projektentwicklung und Beteiligung GmbH	VIND	VINT	Österreich	100,0%	NK
Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft mbH, in Liquidation	VIE BBI	VIE	Deutschland	100,0%	NK
OAQ „Petroport-konzessii“ Offene Aktiengesellschaft	PETR	VINT	Russland	25,0%	NK
VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company, in Liquidation	VIAS Hellas	VIAS	Griechenland	100,0%	NK

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung, EQ = Konsolidierung nach der Equity-Methode, NK = nicht konsolidiert wegen Unwesentlichkeit

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Alle Wertangaben erfolgen – soweit keine IFRS-Daten vorliegen – nach nationalem Recht.

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

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien sowie der Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden am Gelände der Flughafen Wien AG.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	110.940,3	112.156,7
Schulden	23.932,7	25.444,9
Eigenkapital	87.007,5	86.711,8
Umsatzerlöse	15.748,5	15.284,7
Periodenergebnis	7.495,8	7.200,0

Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

Sitz: 2540 Bad Vöslau – Flugplatz

Kapitalanteil: 100% 100% VAH

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb und die Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie die Planung, Errichtung und Betreibung von Gebäuden und Anlagen.

IFRS-Werte in T€	2009	2008¹⁾
Vermögenswerte	5.965,5	62,8
Schulden	320,5	35,3
Eigenkapital	5.645,0	27,5
Umsatzerlöse	761,5	0,0
Periodenergebnis	-364,2	-7,5

1) Rumpfgeschäftsjahr, da 2008 gegründet

Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)

Sitz: 2320 Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Parkplatz Mazur sowie Garagierung.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	5.358,2	4.752,4
Schulden	525,4	88,3
Eigenkapital	4.832,8	4.664,1
Umsatzerlöse	1.329,6	1.470,3
Periodenergebnis	468,7	318,6

VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H. (VINT)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	61.240,8	59.641,9
Schulden	2.430,6	822,0
Eigenkapital	58.810,3	58.819,9
Umsatzerlöse	2.172,3	3.579,5
Periodenergebnis	1.990,4	3.037,8

VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR und VWTC, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf, der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	57.179,9	56.608,3
Schulden	7.777,7	8.248,5
Eigenkapital	49.402,2	48.359,8
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.042,4	-79,6

VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. (VOPE)

Sitz: 1300 Flughafen Wien
 Kapitalanteil: 100% VIEL
 Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	45.986,6	47.095,6
Schulden	27.000,1	28.223,2
Eigenkapital	18.986,5	18.872,3
Umsatzerlöse	3.148,3	3.152,3
Periodenergebnis	952,2	779,6

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien
 Kapitalanteil: 100% VIE
 Gegenstand des Unternehmens: Diese Gesellschaft bietet ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der Allgemeinen Luftfahrt, insbesondere aber für die Business Aviation an. Die wesentlichen Umsatzträger sind das Private Aircraft Handling sowie die Erfüllungsgehilfentätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inklusive Betankung und Hangarierung).

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	7.441,8	1.904,2
Schulden	1.357,0	1.814,2
Eigenkapital	6.084,7	90,0
Umsatzerlöse	11.260,0	15.467,5
Periodenergebnis	1.434,8	1.807,7

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien
 Kapitalanteil: 99% VIEL, 1% IVW
 Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	6.111,4	5.899,5
Schulden	321,6	1.105,1
Eigenkapital	5.789,8	4.794,5
Umsatzerlöse	7.225,9	7.166,6
Periodenergebnis	995,3	-365,4

Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen am Elektroanlagen-sektor. Weiters ist sie tätig in der Errichtung von elektrischen Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung und in der Installation elektrischer Infrastruktur.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	5.100,7	2.765,1
Schulden	3.279,6	937,7
Eigenkapital	1.821,1	1.827,5
Umsatzerlöse	9.913,3	6.952,7
Periodenergebnis	493,7	590,3

Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafen-Privatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	57.468,0	55.461,3
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	57.468,0	55.461,3
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	2.006,7	7,1

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	16.567,4	16.128,6
Schulden	7.213,4	7.293,4
Eigenkapital	9.354,0	8.835,3
Umsatzerlöse	32.748,0	36.177,1
Periodenergebnis	1.518,6	1.951,8

VIE Office Park 3 BetriebsGmbH (VWTC)

Sitz: 1300 Flughafen Wien
 Kapitalanteil: 99% VIEL, 1% BPIB

Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Entwicklung der Liegenschaft, insbesondere des Office Park 3.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	23.758,7	24.378,9
Schulden	2.611,9	1.796,8
Eigenkapital	21.146,8	22.582,1
Umsatzerlöse	1.874,8	1.983,0
Periodenergebnis	-1.435,4	-381,7

BTS Holding a.s. (BTSH)

Sitz: 811 03 Bratislava, Slowakei
 Kapitalanteil: 47,7% VIE, 33,25% 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€	2009	2008
Vermögenswerte	1.403,8	1.476,2
Schulden	20,2	19,5
Eigenkapital	1.383,6	1.456,7
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-73,1	-60,9

KSC Holding a.s. (KSCH)

Sitz: 811 03 Bratislava, Slowakei
 Kapitalanteil: 47,7% VIE, 33,25% 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€	2009	2008
Vermögenswerte	47.190,1	45.917,3
Schulden	5.668,5	5.623,9
Eigenkapital	41.521,5	40.293,4
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.228,2	1.547,0

VIE (Malta) Limited (VIE Malta)

Sitz: Malta

Kapitalanteil: 99,8% VINT, 0,2% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Der Abschluss der VIE (Malta) Limited beinhaltet die At-equity-Bewertung des Teilkonzernabschlusses bestehend aus Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Malta International Airport plc.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	48.600,4	48.196,1
Schulden	18.737,9	18.872,1
Eigenkapital	29.862,5	29.324,0
Umsatzerlöse	647,1	762,4
Periodenergebnis	2.338,4	2.316,5

VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH)

Sitz: Malta

Kapitalanteil: 99,95% VIE, 0,05% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Malta Finance Ltd.

IFRS-Werte in T€	2009¹⁾
Vermögenswerte	10,9
Schulden	32,5
Eigenkapital	-21,6
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-23,6

1) Rumpfgeschäftsjahr – 2009 gegründet

VIE Malta Finance Ltd. (VIE MF)

Sitz: Malta

Kapitalanteil: 99,95% VIE MFH, 0,05% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Kauf und Verkauf, Investition und Handel von Finanzinstrumenten.

IFRS-Werte in T€	2009¹⁾
Vermögenswerte	106.486,6
Schulden	105.914,6
Eigenkapital	572,0
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	570,0

1) Rumpfgeschäftsjahr – 2009 gegründet

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

Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H. (APBF)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 25% + 1 Anteil VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft ist im Bereich der Flughafen-Bodenabfertigung am Flughafen Wien tätig.

UGB-Werte in T€	2009¹⁾	2008²⁾
Vermögenswerte	1.232,2	1.119,1
Schulden	1.791,3	1.762,3
Eigenkapital	-559,1	-643,1
Umsatzerlöse	4.440,1	4.925,0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	84,0	-482,0

1) Vorläufige Werte, 2) An endgültige Werte angepasst

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 50,1% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des City-Airport-Express als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Wien-Mitte und Flughafen Schwechat sowie Betrieb von Check-In-Einrichtungen am Bahnhof Wien-Mitte verbunden mit Gepäckslogistik für Flugpassagiere; Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	18.821,5	19.052,0
Schulden	5.550,7	5.860,7
Eigenkapital	13.270,8	13.191,3
Umsatzerlöse	9.052,6	8.633,1
Periodenergebnis	79,5	222,0

SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 40% 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.

UGB-Werte in T€	2009¹⁾	2008
Vermögenswerte	802,9	698,3
Schulden	137,7	174,8
Eigenkapital	665,2	523,5
Umsatzerlöse	966,5	971,5
Jahresüberschuss	164,7	169,7

1) vorläufige Werte

Flughafen Friedrichshafen GmbH (FDH)

Sitz: Friedrichshafen, Deutschland

Kapitalanteil: 25,15% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafen Friedrichshafen.

IFRS-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	44.230,0	41.175,3
Schulden	25.924,6	21.443,7
Eigenkapital	18.305,4	19.731,6
Umsatzerlöse	9.330,2	10.149,2
Periodenergebnis	-2.547,2	-1.145,9

Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (KSC)

Sitz: Košice, Slowakei

Kapitalanteil: 66% KSCH

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Košice.

in T€	2009	2008
Vermögenswerte	70.192,0	68.763,9
Schulden	1.442,7	1.919,0
Eigenkapital	68.749,3	66.844,9
Umsatzerlöse	10.802,5	13.776,3
Periodenergebnis	1.986,4	2.568,2

Malta International Airport plc. (MIA)

Sitz: Malta

Kapitalanteil: 10,1% VIE Malta, 40% MMLC

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Malta International Airport.

IFRS-Werte in T€	2009¹⁾	2008²⁾
Vermögenswerte	126.107,1	122.729,8
Schulden	72.883,4	70.348,3
Eigenkapital	53.223,7	52.381,5
Umsatzerlöse	46.128,3	44.938,3
Periodenergebnis	8.747,2	8.632,4

1) Vorläufige Werte, 2) An endgültige Werte angepasst

Die Gesellschaft ist an der Börse in Malta notiert. Der Börsenkurs zum Bilanzstichtag betrug € 2,45 (im Vorjahr umgerechnet: € 2,5) und der Kurswert der Anteile T€ 16.740,0 (Vorjahr: T€ 17.081,6).

Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC)

Sitz: Malta

Kapitalanteil: 57,1% VIE Malta

Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport.

IFRS-Werte in T€	2009¹⁾	2008²⁾
Vermögenswerte	153.112,4	150.437,5
Schulden	90.347,9	90.112,9
Eigenkapital	62.764,6	60.324,6
Umsatzerlöse	46.128,3	45.116,3
Periodenergebnis	3.206,5	2.783,0

1) Vorläufige Werte 2) An endgültige Werte angepasst

3. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden

GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIAS

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

UGB-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	1.111,0	1.003,7
Schulden	431,6	318,0
Eigenkapital	679,4	685,7
Umsatzerlöse	2.504,6	2.574,8
Jahresüberschuss	218,7	224,6

„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 51% VIAS

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

UGB-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	4.109,9	3.401,0
Schulden	1.220,1	1.225,2
Eigenkapital	2.889,9	2.175,7
Umsatzerlöse	5.001,4	4.717,1
Jahresüberschuss	716,3	599,9

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

Sitz: 5020 Salzburg

Kapitalanteil: 100% VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an, ist jedoch derzeit operativ nicht tätig.

UGB-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	56,8	57,3
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	56,8	57,3
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-0,6	-0,1

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien
 Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland.

UGB-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	17,9	20,9
Schulden	0,1	0,0
Eigenkapital	17,8	20,9
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-3,1	-2,4

VIE Indien Projektentwicklung und Beteiligung GmbH (VIND)

Sitz: 1300 Flughafen Wien
 Kapitalanteil: 74% VINT, 26% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen an Flughafen-Projekten insbesondere in Indien.

UGB-Werte in T€	2009	2008
Vermögenswerte	88,4	44,6
Schulden	19,9	7,4
Eigenkapital	68,5	37,1
Umsatzerlöse	68,2	23,9
Jahresüberschuss	31,4	3,9

**Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International
 Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIE BBI), in Liquidation**

Sitz: 12529 Schönefeld, Deutschland
 Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die VIE BBI ist an der Entwicklungsgesellschaft BBIP Berlin-Brandenburg International Partner GmbH & CoKG beteiligt, die für die Verfolgung des Projekts „Flughafen Berlin“ tätig war. Die Gesellschaft befindet sich seit September 2008 in Liquidation.

in T€	2007
Vermögenswerte	2.870,8
Schulden	1.574,1
Eigenkapital	1.296,7
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-340,2

**VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company
(VIAS Hellas), in Liquidation**

Sitz: Athen, Griechenland

Kapitalanteil: 100% VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen. Diese Gesellschaft wurde zur Teilnahme der VIAS an den Ausschreibungen für Sicherheitsdienstleistungen auf griechischen Flughäfen gegründet.

in T€	2005
Eigenkapital	11,7
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-2,6

OAO „Petroport-konzessii“ Offene Aktiengesellschaft

Sitz: Russland

Kapitalanteil: 25% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Flughafenconsulting (S.P.V. zur Verfolgung des Bids des Flughafen Pulkovo)

in T€	2009¹⁾
Vermögenswerte	508,9
Schulden	1.507,5
Eigenkapital	-998,7
Umsatzerlöse	0
Periodenergebnis	-994,0

1) Vorläufiges Ergebnis, Umrechnung mit Stichtagskurs 1€ = 43,154 RUB lt. OENB

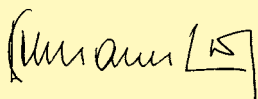
Erklärung des Vorstands

Nach § 82 BörseG

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 und dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Schwechat, am 26. Februar 2010

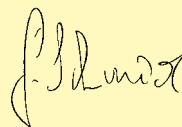
Der Vorstand



Komm.Rat Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft,
Schwechat,**

für das **Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2009 bis zum 31. Dezember 2009** geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2009, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. Dezember 2009 endende Geschäftsjahr sowie den Konzernanhang.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss und die Buchführung

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind für die Konzernbuchführung sowie für die Aufstellung eines Konzernabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, damit dieser frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

Verantwortung des Abschlussprüfers und Beschreibung von Art und Umfang der gesetzlichen Abschlussprüfung

Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir die Standesregeln einhalten und die Prüfung so planen und durchführen, dass wir uns mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden können, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Konzernabschluss. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher Fehldarstellungen, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzung berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2009, sowie der Ertragslage des Konzerns und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2009 bis zum 31. Dezember 2009 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind.

Aussagen zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Konzernlagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage des Konzerns erwecken. Der Bestätigungsvermerk hat auch eine Aussage darüber zu enthalten, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die Angaben nach § 243a UGB zutreffen.

Der Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss. Die Angaben gemäß § 243a UGB sind zutreffend.

Wien, am 26. Februar 2010

KPMG Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Walter Reiffenstühl
Wirtschaftsprüfer

DDr. Martin Wagner
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Fachtermini

AEA: Association of European Airlines – Verband der europäischen Linienfluggesellschaften

Cargo Nord: Bereich nördlich der B9 bzw. des Austrian-Crew-Gebäudes; dort befinden sich das „Airport Logistic Center Nord 1“ und das „Airport Logistic Center Nord 2“, wo Kleinflächen für Logistikunternehmen zur Vermietung kommen

CAT: City Airport Train

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

Charter-Flug: Im Gegensatz zum Linienflug wird ein Charterflug nur gelegentlich betrieben; Reiseveranstalter kaufen Flugplätze ein

ECV Emittenten-Compliance-

Verordnung: Verordnung zur Etablierung von Grundsätzen für die Informationsweitergabe im Unternehmen sowie betreffend organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Insiderinformationsmissbrauch für Emittenten; mit 1. November 2007 in Kraft getreten

Flugbewegungen: Starts und Landungen

Fluglärmzone: Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird

General Aviation: Allgemeine Luftfahrt

Handling: Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge

Hold Baggage Screening (HBS): Jedes eingeecheckte Gepäckstück, das in den Gepäckraum eines Flugzeugs (= engl. „hold“) eingeladen werden soll, wird mittels X-ray-Kontrolle überprüft

Homecarrier: Heimische Fluggesellschaft

Hub: Drehscheibe im Luftverkehr

IATA: International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)

Incentive: Tarifpolitische Anreize wie der Destinations-, Frequenz- sowie der Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub-Funktion

Low-Cost-Carrier: Billigfluglinie

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

Minimum Connecting Time: Kürzeste benötigte Zeit beim Umsteigevorgang auf einem Hub-Flughafen

One-Roof-Konzept: Bereitstellung aller Einrichtungen rund um den Flugbetrieb sowie der Verkehrsanbindung unter einem Dach

Private Aircraft: Luftfahrzeuge in Privatbesitz

Ramp Handling: Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitätservice, Passagiertransport, Push-back etc.

Trucking: Luftfracht, die auf Lkws transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)

Turnaround(-Zeit): Zeit, die die Bodenabfertigung benötigt, um ein Flugzeug nach der Landung wieder startbereit zu machen

VIE-Skylink: Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Terminal 2 anschließt

Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

EBIT nach Steuern: EBIT abzüglich zurechenbare Steuern vom Ertrag

EBITDA-Margin: (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz

EBIT-Margin: EBIT / Umsatz

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

Anlagenintensität: Berechnung: Anlagevermögen / Gesamtvermögen

Anlagendeckungsgrad 2: (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen

Nettoverschuldung (Net debt): (Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten) – liquide Mittel

Gearing (Verschuldungsgrad): Nettoverschuldung / Eigenkapital

Eigenkapitalquote: Eigenkapital / Bilanzsumme

Capital Employed: Sachanlagevermögen + immaterielle Vermögensgegenstände + langfristige Forderungen + Working Capital

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

Antwortkarte

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

- Ich ziehe es vor, aktuelle Informationen per E-Mail zu erhalten.

Meine E-mail-Adresse lautet: _____

- Bitte laden Sie mich zu Ihren Unternehmensbesichtigungen bzw. Informationsveranstaltungen ein.
- Bitte nehmen Sie meinen Namen aus der Aktionärsdatei. Ich habe kein weiteres Interesse an Informationen über die Flughafen Wien AG.

Name/Firma: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Postgebühr
bezahlt
Empfänger

**Flughafen Wien
Aktiengesellschaft
Postfach 1
1300 Wien-Flughafen
Austria**

Impressum

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

Robert Dusek
Telefon: +43/1/7007/23126
E-Mail: investor-relations@viennaairport.com

Leitung Kommunikation

Robert Dusek
Telefon: +43/1/7007/22300
E-Mail: r.dusek@viennaairport.com

Pressestelle

Peter Kleemann, MAS
Telefon: +43/1/7007-23000
E-Mail: p.kleemann@viennaairport.com

Das Informationsangebot des Flughafens Wien

im Internet:

Website des Flughafens Wien: www.viennaairport.com

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:

www.laermschutzprogramm.at

Umwelt und Luftfahrt: www.vie-umwelt.at

Alles zur 3. Piste: www.drittepiste.viennaairport.com

Dialogforum Flughafen Wien: www.dialogforum.at

Mediationsverfahren (Archiv): www.viemediation.at

Disclaimer:

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 26. Februar 2010 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 Online-Ausgabe des Geschäftsberichts 2009 des Flughafens Wien finden Sie auf unserer Homepage www.viennaairport.com unter: <http://gb2009.viennaairport.com>

Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Geschäftsbericht auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Personenbegriffe (Mitarbeiter, Mitarbeiterin) verzichtet und die männliche Form angeführt. Gemeint und angesprochen sind jedoch immer beide Geschlechter.

Alles, was zählt, ist der langfristige Erfolg

2009 war kein einfaches Jahr. Auch der Flughafen Wien musste krisenbedingt Verkehrsrückgänge verbuchen. Der Tiefpunkt wurde allerdings überwunden, und Anfang 2010 entwickelten sich die Passagierzahlen wieder nach oben. Die Terminalerweiterung VIE-Skylink stellte das Management vor eine weitere Herausforderung. Überlegt, aber sehr wohl konsequent wurde gehandelt. Durch die Neuverhandlung der Verträge für den Bau des VIE-Skylink konnten die Kosten gesenkt werden, und nach der Inbetriebnahme stehen moderne Terminalflächen für eine hochwertige Passagierabfertigung zur Verfügung.

Mit diesem Buch will der Flughafen Wien unter dem Motto „Alles, was zählt“ hervorheben, wie er seinen langfristigen Erfolg durch den bedarfsgerechten Ausbau und das Beibehalten seiner hervorragenden Servicequalität sichert. Als ideale Drehscheibe nach Osteuropa und in den Nahen und Mittleren Osten bietet der Flughafen Wien neben einem dichten Streckennetz hervorragende Umsteigezeiten und Pünktlichkeitswerte. Dank der soliden Basis und der bestmöglichen Nutzung zukünftiger Potenziale ist der Erfolg des Flughafens Wien langfristig gesichert.



Offen für neue Horizonte.

WWW.VIENNAAIRPORT.COM