



Geschäftsbericht  
**2016**  
Flughafen Wien AG

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

› Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe 

# Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe<sup>1</sup>

## › Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015	2014	2013
Gesamtumsatz	741,6	3,0	720,2	693,4	679,9
davon Airport	370,8	3,2	359,2	344,1	331,4
davon Handling	158,4	4,7	151,3	145,7	151,9
davon Retail & Properties	123,9	-3,4	128,2	123,8	121,2
davon Malta	73,1	9,1	67,0	64,3	58,8
davon Sonstige Segmente	15,4	6,3	14,5	15,6	16,6
EBITDA	329,8	5,5	312,5	288,8	272,0
EBITDA-Marge (in %) <sup>2</sup>	44,5	n. a.	43,4	41,7	40,0
EBIT	172,0	0,1	171,8	149,4	134,6
EBIT-Marge (in %) <sup>3</sup>	23,2	n. a.	23,9	21,5	19,8
ROCE vor Steuern (in %) <sup>4</sup>	9,8	n. a.	9,6	8,0	7,0
ROCE nach Steuern (in %) <sup>5</sup>	7,4	n. a.	7,2	6,0	5,3
Konzernergebnis	112,6	0,7	111,8	91,9	80,7
Konzernergebnis Muttergesellschaft	102,6	2,4	100,3	82,6	72,4
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	255,1	-0,2	255,5	238,3	232,1
Investitionen <sup>6</sup>	92,0	5,6	87,1	81,1	79,0
Ertragsteuern	40,8	2,4	39,9	32,9	30,5

in € Mio.	31.12.2016	Veränd. in %	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Eigenkapital	1.144,0	0,4	1.139,3	1.069,8	1.019,1
Eigenkapitalquote (in %)	56,7	n. a.	52,5	49,7	46,0
Nettoverschuldung	355,5	-27,1	487,8	541,9	675,1
Bilanzsumme	2.018,3	-7,0	2.170,9	2.152,2	2.215,5
Gearing (in %)	31,1	n. a.	42,8	50,7	66,2

## › Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2016	Veränd. in %	2015	2014	2013
<b>Passagierentwicklung Gruppe</b>					
Flughafen Wien (in Mio.)	23,4	2,5	22,8	22,5	22,0
Malta Airport (in Mio.)	5,1	10,0	4,6	4,3	4,1
Košice Airport (in Mio.)	0,4	6,4	0,4	0,4	0,2
Flughafen Wien und Beteiligungen (VIE, MIA, KSC)	28,9	3,8	27,8	27,1	26,3
<b>Verkehrsentwicklung Wien</b>					
Gesamtpassagiere (in Mio.)	23,4	2,5	22,8	22,5	22,0
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,2	-2,0	6,3	6,5	6,8
Flugbewegungen	226.395	-0,2	226.811	230.781	231.179
MTOW (in Mio. Tonnen) <sup>7</sup>	8,7	3,1	8,4	8,2	7,9
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	282.726	3,7	272.575	277.532	256.194
Sitzladefaktor (in %) <sup>8</sup>	73,4	n. a.	74,3	75,0	74,8

## › Börsentechnische Kennzahlen

	2016	Veränd. in %	2015	2014	2013
Anzahl der ausgegebenen Aktien (in Mio.) <sup>9</sup>	84,0	0,0	84,0	84,0	84,0
KGV (per 31.12.)	19,2	4,4	18,4	19,5	17,7
Gewinn je Aktie (in €) <sup>9</sup>	1,22	2,4	1,19	0,98	0,86
Dividende je Aktie (in €) <sup>9,10</sup>	0,625	25,0	0,500	0,413	0,325
Dividendenrendite (per 31.12.; in %)	2,67	n. a.	2,28	2,15	2,13
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	51,2	n. a.	41,9	42,0	37,7
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	1.965,6	6,8	1.839,6	1.613,2	1.281,0
Börsenkurs: Höchstwert (in €) <sup>9</sup>	27,45	22,4	22,43	20,38	15,36
Börsenkurs: Tiefstwert (in €) <sup>9</sup>	18,80	0,0	18,81	14,85	10,25
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €) <sup>9</sup>	23,40	6,8	21,90	19,21	15,25
Marktgewichtung ATX (per 31.12.; in %)	n. a.	n. a.	1,6	1,5	n. a.
Marktgewichtung ATX Prime (per 31.12.; in %)	0,88	n. a.	n. a.	n. a.	1,4

## › Nachhaltigkeitskennzahlen (Standort Flughafen Wien)

	2016	Veränd. in %	2015	2014	2013
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt (FTE) <sup>11</sup>	4.353	-0,2	4.360	4.306	4.399
Mitarbeiter zum Stichtag 31.12. (FTE)	4.322	-1,3	4.380	4.208	4.247
Frauenquote (in %) <sup>12</sup>	11,7	n. a.	11,3	11,6	12,5
Anteil weiblicher Führungskräfte (in %) <sup>12</sup>	15,2	n. a.	16,5	18,1	17,6
Meldepflichtige Arbeitsunfälle (Anzahl) <sup>13</sup>	119	-5,6	126	n. a.	n. a.
Gesamtenergiebedarf (kWh/VE <sup>14</sup> )	7,28	-2,3	7,45	7,34	8,23
Gesamtmenge Abfall (kg/VE <sup>14</sup> )	0,15	0,0	0,15	0,14	0,14
Wasserverbrauch (Liter/VE <sup>14</sup> )	20,1	16,2	17,3	15,9	17,4
Abwasseranfall (Liter/VE <sup>14</sup> )	20,1	13,6	17,7	17,9	24,1

Erläuterungen:

1) Vergleichswerte angepasst (vgl. Abschnitt VI. Konzernanhang 2016)

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

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

4) ROCE vor Steuern (Return on Capital Employed before Tax) = EBIT / durchschnittliches Capital Employed

5) ROCE nach Steuern (Return on Capital Employed after Tax) = EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern / durchschnittliches Capital Employed

6) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen inklusive Rechnungskorrekturen Vorjahre, exkl. Finanzanlagen

7) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge

8) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere / angebotene Sitzplatzkapazität

9) Aktiensplit 1:4 mit Wirkung 27.6.2016 durchgeführt – Historie entsprechend angepasst; alte ISIN AT0000911805 durch neue AT00000VIE62 ersetzt

10) Dividende 2016: Vorschlag an die Hauptversammlung

11) Nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlingen, exklusive Mitarbeitern ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.), exklusive Vorständen und Geschäftsführern gewichtetes „Full-time Equivalent“ im Jahresdurchschnitt (FTE)

12) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

13) Ab 2015 Umstellung von Flughafen Wien AG auf Flughafen-Wien-Gruppe am Standort Wien, Vorjahreswerte nicht vergleichbar

14) Eine Verkehrseinheit (VE) entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht bzw. Luftpost.





---

# Inhalt

8	—	<b>Brief an die Aktionäre</b>
12	—	<b>Unternehmensprofil</b>
22	—	<b>Unternehmensstrategie</b>
32	—	<b>Verantwortungsvolle Unternehmensführung</b>
42	—	<b>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>
48	—	<b>Investor Relations</b>
54	—	<b>Corporate-Governance-Bericht</b>
65	—	<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>
68	—	<b>Konzernlagebericht</b>
120	—	<b>Konzernabschluss</b>
122	—	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
123	—	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
124	—	Konzern-Bilanz
125	—	Konzern-Geldflussrechnung
126	—	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
128	—	Konzernanhang
262	—	Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsengesetz
263	—	Bestätigungsvermerk
272	—	<b>Glossar</b>



Mag. Julian Jäger

Dr. Günther Ofner

**Sehr geehrte  
Aktionärinnen,  
sehr geehrte  
Aktionäre!**

Das Geschäftsjahr 2016 war für die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) erneut ein Jahr der Rekorde. Die Flughafen-Wien-Gruppe erreichte, sowohl was die Verkehrszahlen betrifft als auch was die wirtschaftlichen Ergebnisse anbelangt, neue Bestmarken. So stieg die Zahl der Fluggäste um 3,8% auf 28,9 Millionen, und auch am Flughafen Wien wurde mit 23,4 Millionen Passagieren ein neuer Rekord verzeichnet.

Darüber hinaus durften wir uns über eine ganze Reihe internationaler Auszeichnungen freuen. So verlieh die Luftfahrt-Ratingagentur Skytrax unserem Flughafen das Prädikat „4-Star-Airport“, ein Qualitätsniveau, auf dem sich in Europa nur zehn weitere Flughäfen – etwa Zürich, Barcelona oder Amsterdam – bewegen. Diesen Erfolg verdanken wir natürlich in erster Linie unseren hervorragenden Mitarbeitern, die von Skytrax zum zweiten Mal in Folge zum „Best Airport Staff in Europe“ gekürt wurden. Bei ihnen dürfen wir uns an dieser Stelle ganz herzlich für den ausgezeichneten Einsatz und die wirklich tolle Leistung bedanken.

Dass der vorliegende Geschäftsbericht teils anders strukturiert ist als die bisherigen, ist einem erfreulichen Deal im ersten Quartal zu verdanken: Es ist gelungen, den Anteil am äußerst erfolgreichen Flughafen Malta von 32,5% auf 48,4% aufzustocken. Sie finden die vollkonsolidierte Beteiligung als eigenes Segment in diesem Geschäftsbericht ausgewiesen. Die Guidance für unsere Finanzergebnisse erfolgt daher nunmehr auf Gruppenebene.

&gt;

Leider müssen wir auch von einem herben Rückschlag berichten, den unser Unternehmen zwar erst Anfang 2017 erlitten hat, der aber dennoch das wirtschaftliche Ergebnis 2016 negativ beeinflusst. Das Bundesverwaltungsgericht hat als zweite Instanz im Genehmigungsverfahren zur Errichtung einer 3. Piste am Flughafen Wien den Bau derselben untersagt. Wir halten dieses Erkenntnis für sachlich verfehlt sowie juristisch unhaltbar und haben daher alle zur Verfügung stehenden Rechtsmittel – Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und außerordentliche Revision beim Verwaltungsgerichtshof – ergriffen. Unmittelbare Folge sind jedoch Abschreibungen für bisherige Investitionen in das Projekt 3. Piste im Ausmaß von € 30,4 Mio.

Trotz dieses negativen Einmaleffekts ist es gelungen, das Rekordergebnis von 2015 nochmals zu übertreffen. Die Umsatzerlöse der Flughafen-Wien-Gruppe stiegen um 3,0% auf € 741,6 Mio., das EBITDA hat sich um 5,5% auf € 329,8 Mio. erhöht. Auch die EBITDA-Marge – unser wichtigster Indikator für Produktivität – konnte zum fünften Mal in Folge gesteigert werden und liegt nun bei 44,5%. Vom Niveau von 2011 – 31,5% – hat sie sich damit um fast 50% verbessert. Das EBIT erreichte mit € 172,0 Mio. ebenso einen neuen Rekordwert wie das Nettoergebnis vor Minderheiten mit € 112,6 Mio.

Besonders erfreulich ist die weitere markante Senkung der Nettoverschuldung um € 132,4 Mio. auf € 355,5 Mio. Das Verhältnis von Verschuldung zu EBITDA liegt damit bei nur noch 1,1, das Gearing – also die Verschuldung in Relation zum Eigenkapital – hat sich um 11,7 Prozentpunkte auf 31,1% verbessert und die Eigenkapitalquote ist von 52,5% auf 56,7% gestiegen.

Dieses sehr gute Ergebnis erlaubt uns auch einen deutlich verbesserten Dividendenvorschlag. Die Genehmigung durch die Hauptversammlung vorausgesetzt wird die Ausschüttung je Aktie von € 0,5 um 25% auf € 0,625 steigen.

Auch was unsere Standortentwicklung und die Servicequalität betrifft, war 2016 ein Jahr wichtiger Weichenstellungen. So wurde seitens des Aufsichtsrats ein Programm für den weiteren Ausbau und die Verbesserung der Terminalinfrastruktur genehmigt, das bis 2023 Investitionen von bis zu € 500 Mio. vorsieht. Dadurch wollen wir unserem langfristigen Ziel, neben München der zweite europäische „5-Star-Airport“ zu werden, einen wesentlichen Schritt näher kommen.

Das Streckennetz des Flughafen Wien konnte auch 2016 wieder erweitert werden. Neue Destinationen wie Havanna, Hongkong oder Shanghai unterstreichen die erfolgreichen Bemühungen, das Wachstum auf der Langstrecke voranzutreiben. Im Berichtsjahr wurde der Flughafen Wien von 74 Airlines regelmäßig angefliegen, die 186 Destinationen in 72 Ländern bedienen.

Mit dem mittlerweile fertiggestellten Moxy-Hotel und zahlreichen neuen Betriebsansiedlungen – Kühne + Nagel, Makita oder Fit Fabrik – wächst auch die Airport City weiter, die mittlerweile über 20.000 Beschäftigten einen Arbeitsplatz bietet.

Den eingeschlagenen, erfolgreichen Weg wollen wir auch 2017 fortsetzen. Das erste Quartal hat sich, was die Passagierzahlen betrifft, bereits sehr positiv entwickelt. Die Zahl der Fluggäste am Standort Wien stieg um 3,7%, Košice verzeichnete um 8,5% mehr Passagiere und Malta registrierte einen beeindruckenden Zuwachs von 22,2%. So ge-

hen wir davon aus, dass wir die negativen Einflüsse durch die Redimensionierung von airberlin mehr als kompensieren können. Für die Flughafen-Wien-Gruppe erwarten wir ein Passagierwachstum von 1–3%, für den Flughafen Wien ein Plus von bis zu 2%. Auch das wirtschaftliche Ergebnis soll weiter zulegen. Für die Gruppe erwarten wir einen Umsatz von mehr als € 740 Mio., ein EBITDA von über € 315 Mio. und ein Nettoergebnis vor Minderheiten von über € 120 Mio. Die Nettoverschuldung soll weiter sinken und zu Jahresende unter € 350 Mio. liegen.

Die strategische Ausrichtung unseres Unternehmens, die Position des Flughafen Wien als wichtigste Drehscheibe zu Destinationen nach Mittel- und Osteuropa weiter auszubauen, unsere Infrastruktur zu verbessern und die sich aus ihr ergebenden Ertrags- und Wachstumspotenziale konsequent zu nutzen, bleibt unverändert.

Wir würden uns freuen, diesen Weg mit Ihnen als Aktionären weiter gemeinsam zu gehen, und danken Ihnen ganz herzlich für das entgegengebrachte Vertrauen!

Schwechat, März 2017

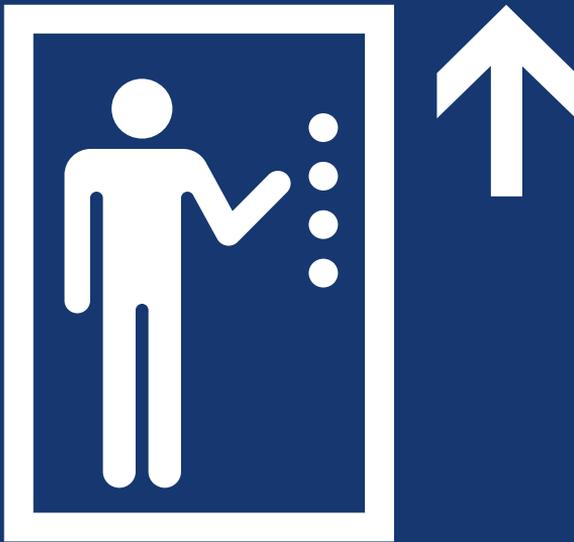
**Der Vorstand**



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO



# Unternehmensprofil

## Vision, Werte & Unternehmensziel

Die Unternehmensvision der Flughafen Wien AG lässt sich mit folgendem Satz umreißen: „Wir zählen zu den besten Flughäfen Europas, weil wir als beste Drehscheibe zwischen Ost und West die Bedürfnisse unserer Kunden professionell und serviceorientiert erfüllen.“

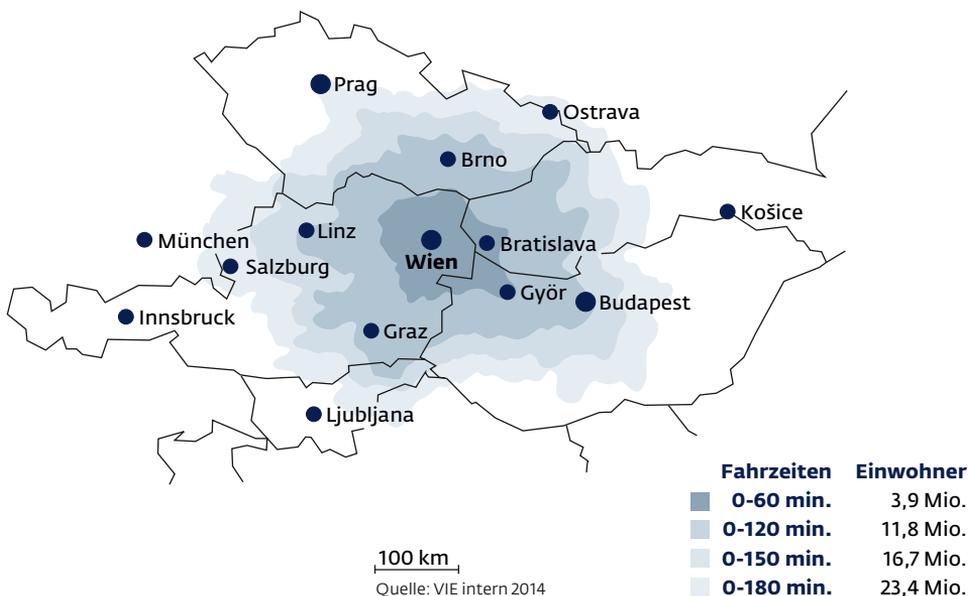
Die vier Grundwerte, zu denen sich Unternehmensleitung und Mitarbeiter der FWAG bekennen, sind:

- › **Kundenorientierung:** Die Bedürfnisse unserer Kunden zu erfüllen, ist unsere oberste Priorität. Wir begreifen uns als Dienstleister und begegnen unseren Kunden freundlich, respektvoll und mit Verständnis für ihre individuellen Wünsche.
- › **Professionalität:** Höchste Professionalität und Engagement kennzeichnen unsere Arbeit. Wir sind stolz darauf, unsere Aufgaben genau, zuverlässig sowie auf Sicherheit bedacht zu erfüllen, und integrieren neue Technologien und Verfahren in unsere Prozesse, um uns weiter zu verbessern.
- › **Wirtschaftlichkeit:** Wir gehen mit unseren wirtschaftlichen und natürlichen Ressourcen sowie mit der Energie sparsam, effizient und verantwortungsbewusst um.
- › **Respekt:** Wir begegnen uns mit Vertrauen und Ehrlichkeit und sehen Fehler als Ansporn, besser zu werden. Wir haben Respekt vor der Meinung und Leistung anderer und unterstützen uns gegenseitig.

Das vorrangige Unternehmensziel ist die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts: „Wir verfolgen eine offensive Wachstumsstrategie am Standort und schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um gemeinsam mit unseren Partnern die vielfältigen Chancen und Potenziale im Luftverkehr zu nutzen. Dadurch erzielen wir eine bestmögliche, nachhaltige Steigerung unseres Unternehmenswerts.“ >

## Der Standort Flughafen Wien

Das Einzugsgebiet, die sogenannte Catchment Area, umfasst innerhalb von zwei Stunden Fahrzeit neben Österreich auch Teile Tschechiens, der Slowakei, Ungarns und Sloweniens. Rund 11,8 Millionen Menschen leben in diesem zeitlichen Radius, innerhalb von drei Stunden ist der Flughafen sogar für 23,4 Millionen Bürger erreichbar (siehe Grafik). Der zunehmende Ausbau der Infrastruktur in den Anrainerstaaten führt zu einer kontinuierlichen Erweiterung des für den Flughafen Wien relevanten Einzugsgebiets. Der wirtschaftliche Aufholprozess dieser Regionen bewirkt auch eine wachsende Reisebereitschaft.



Die geografische Lage als Tor nach Osteuropa, die wirtschaftlich überdurchschnittlich wachsende Catchment Area und die hohe Servicequalität sind gute Gründe für Airlines, den Flughafen Wien auch als Transfer-Hub zu nutzen.

Das bestehende Terminalsystem ist für eine Kapazität von bis zu 36 Mio. Passagieren pro Jahr konzipiert und bietet für die nächsten Jahre noch genügend Platz, um die hohe Servicequalität für die Passagiere und Besucher des Flughafens aufrechterhalten zu können.

Das bestehende Pistensystem aus zwei sich kreuzenden Start- und Landebahnen ermöglicht im Regelbetrieb derzeit bis zu 72 Flugbewegungen pro Stunde. Ein wichtiges Kriterium, um in Zukunft vom erwarteten Wachstum des Luftverkehrs profitieren zu können, ist die zeitgerechte Kapazitätserweiterung. Deshalb verfolgt die FWAG auch nach der negativen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts das Projekt einer 3. Piste (Parallelpiste) mit Nachdruck.

### › Eckdaten des Flughafen Wien

Passagiere 2016	23.352.016
Gelände­fläche Flughafen	10 km <sup>2</sup>
Airlines <sup>1</sup>	74
Destinationen <sup>1</sup>	186
Mitarbeiter: beschäftigte Köpfe 2016 am Standort <sup>2</sup>	5.782
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe am Standort <sup>3</sup>	4.353
Erwerbstätige am Standort Flughafen insgesamt	ca. 20.000
Gepäckstück-Handling in Mio. Stück	15,8
Check-in-Schalter	128
Abstellpositionen in max. Belegung	99
davon Andockpositionen	36
Vermietbare Gesamt­netto­grund­fläche 2016 <sup>4</sup>	500.790 m <sup>2</sup>
davon extern vermietete Netto­grund­fläche	135.777 m <sup>2</sup>
davon in Fracht- und Logistikgebäuden	35.041 m <sup>2</sup>
davon in Bürogebäuden	48.074 m <sup>2</sup>
Verkaufsfläche Retail-Outlets <sup>4</sup>	11.180 m <sup>2</sup>
Verkaufsfläche Gastronomie-Outlets <sup>4</sup>	8.205 m <sup>2</sup>
Leerstand Outlets <sup>4</sup>	329 m <sup>2</sup>
Outlet-Flächen gesamt <sup>4</sup>	19.715 m <sup>2</sup>
Verhältnis zwischen Airside- und Landside-Flächen	72% : 28%
Parkplätze indoor <sup>1</sup>	11.038
Parkplätze outdoor <sup>1</sup>	10.214

1) Per 31.12.2016

2) Kopfzahl: Anzahl aller Beschäftigungsverhältnisse Flughafen-Wien-Gruppe am Standort Wien

3) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt 2016 am Standort Wien

4) 2016 Umstellung von Nutzungskategorien auf Gebäudekategorien. Die Gesamt­netto­grund­fläche beinhaltet sowohl intern als auch extern vermietbare Flächen und Leerstände.

Durch Umwidmungen von Flächen kann es zu Abweichungen der Flächengrößen im Jahresvergleich kommen, auch ohne tatsächlichen Flächenzuwachs bzw. Flächenabbau.



Flughafengelände Flughafen Wien

Betriebsgelände Flughafen Wien

Air Cargo Center

B9  
Schwechat

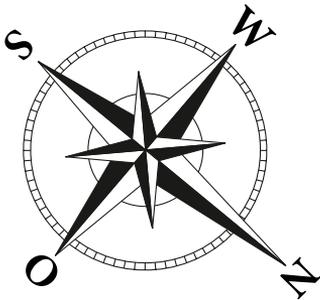
B9 Pressburger Straße

Bratislava

Wien →  
Vienna



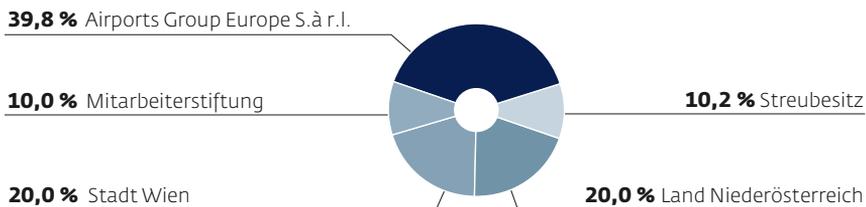
Fischamend



## Der Flughafen Wien im Überblick

Das Unternehmen wurde im Jahr 1992 teilprivatisiert, die Aktien sind seitdem an der Wiener Börse gelistet. Größte Aktionäre sind Airports Group Europe S.à r.l. mit 39,8%, gefolgt von der Stadt Wien (über die Wien Holding GmbH) und dem Land Niederösterreich (über die NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH) mit je 20,0% sowie der Flughafen Wien Mitarbeiterstiftung (Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung) mit 10,0%. Die restlichen 10,2% der Aktien befinden sich in Streubesitz (siehe Grafik). Damit ist die FWAG einer der wenigen börsennotierten Airports Europas.

### Aktionärsstruktur per 31.12.2016



Die Geschäftstätigkeit der Flughafen-Wien-Gruppe ist in die fünf Segmente Airport, Handling, Retail & Properties, Malta und Sonstige Segmente aufgeteilt.

### › Segment Airport

Das Segment Airport ist für den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck verantwortlich (die Durchführung der Kontrollen erfolgt durch die 100%-Tochter VIAS). Ein weiteres Aufgabengebiet ist die Akquisition neuer Airlines im Point-to-Point-Verkehr sowie im Transferverkehr und damit verbunden die Erweiterung des Destinationsangebots sowie die Erhöhung der Flugfrequenzen. Eine attraktive Entgelte- und Incentive-Gestaltung für die Fluglinien unterstützt diese Bemühungen.

Das Segment Airport trug im Jahr 2016 mit einem Umsatz von € 370,8 Mio. zu 50,0% zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Den Beitrag der einzelnen Segmente zum Ergebnis finden Sie im Lagebericht auf Seite 79 detailliert beschrieben.

### › Segment Handling

Das Segment Handling erbringt als Ground- und Frachthandling-Agent Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien-, Charter- und General-Aviation-Verkehrs. Zum Segment Handling zählen neben dem Ramp-, Cargo- und Passenger-Handling auch die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen (VIAS) wie etwa Kontrollen von Personen und Handgepäck sowie die General Aviation, die Flüge der zivilen Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs umfasst. In ihr enthalten sind sowohl private als auch gewerbliche Flüge, wie zum Beispiel von Bedarfsfluggesellschaften, privaten Personen, Firmenjets oder von Rettungsfluggesellschaften.

Das Segment Handling trägt den Trends in der Luftfahrtbranche und dem anhaltenden Preisdruck Rechnung und reagiert auf die Anforderungen von Airlines, etwa dem Wunsch nach kürzeren Bodenzeiten oder nach reduzierten Leistungspaketen. Durch die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten, hoher Pünktlichkeit und maßgeschneiderter Angebote kann sich der Geschäftsbereich Ground-Handling im Wettbewerb gut behaupten. So verzeichnete das Handling im Berichtsjahr gegenüber dem Mitbewerber Celebi Ground Handling Austria GmbH einen Marktanteilszuwachs auf 87,6% (2015: 87,1%). Auch 2016 konnte in allen Handling-Bereichen eine exzellente Qualität beibehalten und der konsequente Ausbau der Wertschöpfung vorangetrieben werden.

Im April 2015 wurde als Tochter für Ground-Handling-Dienstleistungen die in der Passagierabfertigung tätige „VPHS – Vienna Passenger Handling Services“ gegründet.

Das Segment trug mit einem Umsatz von € 158,4 Mio. im Jahr 2016 zu 21,4% zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei.

### › Segment Retail & Properties

Zusätzlich zur klassischen Rolle als Passagier wird der Fluggast auch immer mehr in seiner Rolle als Retail-, Dienstleistungs- und Gastronomiekunde adressiert. Passagiere, Parkkunden, Hotelgäste, Konferenzteilnehmer, Mitarbeiter und Abholende als „Meeters & Greeters“ sind im Segment Retail & Properties wichtige Zielgruppen. Wesentliche Ergebnisbeiträge liefern neben Shopping & Gastronomie auch Werbeerlöse, das Parken sowie die Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen.

Das Segment trug mit einem Umsatz von € 123,9 Mio. im Jahr 2016 zu 16,7% zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei.

### › Segment Malta

Das Segment Malta umfasst neben dem Flughafen Malta (Malta International Airport plc, MIA) auch die direkt von diesem gehaltenen Beteiligungen (MIA-Gruppe).

Der Flughafen Malta und seine Beteiligungen sind für den Betrieb des Flughafen Maltas verantwortlich. Neben den klassischen Aviation-Dienstleistungen generieren die Unternehmen der MIA-Gruppe auch Erlöse im Bereich des Parkens sowie der Vermietung von Retail- und Office-Flächen. Das Handling wird von zwei externen Unternehmen durchgeführt.

Im Geschäftsjahr 2016 erzielte das Segment Malta Umsatzerlöse in der Höhe von € 73,1 Mio., was einem Anteil von 9,9% am Konzernumsatz entspricht.

### › Segment Sonstige Segmente

Das Segment Sonstige Segmente umfasst verschiedene Dienstleistungen, die sowohl für andere Segmente der Flughafen-Wien-Gruppe als auch für externe Kunden erbracht werden.

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

Im Geschäftsjahr 2016 erzielte das Segment Sonstige Segmente Umsatzerlöse in der Höhe von € 15,4 Mio., was einem Anteil von 2,1% am Konzernumsatz entspricht. >

## › Flughafen-Wien-Gruppe – Auslandsbeteiligungen

### **Flughafen Malta (vollkonsolidiert)**

Die konsolidierte Beteiligung der Flughafen Wien AG am Flughafen Malta beträgt in Summe rund 48%. Der Flughafen Malta ist sowohl als Business- als auch als Tourismusdestination gut positioniert. Der Airport Malta verzeichnete im Jahr 2016 mit 5.080.071 Passagieren ein Rekordergebnis und ein Plus von 10,0% im Vergleich zu 2015.

### **Flughafen Košice**

Am Flughafen Košice ist die FWAG indirekt über eine Holding mit 66% beteiligt. Der zweite Eigentümer ist die slowakische Regierung. 2016 verzeichnete der Flughafen Košice ein Passagierwachstum von 6,4% auf 436.696 Passagiere. 2016 konnte ein Beteiligungsergebnis in Höhe von € 0,8 Mio. erzielt werden (2015: € 1,3 Mio.). Der Ergebnisbeitrag von Košice wird seit 2016 nicht mehr im Finanzergebnis, sondern im EBITDA ausgewiesen.

Die Strategie der Flughafen-Wien-Gruppe konzentriert sich auf diese beiden bestehenden Beteiligungen. Es ist nicht geplant, Anteile an weiteren Airports zu erwerben.





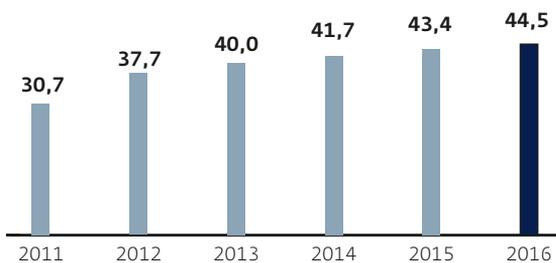
# Unternehmensstrategie

An der Spitze der Kennzahlenpyramide steht das vorrangige Ziel einer kontinuierlichen und nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts bei gleichzeitiger Minimierung der ökologischen Auswirkung. Als wichtigste Faktoren für die Erreichung dieses Ziels dienen vier strategische Stoßrichtungen:

- › Neue Ertragspotenziale aufbauen und bestehende Potenziale optimal nutzen
- › Hohe Produktivität und Rentabilität erzielen
- › Drehscheibe stärken und Kundenbedürfnisse besser befriedigen
- › Mitarbeiter fördern und respektieren

Diese Stoßrichtungen werden für alle Unternehmensteile in konkrete Maßnahmen umgesetzt. Für die Messung der Produktivitätssteigerung ist die EBITDA-Marge die wichtigste Kennzahl.

#### Entwicklung der EBITDA-Marge in %



Werte angepasst (Vollkonsolidierung Malta)

› Weitere Kennzahlen des Finanzmanagements

Rentabilitätskennzahlen	2016	Veränd. in %	2015	2014	2013
EBITDA (in € Mio.)	329,8	5,5	312,5	288,8	272,0
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatz, in %)	44,5	n. a.	43,4	41,7	40,0
EBIT-Marge (EBIT/Umsatz, in %)	23,2	n. a.	23,9	21,5	19,8
Operativer Cashflow (in € Mio.)	255,1	-0,2	255,5	238,3	232,1
Free Cashflow (in € Mio.)	201,4	92,9	104,4	164,8	139,5
Nettoverschuldung (in € Mio.)	355,5	-27,1	487,8	541,9	675,1
Gearing (in %)	31,1	n. a.	42,8	50,7	66,2
ROCE vor Steuern (in %)	9,8	n. a.	9,6	8,0	7,0

Werte Angepasst (Vollkonsolidierung Malta)

## Strategische Rahmenbedingungen am Standort Wien

### Standort und wirtschaftliche Entwicklung

Die geopolitische Lage nach der Ostöffnung und das dadurch erweiterte Einzugsgebiet begünstigen die Wachstumschancen des Flughafen Wien. Laut Prognosen wird die Wirtschaft in den angrenzenden Ländern Osteuropas in den kommenden Jahren überdurchschnittlich stark expandieren. Der Flughafen Wien kann einerseits von der stärkeren wirtschaftlichen Entwicklung der CEE-Region (zentral- und osteuropäische Region) und andererseits vom vorhandenen Aufholpotenzial bei Flugreisen pro Person und Jahr profitieren.

Auch das Image Wiens als Kongress- und Tourismus-Destination sowie als Sitz zahlreicher internationaler Organisationen ist ein strategischer Vorteil, ebenso wie die Tatsache, dass zahlreiche internationale Konzerne ihr Headquarter für den CEE-Raum in Wien angesiedelt haben.

Mercer wählte für das Jahr 2016 Wien zum achten Mal in Folge zur Stadt mit der höchsten Lebensqualität. Des Weiteren ist Wien 2016 zum wiederholten Mal in den Top 4 der Städte mit den meisten Kongressen zu finden (Quelle: ICCA). Die Rekorde der Nächtigungszahlen (2016: 14,96 Mio.) der letzten Jahre unterstreichen das Potenzial von Wien als Tourismus- und Business-Destination.

### Kontinuierliche Verbesserung der Servicequalität

Die kontinuierliche Verbesserung der Servicequalität ist der Flughafen-Wien-Gruppe ein wichtiges Anliegen. Im Vergleich zu der relevanten Vergleichsgruppe (europäische Airports) liegt der Flughafen Wien wie schon in den vergangenen Jahren deutlich über dem Durchschnitt.

## Entgelte- und Incentive-Politik

Die Entgelthanpassungen aufgrund einer Price-Cap-Formel sowie das Prozedere der Anpassungen werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt, welches seit 1. Juli 2012 in Kraft ist. Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltsystem an. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgelts gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt, das landseitige Infrastrukturentgelt und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere.

Das Incentive-Programm für die Entgelte der FWAG – insbesondere das Transfer-Incentive – ist auf die Unterstützung der Stärkung der Drehscheibenfunktion ausgerichtet. Das Wachstums-Incentive-Programm, bestehend aus dem Destinations- und Frequenz-Incentive sowie dem Frequenzdichte-Incentive, soll die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördern. Details zu den Entgeltänderungen 2016 und dem Incentive-Programm finden Sie im Lagebericht auf Seite 77.

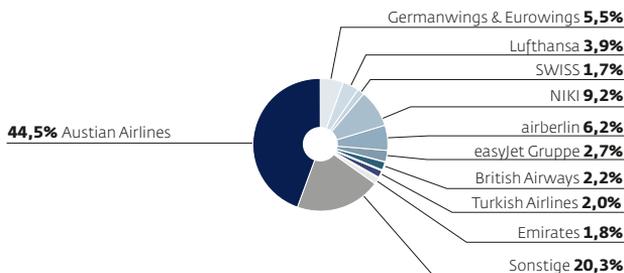
## Verkehrsentwicklung

Der Flughafen Wien zählt im Jahr 2016 erstmals über 23 Mio. Passagiere. Diese positive Passagierentwicklung ist auf eine starke zweite Jahreshälfte zurückzuführen. In diesem Zeitraum wurde sowohl der stärkste Einzelmonat (Juli) als auch der stärkste Einzeltag (16. September) in der Geschichte des Flughafen Wien registriert. (Detaillierte Verkehrsergebnisse siehe Seite 71.)

### › Passagieraufkommen nach Airlines

Für die Fluglinien Austrian Airlines, NIKI und seit 2015 auch Eurowings ist der Flughafen Wien Heimatflughafen. Der wichtigste Partner, auch in Bezug auf den Transferverkehr, bleibt Austrian Airlines mit einem Anteil von 44,5% an den Gesamtpassagieren. Zunehmende Bedeutung für die Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien haben die Low-Cost-Carrier, die 2016 starke Zuwächse verbuchen können: In diesem Ranking verzeichneten auch heuer wieder Eurowings und easyJet die stärksten absoluten Zuwächse.

Passagieraufkommen nach Airlines 2016



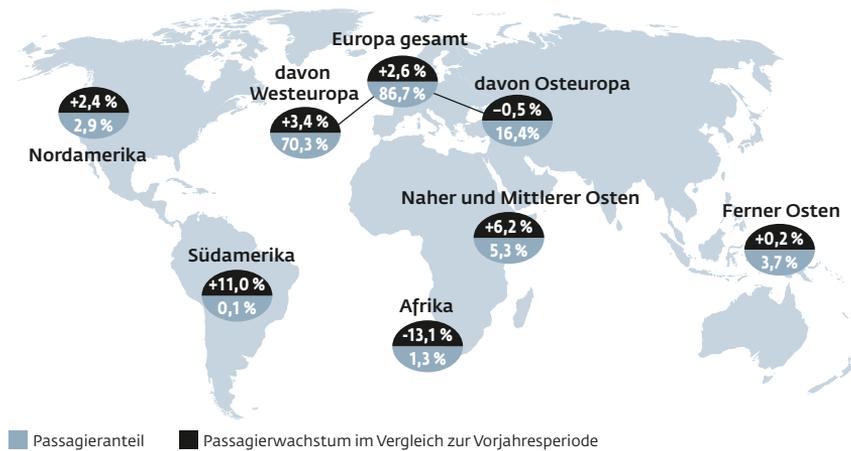
Damit einhergehend war der Wachstumstreiber bei der Verkehrsentwicklung im Jahr 2016 vor allem der Lokalverkehr mit einem Anstieg um 4,3%, während der Transferverkehr um 2,0% zurückging. Weitgehend stabil entwickelte sich die Anzahl der Starts und >

Landungen mit minus 0,2%, die Sitzplatzauslastung (Sitzladefaktor) ging um 0,8 Prozentpunkte auf 73,4% leicht zurück. Negativen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung hatten jedoch die anhaltenden Krisen in Russland, der Türkei und in Teilen Nordafrikas.

› **Passagierentwicklung und Passagieranteil nach Regionen**

Die westeuropäischen Destinationen sind als aufkommensstärkste Region wesentlich für die Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien. Die Anzahl der abfliegenden Passagiere nach Westeuropa nahm im Jahr 2016 um 3,4% zu, während das Passagieraufkommen nach Osteuropa, das sich vor allem im zweiten Halbjahr 2016 leicht erholen konnte, im Gesamtjahr einen geringen Rückgang von 0,5% verzeichnen musste. Das Passagieraufkommen in den Nahen und Mittleren Osten nahm um 6,2% zu, jenes in den Fernen Osten um 0,2%. Nach Nordamerika stieg das Passagieraufkommen um 2,4%. Nach Afrika war das Passagieraufkommen mit minus 13,1% rückläufig, was vor allem auf die Krisen in Ägypten und Tunesien zurückzuführen ist. Generell positiv entwickelten sich die Langstreckenflüge, die 2016 als neue Destinationen Havanna, Hongkong und Shanghai anfliegen.

**Passagierwachstum und Passagieranteil nach Regionen (abfliegende passagiere)**



› **Destinationsangebot**

2016 wurde der Flughafen Wien von 74 Fluglinien regelmäßig angefliegen, die 186 Destinationen in 72 Ländern bedienten. Der Flughafen Wien positioniert sich dabei als einer der wichtigsten Transfer-Hubs für Flüge von und nach Osteuropa und bietet die meisten Destinationen in diese Region an. Über das ganze Jahr 2016 betrachtet wurden 39 Destinationen in der CEE-Region angefliegen.

### › Anzahl der Osteuropa-Destinationen

	2016	2015	2014
Wien	34	36	35
München	34	30	32
Frankfurt	30	31	34
Prag	23	22	24
Zürich	18	19	21
Budapest	13	11	12

Quelle: OAG, jeweils KW 46 – für den Vergleich mit anderen Flughäfen wurde eine Musterwoche herangezogen.

### › Frachtaufkommen

2016 wurde das Leistungsangebot im Bereich Frachtabfertigung erweitert. Dadurch bekommen die Kunden der Flughafen Wien AG im Cargo-Bereich nun „alles aus einer Hand“ und können so Schnittstellenprobleme vermeiden. Diese Strategie macht sich bezahlt, da sich der Frachtbereich im Jahr 2016 mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 93,7% gegenüber dem zweiten Cargo-Handling-Anbieter (Swissport) in einem schwierigen wirtschaftlichen Gesamtumfeld weiterhin behaupten konnte.

Das von der FWAG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 264.835 Tonnen, was einem Plus von 4,4% gegenüber 2015 entspricht. Die gesamte am Flughafen umgeschlagene Frachtmenge (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 2016 282.726 Tonnen. Das entspricht einem Zuwachs von 3,7%. Treibende Kraft dieser Entwicklung war u. a. die gute Cargo-Auslastung der Silkway, die seit Oktober 2016 auf vier Landungen pro Woche aufstockte.

An der Hebung der Servicequalität wird kontinuierlich gearbeitet. So soll Ende 2017 die Erweiterung der Frachthalle in Betrieb gehen.

### › Flughafen Malta

Der Flughafen Malta ist sowohl als Business- als auch als Tourismus-Destination gut positioniert. Dennoch muss an der kontinuierlichen Verbesserung der Prozess- und Dienstleistungsqualität gearbeitet werden. Der Airport Malta verzeichnete im Jahr 2016 mit 5.080.071 Passagieren ein Rekordergebnis und ein Plus von 10,0% im Vergleich zu 2015.

# Strategieumsetzung am Standort Wien

## › Serviceoffensive

Die im Jahr 2013 ins Leben gerufene Serviceoffensive wird kontinuierlich fortgesetzt. Zahlreiche Einzelmaßnahmen und Projekte wurden bereits umgesetzt bzw. abgeschlossen.

Im ASQ-Benchmark wurden im Jahr 2016 die sehr guten Ergebnisse aus dem Jahr 2015 stabil gehalten. Die neuerliche Verleihung des Awards für den „Best Airport Staff in Europe“ (nach 2015) unterstreicht die erfolgreiche Umsetzung der Qualitätsstrategie der Flughafen-Wien-Gruppe.

Um die Servicequalität noch weiter zu erhöhen, hat sich die FWAG das strategische Ziel gesetzt, in die Liga der „5-Star-Airports“, die höchste Qualitätsklasse, aufzusteigen. An der Umsetzung dieser Zielsetzung wird intensiv gearbeitet.

## › Ausbau des Flugangebots

Die Flugangebote für Reisende wurden im Jahr 2016 erneuert erweitert. So wurden im Berichtsjahr regelmäßig 186 Destinationen (2015: 181 Destinationen) in 72 Ländern angefliegen.

Bis zum Redaktionsschluss wurden für 2017 bereits folgende neue Destinationen angekündigt:

Der Home-Carrier Austrian Airlines hat Los Angeles, Mahé (Seychellen), Shiraz, Burgas, und Göteborg neu in seinem Programm. Zu den Destinationen Kairo, Frankfurt, Hamburg, Lwiw, Mailand, Odessa, Paris, Stockholm und Zürich gab es Frequenzaufstockungen.

Eurowings fliegt erstmalig Birmingham, Brindisi, Hurghada, Ibiza, Jerez, Kavala, Lamazia Terme, Las Palmas, Madrid, Malaga, Malta, Marsa Alam, Mytilene, Nizza, Nürnberg, Olbia, Paphos, Pisa, Porto, Samos, Thira (Santorin) und Zadar von Wien an und stockt die Frequenzen nach Barcelona, Hamburg, Hannover und Rom auf.

Aber auch Volotea, flybe/Stobart Air, Germania, S7 und UTair stocken ihr Destinationsangebot von Wien aus auf.

## › Kurze Umsteigezeiten und hohe Pünktlichkeit

Die Transferzeit liegt mit 30 Minuten im Europavergleich an vorderster Stelle. Im weltweiten Pünktlichkeitsranking der OAG liegt der Flughafen Wien in seiner Kategorie auf Platz 20. Auch in weiteren operativen Kennzahlen wie Gepäckszuverlässigkeit und Wartezeiten an Sicherheitskontrollen liegt der Flughafen Wien im Spitzenfeld.

## › Retail & Properties

Der Bereich Shopping und Gastronomie hat 2016 mit auf Kundengruppen zugeschnittenen verkaufsfördernden Maßnahmen und einer individualisierten Kundenansprache sowie mit diversen Neueröffnungen das Service und das Ambiente für den Passagier weiter verbessert. So haben mit Rituals, Samsonite, Mr. Mobile, PEZ und La Cure Gourmande neue Shops eröffnet. Ab dem Frühjahr 2017 wird das gastronomische Angebot um zwei neue Restaurants und eine Bar der Topmarke „Jamie Oliver“ erweitert.

Im März 2017 wurde das neue Hotel „MOXY Vienna Airport“ eröffnet, das das verfügbare Bettenangebot am Flughafen um 400 Zimmer erhöht und hinsichtlich Design und Style neue Maßstäbe im mittleren Preissegment setzt.

Im Bereich Frachtimmobilien wird zurzeit die Osterweiterung des Air Cargo Centers umgesetzt. Damit wird die für die Vermietung an Dienstleister im Bereich Cargo-Handling verfügbare Abfertigungsfläche um rund 17.500 m<sup>2</sup> auf ca. 35.500 m<sup>2</sup> mehr als verdoppelt.

Auch im Segment Büroimmobilien arbeitet die FWAG am Ausbau des Angebots. Unter dem Namen „Office Park 4“ ist die Errichtung eines neuen Bürogebäudes mit mehr als 20.000 m<sup>2</sup> geplant. 2017 beginnt die Planung des neuen Gebäudes.

Die Airport City wächst auch 2016 weiter: Mit zwölf neuen Mietern hat sich die Airport City als Büro- und Business-Standort am Wiener Büromarkt etabliert. Neben den Star-Alliance-Mitgliedern EVA Air und Air India hat auch Titan Machinery, ein international agierendes Unternehmen im Bereich Landwirtschaftsmaschinen, seine Firmenzentrale in der Airport City angesiedelt. Wichtige Bestandverträge wie z. B. mit Cargo Partner konnten erfolgreich verlängert werden.

## › Handling

Das Handling konnte auch 2016 seine Kompetenz, Verlässlichkeit und Qualität eindrucksvoll unter Beweis stellen – es wurde über das Gesamtjahr eine herausragende Pünktlichkeitsrate von 98,4% erreicht. Damit liegt die Flughafen Wien AG im Vergleich mit anderen europäischen Hub-Flughäfen im absoluten Spitzenfeld. Airlines wie easyJet verliehen dem Handling 2016 Awards angesichts besonderer qualitativer Leistungen.

Erfolgreich entwickeln sich auch die Umsätze im Produktbereich „Centralized Load Control“. Diese Dienstleistung umfasst die Erstellung von Plänen für die optimale Ladeverteilung in einem Flugzeug. An der weiteren Intensivierung der Marktbearbeitung in diesem Bereich wird gearbeitet. Auch im Frachthandling wurde das Dienstleistungsangebot mit dem Produkt „Dokumenten-Handling“ erfolgreich erweitert.

Im Bereich der Qualitätssicherung wurde das TÜV-Rezertifizierungsaudit für die ISO-2008:9001-Zertifizierung des VIE-Handlings im Herbst 2016 ohne Beanstandungen abgeschlossen. Das nächste Überwachungsaudit ist für Ende 2017 geplant.

Neben zahlreichen externen Audits wurden zusätzlich durchschnittlich 400 interne Qualitätsaudits pro Monat durchgeführt.

Im Bereich „VPHS – Vienna Passenger Handling Services“ konnte im Frühjahr 2016 das Ticketing von airberlin übernommen und neue Kunden wie Aeroflot, Air India, SAS, Ukraine International Airlines akquiriert werden.

Seit Jahresbeginn 2016 bietet der Frachtbereich seinen Airline-Kunden zusätzlich zum physischen Frachthandling auch das Dokumenten-Handling an. Mitte des Jahres wurde ein weiteres neues Geschäftsfeld erschlossen – seit Juli 2016 wird das Post-Handling für die Lufthansa Cargo AG durch den Frachtbereich abgedeckt. Dadurch konnten weitere Produktlücken geschlossen werden. Die Erweiterung des Leistungsangebots ermöglicht es den Kunden, im Cargo-Bereich nun „alles aus einer Hand“ zu bekommen und dadurch Schnittstellenprobleme zu vermeiden.

### › Effizienz

Die Flughafen Wien AG führt ihre Nachhaltigkeitsstrategie konsequent fort und nahm mit Juli 2016 die ersten Photovoltaikanlagen in Betrieb. Auf den Dachflächen eines Hangars und einer Gerätehalle erzeugen seither rund 2.000 Solarmodule auf einer Gesamtfläche von rund 3.200 m<sup>2</sup> mehr als 500.000 kWh Solarstrom pro Jahr und tragen so zu einer klimafreundlichen und nachhaltigen Stromversorgung am Flughafen Wien bei.

Für sein Umweltmanagement wurde die Flughafen Wien AG mit dem EMAS-Preis 2016 ausgezeichnet.

Die Sanierungsarbeiten auf der Start- und Landepiste 11/29 am Flughafen Wien konnten mit 15. Juni 2016 abgeschlossen werden.

## Ausblick

### › Terminalentwicklungsprojekt

Im Vordergrund des im April 2016 vorgestellten Terminalentwicklungskonzepts stehen mehr Komfort für Passagiere, zusätzliche Shopping- und Gastronomieangebote und die Schaffung eines terminalübergreifenden Sicherheitsbereichs bei gleichzeitiger Erhöhung der Rentabilität und Ertragskraft. Dafür werden die alten Gebäudeteile – Pier Ost und Terminal 2 – modernisiert und um neue Funktionen wie eine zentrale Sicherheitskontrolle für die B-, C- und D-Gates sowie bis zu 10.000 m<sup>2</sup> zusätzliche Shopping- und Gastronomieflächen erweitert, was eine Ausweitung des Angebots um rund 50% bedeutet. Neu errichtet wird ein Gebäude an der Südseite des Terminal 3, wodurch sowohl eine bessere Verbindung zwischen den Terminals 2 und 3 als auch zusätzliche Shopping-, Gastronomie- und Warteflächen geschaffen werden. Realisiert werden die Projekte schrittweise bis 2023, als Kostenobergrenze sind maximal € 500 Mio. festgelegt. Nach der fast zweijährigen Entwicklungsphase startete 2016 der Planungsprozess, wofür der Aufsichtsrat ein Planungsbudget von insgesamt maximal € 39 Mio. genehmigt hat.

### › Projekt 3. Piste

Auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung erreicht der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze nach dem Jahr 2020, wobei eine 3. Piste nicht vor 2025 zur Verfügung stehen würde. Um bedarfsgerecht reagieren zu können, wurde im März 2007 bei der Niederösterreichischen Landesregierung ein Antrag zur Verwirklichung des Projekts Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) eingereicht. Der positive erstinstanzliche Bescheid wurde der FWAG im Juli 2012 zugestellt. Anfang 2017 wurde das Projekt in zweiter Instanz vom Bundesverwaltungsgericht abgelehnt. Die FWAG ist – wie auch zahlreiche Vertreter der Wirtschaft, der Politik und auch der betroffenen Umlandgemeinden – der Meinung, dass die negative Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur 3. Piste juristisch und sachlich falsch ist. Das Unternehmen hat daher gegen diese Entscheidung Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und eine außerordentliche Revision beim Verwaltungsgerichtshof eingebracht. Unabhängig vom Ausgang der höchstinstanzlichen Entscheidung wird bereits jetzt daran gearbeitet, die Kapazitäten des bestehenden 2-Pisten-Systems zu optimieren.





# Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Als wichtiger Arbeitgeber Ostösterreichs steht der Standort Flughafen Wien in Schwellenchat aufgrund seiner wirtschaftlichen Bedeutung und seiner Auswirkung auf die Umwelt besonders im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Die Flughafen-Wien-Gruppe bekennt sich vorbehaltlos zu ihrer ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung. Ein wichtiges Anliegen dabei ist es, die vielfältigen Ziele balanciert zu verfolgen und an der nachhaltigen Entwicklung sowohl des Unternehmens als auch der Region aktiv mitzuwirken.<sup>1</sup>

Die Auszeichnungen im Jahr 2016, wie zum Beispiel die Verleihung des 4-Star-Prädikats durch Skytrax, der EMAS-Preis für vorbildliches Umweltmanagement, der „Best Airport Staff in Europe“-Award, der Service Quality Award in Gold des „Airport Service Quality Panel“ (ASQ) und der Austrian Financial Communications Award des Beratungsunternehmens Kirchhoff Consult und gemeinsam mit dem Lehrstuhl Accounting und Auditing der HHL Leipzig Graduate School of Management, geben dem eingeschlagenen Weg recht.

## Der Nachhaltigkeitsbericht und das Nachhaltigkeitsmanagement

Aufbauend auf dem Energie- und Nachhaltigkeitsmanagement wurde im November 2015 der Nachhaltigkeitsbericht der Flughafen Wien AG veröffentlicht. Die Auswahl der Inhalte, Daten und Zahlen erfolgte dabei entsprechend den internationalen Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI), Version G4. Der Bericht wurde vom TÜV Süd extern geprüft und erreichte die Anwendungsebene „In Accordance Core“. Das Umweltkapitel im Nachhaltigkeitsbericht gilt auch als Umwelterklärung und war Teil der EMAS Zertifizierung (Eco-Management and Audit Scheme) des Unternehmens.

Der Nachhaltigkeitsbericht erscheint jedes dritte Jahr, um über die Fortschritte des Unternehmens zu berichten.

Der Nachhaltigkeitsbericht und dessen Kennzahlen sind im Internet unter **[www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht](http://www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht)** abrufbar. Die Daten werden jährlich aktualisiert. Die Kennzahlen für 2016 werden im zweiten Halbjahr 2017 verfügbar sein.

<sup>1</sup>) Die nachfolgenden Aussagen und Werte im Kapitel „Verantwortungsvolle Unternehmensführung“ beziehen sich – so nicht anders vermerkt – auf die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive inländischer Beteiligungen über 50%.

# Kunden im Fokus

## Servicequalität

Um die Servicequalität messbar und objektiv zu erhöhen, wurde die sogenannte „Service-WM“, die alle Themen mit dem Fokus „Passagierqualität“ behandelt, im Berichtsjahr weitergeführt. Die Themen sind sehr breit gefächert, vom Reiseantritt der Passagiere bis hin zu Leitsystem und Orientierungsmöglichkeiten, Komfort beim Parken, Kommunikation, Terminal-Guides, Shopping & Gastronomie. Bis Ende 2016 konnten mehr als 230 Einzelmaßnahmen erfolgreich umgesetzt werden. Das hat zu einer signifikanten Verbesserung der Passagierzufriedenheit geführt.

Die Qualitätsstrategie des Flughafens Wien wird auch international wahrgenommen und anerkannt: Das Marktforschungsinstitut Skytrax verlieh 2016 den Award für den „Best Airport Staff in Europe“ nach 2015 erneut an den Flughafen Wien. Im Gesamtranking „World’s Best Airports“ verbesserte sich der Flughafen Wien auf Platz 29 (nach Rang 38 im Jahr 2015) und zählt damit zu den besten 10% der analysierten 550 Flughäfen.

## Faktor Sicherheit

Am Flughafen Wien hat der sichere und reibungslose Flugplatzbetrieb höchste Priorität. Dazu gehören sämtliche Betriebsverfahren, die einen störungsfreien Flugverkehr ermöglichen. Unter dem Gesichtspunkt der wachsenden Verkehrszahlen hat die EU im Jahr 2014 eine Verordnung erlassen, die bis Ende 2017 die Harmonisierung der Sicherheitsstandards auf europäischen Flughäfen zum Ziel hat. Dadurch soll ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau basierend auf Anforderungen der EASA (European Aviation Safety Agency) geschaffen werden.

Die diesbezüglichen Vorbereitungsarbeiten inklusive der notwendigen organisatorischen Änderungen und der Antrag auf Zertifizierung konnten fristgerecht im Jahr 2016 abgeschlossen werden. Im Jahr 2017 werden die Betriebsverfahren an die Vorgaben der EASA final angepasst und anschließend durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie auditiert. Nach dem positiven Abschluss dieser eingehenden Prüfung soll dem Flughafen Wien ein für den Betrieb erforderliches Zertifikat ausgestellt werden.

## Barrierefreiheit

Der Flughafen Wien arbeitet gemeinsam mit neun Hilfsorganisationen, Verbänden und Institutionen intensiv an der kontinuierlichen Verbesserung der Barrierefreiheit in den Bereichen Ausstattung, Leitsystem, Treppen, Parken und Toiletten. Es wurden gemeinsam die Anforderungen an das bestehende System definiert und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Über 150 Einzelmaßnahmen wurden gemeinsam beschlossen, von denen bereits der Großteil umgesetzt wurde. Begleitet wird der gesamte Prozess von Arbeitsgruppen mit Vertretern der Hilfsorganisationen. Auch bei künftigen Bauprojekten am Flughafen Wien werden diese Arbeitsgruppen intensiv eingebunden werden.

## Gesellschaftliche Verantwortung

Das renommierte Industriewissenschaftliche Institut (IWI) hat im Auftrag des Österreichischen Luftfahrtverbandes die ökonomische Bedeutung der Luftverkehrswirtschaft für die heimische Volkswirtschaft untersucht und die Studie, die in größeren Zeitabständen durchgeführt wird, im Mai 2015 vorgestellt. Der Sektor (Airlines, Flughäfen und Bodeninfrastruktur sowie Zulieferer) generiert in Österreich unter Hinzurechnung seiner Bedeutung für den Tourismus etwa 72.700 direkte und indirekte Arbeitsplätze. Die Gehälter stellen einen beachtlichen Beitrag zur heimischen Kaufkraft dar. Gegenüber 2009 (also innerhalb von 5 Jahren) hat die Wertschöpfung aus der Luftfahrt für Österreich um 11,1% zugenommen, die Beschäftigtenzahl um 13.200 – das sind 22,2%.

## Dialog

In der Planung für die 3. Piste hat der Flughafen Wien den vor Jahren eingeschlagenen Weg eines hohen Einsatzes für den Umweltschutz und eines ernsthaften, ehrlichen Dialogs mit den Menschen in der Region konsequent fortgesetzt. Das erklärte Ziel ist, gemeinsam möglichst umweltschonende, mehrheitlich anerkannte Lösungen für die Menschen, die Umwelt und die Wirtschaft zu erarbeiten.

### › Nachbarschaftsbeirat

Der Flughafen Wien hat bereits im Jahr 1989 einen Nachbarschaftsbeirat für den Dialog und Austausch mit den Anrainergemeinden gegründet. Bis zu viermal jährlich tagt dieses Gremium, das sich aus dem Vorstand der Flughafen Wien AG sowie den amtierenden Bürgermeistern von Schwechat, Fischamend, Klein-Neusiedl, Enzersdorf a. d. Fischa, Schwadorf, Großenzersdorf, Rauchenwarth, Zwölfaxing und Himberg sowie den Bezirksvorstehern der Wiener Bezirke Donaustadt und Simmering zusammensetzt.

### › Dialogforum

Von 2000 bis 2005 fand das umfangreichste in Europa jemals durchgeführte Mediationsverfahren statt. Rund 50 Verfahrensparteien (Bürgerinitiativen, Anrainergemeinden, Austrian Airlines, die Flugsicherung Austro Control etc.) haben in die Suche nach einvernehmlichen Lösungen tausende Stunden gemeinsamer Arbeit investiert. Abgeschlossen wurde dieser Prozess mit dem zivilrechtlich verbindlichen Mediationsvertrag, der Einrichtung des Dialogforums als Kommunikationsplattform und der Gründung des Umweltfonds. Die Flughafen Wien AG hat dabei freiwillige Verpflichtungen übernommen, die – im Interesse der Menschen, welche im Nahbereich des Flughafens leben – weit über das gesetzlich vorgeschriebene Ausmaß hinausgehen.

Es sind nunmehr Austro Control und Austrian Airlines, alle Gemeinden des erweiterten Umlands des Flughafens, Bürgerinitiativen aus diesen Regionen, die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, die Umweltschutzvereinigungen Wien und Niederösterreich sowie Gemeinden aus den Regionen Gänserndorf, Bruck a. d. Leitha, Baden, Mödling, Wien-Umgebung wie auch Wiener Bezirke in den Dialog eingebunden.

### › Ein Blick hinter die Kulissen: das Besucherzentrum am Flughafen Wien

Ebenfalls ein Ergebnis des Mediationsvertrags ist der Betrieb des Besucherzentrums am Flughafen Wien. Über 94.000 Menschen besuchten 2016 die Einrichtungen des Besucherzentrums. Davon nahmen 51.000 Besucher an den Rundfahrten über das Vorfeld teil, bei denen die Gäste die Betriebsamkeit am Airport live und aus nächster Nähe erleben können. Großer Beliebtheit erfreut sich auch die Besucherterrasse. Direkt auf dem Dach des Terminal 3 gelegen, eröffnet sich den Gästen ein Rundumblick auf das Flughafenvorfeld. Nähere Informationen unter: [www.viennaairport.com/passagiere/flughafen/visitair\\_center\\_-\\_das\\_besucherzentrum](http://www.viennaairport.com/passagiere/flughafen/visitair_center_-_das_besucherzentrum).

### › [www.viennaairport.com/umwelt](http://www.viennaairport.com/umwelt)

Die Internetseite „Umwelt & Nachhaltigkeit“ trägt der Wichtigkeit des Themas Umwelt Rechnung und bietet neben Informationen zu den allgemeinen Themen wie Umweltschutz oder Dialog mit dem Umland unter dem Menüpunkt „Lärmmanagement“ auch Einblick in die monatlichen Flugbewegungszahlen des Flughafens.

Ebenso können die Umweltpolitik und der jeweils aktuelle Nachhaltigkeitsbericht sowie Detailinformationen zu dem 2015 am Standort Flughafen Wien und bei allen österreichischen Tochterfirmen der Flughafen Wien AG etablierten Umweltmanagementsystem EMAS eingesehen werden.

### › [www.flugspuren.at](http://www.flugspuren.at)

Mit der Darstellung der Flugspuren im Internet werden die im Dialogforum diskutierten und umgesetzten Maßnahmen auch für die Bevölkerung nachvollziehbar und transparent. Die Website [www.flugspuren.at](http://www.flugspuren.at) wird vom Flughafen Wien gemeinsam mit Austro Control betreut.

Auf der Website sind Informationen über die Flugbewegungen getrennt nach Starts und Landungen abrufbar. Für jeden einzelnen Flug sind die Flughöhe, der Zeitpunkt sowie die Antriebsart (Propeller oder Jet) ersichtlich. Flugspurdarstellungen und Bewegungsstatistiken stehen für das jeweils aktuelle Kalenderjahr sowie – zu Vergleichszwecken – auch für das gesamte Vorjahr zur Verfügung.

Im Jahr 2016 wurden insgesamt 11.893 Besucher (2015: 13.165) registriert, die diese Website 21.086-mal (2015: 24.143-mal) aufgerufen haben – pro Tag entspricht das rund 58 Zugriffen (2015: 66).

### › Callcenter Umwelt & Luftfahrt

Für spezielle Anfragen in Bezug auf Umwelt oder Lärm steht Anrainern, Betroffenen oder interessierten Personen seit dem Jahr 2004 das Infotelefon Umwelt und Luftfahrt sowie das Kontaktformular auf [www.flugspuren.at](http://www.flugspuren.at) zur Verfügung. Insgesamt sind im Jahr 2016 am Telefon sowie via Internet und E-Mail 4.781 Anfragen (2015: 6.259) eingegangen. Das entspricht einer Abnahme der Kontakte um 23,7% gegenüber dem Jahr 2015. Dabei kamen 65% (2015: 64%) der Anfragen aus Wien und 35% (2015: 36%) aus Niederösterreich, dem Burgenland und anderen Gebieten.

## Corporate Social Responsibility

### › Compliance

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele. Die Vermittlung von Grundwerten wie Ethik und Integrität im Unternehmen sowie dem respektvollen Umgang untereinander sind dabei von größter Wichtigkeit. Richtschnur dafür ist der Verhaltenskodex des Flughafens Wien. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower-Hotline“ aktiv, die es ermöglicht, anonym Missstände im Unternehmen aufzuzeigen. Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Dessen Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance-Officer. Er sorgt auch für die Schulung der betroffenen Mitarbeiter und informiert in internen Workshops über aktuelle gesetzliche Neuerungen (wie zum Beispiel im Bereich des Korruptionsstrafrechts).

### › Sponsoring

In Hinblick auf die große Zahl von betroffenen Menschen und Stakeholdern und die Eingriffe in Umwelt und Lebensqualität, die durch den Flugbetrieb und seine Begleiterscheinungen ausgelöst werden, hat die Flughafen-Wien-Gruppe eine besondere Verpflichtung, auch ihrerseits durch Sponsoringaktivitäten und Spenden einen positiven Beitrag für die Gesellschaft zu leisten. Dies gilt insbesondere für jene Regionen und Bereiche, in denen der Flughafen Wien tätig ist oder seine Unternehmensinteressen zu verfolgen hat. Daher werden in jenen Bereichen und Regionen Veranstaltungen und andere Aktivitäten mit gesellschaftlichen, sportlichen, wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen, umweltbezogenen und anderen vergleichbaren Inhalten gefördert. Entscheidungsprozess und Zuständigkeiten sind in einer vom Vorstand beschlossenen und dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gebrachten internen Sponsoringrichtlinie detailliert festgelegt, um die Einhaltung der entsprechenden gesetzlichen Normen lückenlos sicherzustellen. Die Sponsoringvorhaben sollen die Unternehmensziele gegenüber den Stakeholdern und der Öffentlichkeit unterstützen und das positive Image des Flughafens absichern.

### › Aufnahme und Betreuung von Flüchtlingen

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat unter tatkräftiger Mithilfe der Belegschaft Flüchtlinge aus Krisengebieten aufgenommen. Es wurde ein winterfestes Containerdorf für 400 Bewohner am Gelände Cargo Nord errichtet.

### › Kontakt- & Beschwerdemanagement

Der Flughafen Wien hat ein Feedbackmanagement implementiert, das Anfragen, Anregungen und Beschwerden zentral verwaltet, beantwortet und für eine unternehmensinterne Weiterbearbeitung sorgt.

Das Feedbackmanagement kann über die Flughafen-Homepage unter **www.viennaairport.com/kontakt** erreicht werden. Anfragen und Auskünfte werden dabei rund um die Uhr vom Telefon Contact Center des Flughafens Wien übernommen und betreut, Kritik und Beschwerden werden detailliert aufgearbeitet und beantwortet.

Den überwiegenden Teil der Kontakte machen Anfragen zu Flugauskünften sowie zu Sicherheits- und Transportbestimmungen aus, lediglich ein geringer und tendenziell rückläufiger Anteil betrifft konkrete Kritikpunkte. So verzeichnete der Flughafen Wien beispielsweise im Jahr 2016 bei 23,4 Mio. Passagieren lediglich 795 Beschwerdefälle. Der Flughafen Wien legt dabei größtes Augenmerk auf eine lösungsorientierte und zeitnahe Bearbeitung der Fälle und steht dazu auch in konstruktivem Austausch mit Konsumentenschutzorganisationen und den Customer-Care-Schnittstellen der Standortpartner.

## Umwelt- und Klimaschutz

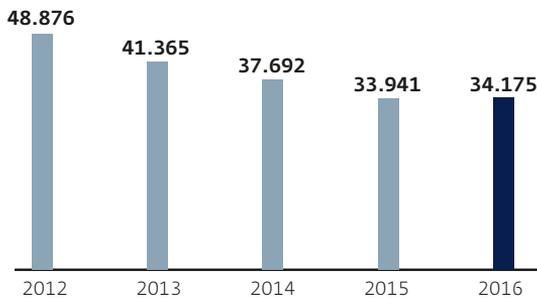
Der Flughafen Wien hat ein umfassendes Umweltmanagementsystem – EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) – eingeführt.

### Energieeffizienzprogramm

Neben der Errichtung von zwei Photovoltaikanlagen mit insgesamt 510 kWp wurde auch die Energienutzung in den Parkhäusern durch eine Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf LED-Technologie und eine selektive Lichtsteuerung verbessert. Die Wärmenutzung lag aufgrund des vergleichsweise kalten Winters dank Energieeffizienzmaßnahmen nur geringfügig über dem Wert von 2015. Der Kälteverbrauch lag 2016 um 690 MWh unter dem Wert von 2015. Die Stromnutzung lag 2016 mit 96,2 GWh absolut um 1,5 GWh unter jener vom Vorjahr.

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Flughafen-Wien-Gruppe pro Verkehrseinheit konnte von 2012 bis 2016 um ca. 27% gesenkt werden.

CO<sub>2</sub>-Emission in Tonnen



Der Gesamtenergiebedarf der Flughafen-Wien-Gruppe pro Verkehrseinheit ist von 2012 bis 2016 um 11,8% gesunken.

## Fluglärmmanagement

Europaweit gelten der Straßen- und Schienenverkehr als Hauptverursacher von Lärmbelastung, gefolgt vom Flugverkehr. Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe. Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz regelt die Schwellenwerte in Zusammenhang mit Fluglärm, die zum Schutz der ansässigen Bevölkerung nicht überschritten werden dürfen – nämlich ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von 65 dB.

Das Engagement des Flughafens Wien geht aber deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus: So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm des Flughafens das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB. Das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB.

### › Lärmschutz

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafens Wien hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel. Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB (A) am Tag und über 45 dB (A) in der Nacht übernimmt der Flughafen 50% bis 100% der Kosten u. a. für den Einbau von Lärmschutzfenstern und Lärmschutztüren. Bis Ende 2016 wurden für 6.288 Objekte bauphysikalische Gutachten erstellt und bei etwas mehr als 2.900 Objekten ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Darüber hinaus konnten bei mehr als 300 Wohneinheiten im Zuge von Teil- und Generalsanierungen durch die Eigentümer selbst Nachförderungen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen direkt bewilligt werden. Weiters verpflichtete sich die Flughafen Wien AG, Liegenschaften, die sich in einer Lärmzone mit einem Dauerschallpegel größer als 65 dB (A) am Tag bzw. 57 dB (A) in der Nacht befinden, zum Verkehrswert abzulösen. Diese Möglichkeit nahmen zwei der rund 60 von dieser Regelung umfassten Liegenschaftseigentümer in Anspruch.

### › Nachtflugbewegungen

Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren sollte die Anzahl der Flugbewegungen in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden, was im Berichtsjahr auch gelungen ist. Für das Jahr 2016 wurde somit der Zielwert laut Mediation von 4.700 Bewegungen um 542 unterschritten. In der gesamten Laufzeit dieser Regelung von 2007 bis 2016 wurde der kumulierte Zielwert von 48.698 Bewegungen um 2.118 Bewegungen bzw. ca. 4,3% unterschritten. Eine weitere schrittweise Reduktion auf 3.000 Bewegungen pro Jahr ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der 3. Piste vorgesehen. Details zur Nachtflugsituation können dem Evaluierungsbericht, der vom Verein Dialogforum Flughafen Wien jeweils etwa Mitte des Jahres veröffentlicht wird, unter [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at) entnommen werden.

## Emissionen und Klimaschutz

Der Sektor Verkehr erzeugt etwa 23% des globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Davon stammen nur 12% von der Luftfahrt. Zum Vergleich: Auf die Straße entfallen 74% der Verkehrsemissionen. Insgesamt ist der Flugverkehr für 2% des globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verantwortlich. Neben CO<sub>2</sub> werden aber auch NO<sub>x</sub>, CO, PM<sub>10</sub>, SO<sub>x</sub> und Benzol von Flugzeugen in die Atmosphäre abgegeben.

Die Luftfahrtbranche hat sich ehrgeizige Klimaziele gesetzt: Ab 2020 soll es zu einem klimaneutralen Wachstum beim Luftverkehr kommen. Auch der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringen Teil, zu den Luftemissionen bei. Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung oder durch die Erstellung einer jährlichen CO<sub>2</sub>-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden laufend Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren.

Mithilfe einer CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanz beteiligt sich der Flughafen Wien auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System) [www.airportcarbonaccreditation.org](http://www.airportcarbonaccreditation.org). In diesem Zusammenhang wurde im Oktober 2015 Level 2 der Zertifizierung (Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen am Standort) beantragt und im ersten Quartal 2016 seitens des ACI auch bestätigt. Erstmals wurde im Berichtsjahr eine Level-3-Zertifizierung erreicht.

## Mobilität

Das Projekt „Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Flughafenregion“ ist auf eine Projektinitiative des Nachbarschaftsbeirats zurückzuführen. Im Rahmen dieses Projekts wurde eine umfassende Mobilitätsbefragung am Flughafen sowie in 27 Gemeinden der Region durchgeführt. Mithilfe dieser Daten wurde ein regionales Mobilitätskonzept erstellt. Neben den Themen Radverkehr und Haltestellenausstattung werden Mikro-ÖV-Systeme als kleinräumige Ergänzung zum bestehenden Linienverkehr entwickelt.

Die vom Flughafen Wien initiierte Mitfahrplattform „Drive2VIE“ hat zum Ziel, Fahrgemeinschaften unter Mitarbeitern mit ähnlichem Arbeitsweg zu erleichtern bzw. zu forcieren. Das Projekt wurde in Kooperation mit Austrian Airlines umgesetzt, darüber hinaus beteiligen sich daran auch die Unternehmen Gebrüder Heinemann, Celebi und NIKI Luftverkehr.

## Quartierszertifizierung für Airport City Vienna

Im Dezember 2014 wurde die Airport City Vienna als erstes Gewerbegebiet in Österreich von der ÖGNI (Österreichische Gesellschaft für nachhaltige Immobilienwirtschaft) mit dem Quartierszertifikat für Gewerbegebiete ausgezeichnet. Der Standort, welcher u. a. über 70.000 m<sup>2</sup> Büro- und Conferencing-Flächen (Office Park 1–3 und Objekt 645) sowie Hotel- und Verkehrsangebote umfasst, wurde dabei nach verschiedenen Kriterien, wie der ökologischen und ökonomischen Qualität, sowie soziokulturellen und funktionalen Merkmalen bewertet.

## Abfall

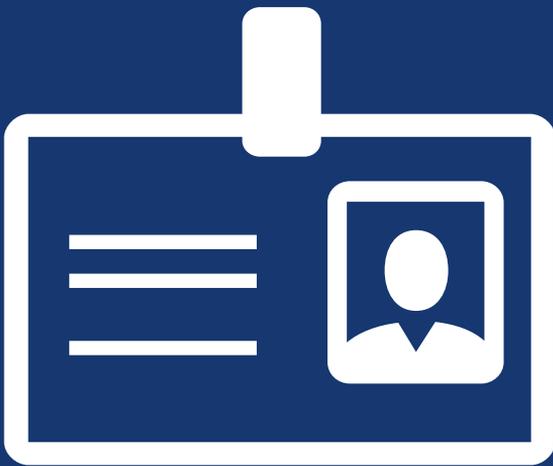
Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und je nach Möglichkeit einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Gesamtmenge an Abfall betrug im Jahr 2016 am Flughafen Wien 3.890 Tonnen (2015: 3.650 Tonnen).

## Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch stieg im Vergleich zu 2015 um 77.558 m<sup>3</sup> auf 516.395 m<sup>3</sup>.

## Nachhaltige Beschaffung

Die Beschaffung der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgt zum Teil über die Bundesbeschaffung GmbH (BBG). Auf diese Weise werden nachhaltige Kriterien beim Beschaffungsvorgang berücksichtigt. Zudem unterliegt der Flughafen Wien den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes. Die größten Lieferanten sind den Sektoren Bau, Erdölverarbeitung, Metallverarbeitung, Spezialfahrzeuge, Technologie und unterschiedlichen Dienstleistungen wie etwa IT oder Airport-Handling zuzuordnen.



# Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Der Standort Flughafen Wien ist einer der größten Arbeitgeber Ostösterreichs. Im Jahr 2016 waren es durchschnittlich rund 20.000 Beschäftigte in etwa 230 Betrieben, die sich um Pünktlichkeit, Komfort und Sicherheit von Besuchern und Fluggästen kümmerten.

## Strategie und Management

Die konzernweiten Kernaufgaben des Bereichs Personal liegen im Recruiting, in der Aus- und Weiterbildung, der strategischen Personalentwicklung und der Lohn- und Gehaltspolitik. Eine wesentliche Herausforderung für den Personalbereich liegt in der Begleitung des permanenten Veränderungsprozesses im Unternehmen. Der notwendige Wandel in der Unternehmenskultur wird dabei durch einen umfassenden Visionsprozess begleitet und durch offensive Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen unterstützt.

Ende 2015 wurde erneut eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt und es wurden erste Erfolge aus der Maßnahmenumsetzung des vorangegangenen Jahres sichtbar.

Wesentliche Schwerpunkte der konzernweiten Aktivitäten aus der Mitarbeiterbefragung sind ein groß angelegtes Führungskräfteentwicklungsprogramm, die Mitarbeiterentwicklung und die Verbesserung der mitarbeiterorientierten Kommunikation. Diese Maßnahmen bilden die Grundlage für die Entwicklung und Festigung einer neuen Führungskultur.

Arbeitsplatzgestaltung und Gesundheitsförderung sind weitere Themen, die im Rahmen der Mitarbeiterbefragung als Arbeitsfelder eruiert wurden und an denen kontinuierlich gearbeitet wird. Weiters stand 2016 auch die Verbesserung des Projektmanagements im Fokus, und es wurde ein bereichsübergreifendes Pilotprojekt dazu gestartet.

## Recruiting, Aus- und Weiterbildung

Eine wichtige Aufgabe der Abteilung Human Resources (HR) ist es, spezialisierte Mitarbeiter zu finden, sie in passenden Positionen zu beschäftigen sowie bestehende Potenziale zu fördern und neue Fähigkeiten zu entwickeln. Deshalb ist das Thema Personalentwicklung ein wesentlicher Teil der HR-Strategie.

Im jährlich stattfindenden Mitarbeitergespräch wird der Bildungsbedarf des Mitarbeiters besprochen und festgehalten. Nicht nur die fachliche Weiterbildung nimmt einen großen Stellenwert ein, auch persönlichkeitsbildende Maßnahmen sind ein wichtiger Schwerpunkt. Zahlreiche Seminare und Workshops zu Themen wie Führung, Sprachen, EDV sowie Gesundheit und Unfallprävention stehen den Mitarbeitern offen und werden im jährlichen Aus- und Weiterbildungskatalog zusammengefasst. 2016 wurde mit der Einführung eines neuen Bildungsmanagementsystems begonnen. Die gesamte Aus- und Weiterbildungsadministration und -dokumentation wird somit auf effizientere und leistungsfähigere Beine gestellt.

Bereits 2015 startete ein breit angelegtes Führungskräfteentwicklungsprogramm. Auf Basis einer individuellen Standortbestimmung von 120 Führungskräften im Rahmen eines Development-Centers wurde anschließend in einem Entwicklungsgespräch ein individualisierter Entwicklungsplan für Führungskräfte erarbeitet. Grundlagen- und Vertiefungsmodule wurden 2016 erfolgreich durchgeführt und es wurden weitere individuelle

&gt;

Entwicklungsschritte für 2017 definiert. Im Rahmen des Ausbildungsjahres 2016 wurden auch unternehmensweite Führungsstandards gemeinsam erarbeitet.

Die Lehrlingsausbildung nimmt in der Flughafen-Wien-Gruppe eine wesentliche Rolle ein. Im Jahr 2016 wurden rund 50 Lehrlinge ausgebildet.

## **Attraktiver Arbeitgeber**

### **Mitarbeiterstiftung**

Bereits vor über 15 Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10% der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus.

Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Im Jahr 2016 kam für das Geschäftsjahr 2015 ein Dividendenenertrag von € 4,2 Mio. zur Ausschüttung. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter rund 50% des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts.

### **Arbeitsstiftung**

Die „offene Arbeitsstiftung Steyr“ kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten oder aus gesundheitlichen Gründen ihren Arbeitsplatz verloren haben. Da die Flughafen Wien AG als Arbeitgeber auch für ehemals Beschäftigte Verantwortung übernimmt, ist sie seit Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2016 traten 11 Mitarbeiter der Stiftung bei. Bis zum Jahr 2016 wurde somit insgesamt 89 Mitarbeitern eine Ausbildung im Rahmen der offenen Arbeitsstiftung Steyr ermöglicht.

### **Freiwillige Sozialleistungen**

Mit freiwilligen Sozialleistungen steigert die Flughafen Wien AG die Motivation und Unternehmensidentifikation ihrer Mitarbeiter. So wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden angeboten. Insgesamt hat die Flughafen Wien AG im Jahr 2016 dafür ca. € 412.000 aufgewendet.

Zudem wurde die Essensversorgung für die Mitarbeiter aufgrund der Ergebnisse aus der unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung Ende 2015 neu organisiert. So erhalten alle Mitarbeiter einen Essenszuschuss von einem Euro pro Arbeitstag bzw. alternativ ein vergünstigtes Mittagsangebot mit einem Preisabzug von € 1,50 pro Menü.

## Flexible Arbeitszeitmodelle

Mit flexiblen und individuellen Arbeitszeitmodellen werden die Bedürfnisse der Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. Vor allem in den kaufmännischen Bereichen kommen verstärkt Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Zudem besteht in vielen Bereichen die Möglichkeit der Teilzeitarbeit, die im Jahr 2015 durch die Einführung von Gleitzeitmodellen auch für diese Mitarbeitergruppe flexibilisiert wurde.

Ergänzend wurde für alle Mitarbeiter die Möglichkeit geschaffen, Gehaltsbestandteile (Anerkennungszahlung für Dienstjubiläen) als Freizeit zu konsumieren. Darüber hinaus wurden Bildungsteilzeit- bzw. Bildungskarenzmodelle angeboten.

## Beruf und Familie

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

Um den Wiedereinstieg nach der Karenzzeit zu erleichtern, werden die Mitarbeiter auch während der Karenzzeit per Mail, Post und in eigenen Veranstaltungen, wie zum Beispiel Baby-Brunches, über aktuelle Ergebnisse im Unternehmen informiert. Die Kinderbetreuung wird zunehmend auch von Männern übernommen. So waren im Jahr 2016 bei der Flughafen Wien AG 18 Männer in Karenz (2015: 13).

Seit 2012 gewährt die Flughafen Wien AG ihren Mitarbeitern einen sogenannten „Papaonat“. Der Mitarbeiter hat das Recht, innerhalb der ersten drei Lebensmonate seines Kindes für maximal 28 aufeinanderfolgende Kalendertage dienstfrei gestellt zu werden und 50% seines monatlichen Bezugs weiterbezahlt zu bekommen. Im Jahr 2016 haben bereits 80 Väter diese Möglichkeit in Anspruch genommen (2014: 47; 2015: 54).

2016 hat das Unternehmen die Aktivitäten im Rahmen des Audits „berufundfamilie“ weiter verstärkt. Dabei handelt es sich um ein staatliches Gütezeichen, welches Unternehmen für familienbewusste Personalpolitik verliehen wird. Der Auditierungsprozess dauert drei Jahre und wird von speziell dafür ausgebildeten Auditoren begleitet.

## Diversität

Ein positives Beispiel für die erfolgreiche Bewältigung von Diversität stellt die Tatsache dar, dass derzeit unter den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen über 55 Nationalitäten vertreten sind, die mehr als zehn unterschiedlichen Religionsbekenntnissen angehören. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz der großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an der offenen Unternehmenskultur sowie an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die Integration und Aufgabenverständnis erleichtern.

&gt;

## Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe am Standort Wien lag 2016 bei 23,4%. Zurückzuführen ist diese Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als Arbeitgeber attraktiver zu machen, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen.

Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil – insbesondere in Führungspositionen – nachhaltig auszubauen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in der Flughafen Wien AG in Führungspositionen derzeit auf 15,2%.

Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz sind in der Flughafen-Wien-Gruppe Grundvoraussetzung. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat beträgt bereits 30,0%.

## Schwerpunkt „ältere Arbeitnehmer“

Besonders wichtig sind die Maßnahmen im Zuge des Projekts „ältere Arbeitnehmer“. Die Anhebung des faktischen Pensionsantrittsalters erfordert den längeren Verbleib im Unternehmen. Das erfordert im Vorfeld die Implementierung umfangreicher Vorsorge- und Organisationsmaßnahmen, da viele Mitarbeiter permanent hohen Belastungen ausgesetzt sind. Entsprechende Programme und begleitende Maßnahmen, die Ermöglichung innerbetrieblicher Mobilität und das bevorzugte Angebot geeigneter Arbeitsplätze für diese Mitarbeitergruppe werden derzeit ausgearbeitet und schrittweise umgesetzt.

## Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste

Zur Bewältigung der ökonomischen und ökologischen Entwicklung des Flughafens im Umfeld der schnelllebigen, sich stark konkurrenzierenden Luftfahrtbranche leisten motivierte Mitarbeiter an sicheren und gesunden Arbeitsplätzen einen wesentlichen Beitrag. Ähnliches gilt auch für den Arbeitnehmerschutz. Nur ein gemeinsames Bewusstsein und ein entsprechendes Verhalten aller Beschäftigten im Sinne der Prävention und einer gelebten Sicherheitskultur gewährleisten den Erfolg der Arbeitssicherheit und somit den Erhalt der physischen und psychischen Gesundheit der Mitarbeiter.

Diesen Gedanken folgend wurde seitens der Präventivdienste bei Begehungen, Schulungen sowie vielen Gesprächen mit dem Arbeitgeber bzw. den Führungskräften wie auch mit den Arbeitnehmern und Belegschaftsvertretern die Umsetzung und Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen angesprochen.

## Meldepflichtige Arbeitsunfälle

Aufgrund der zahlreichen Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung der Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen konnte die 1.000-MA-Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle weiter gesenkt werden.

### › Mitarbeiterkennzahlen

	2016 <sup>1</sup>	Veränd. in %	2015
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	119	-5,6	126
1.000-MA-Quote	27,1	-5,6	28,7

1) Umstellung von Flughafen Wien AG auf Flughafen-Wien-Gruppe am Standort Wien, Vorjahreswerte ab 2015 nicht vergleichbar



# Investor Relations

Aktive und transparente Kapitalmarktkommunikation ist das erklärte Ziel der Investor Relations der Flughafen Wien AG. Das Investor-Relations-Team steht als Schnittstelle zum Kapitalmarkt allen Interessengruppen für Fragen zum Unternehmen und im Besonderen zur Flughafen-Wien-Aktie jederzeit gerne zur Verfügung.

### › Börsennotiz

Seit 1992 notieren die Aktien der FWAG an der Wiener Börse. Sie werden zu laufenden Kursen gehandelt (Fließhandel).

Die Gesamtzahl der Stimmrechte wurde im Zuge eines Aktiensplits im Verhältnis 1:4 im Juni 2016 von 21.000.000 Stimmrechten auf 84.000.000 Stimmrechte erhöht. Das Grundkapital blieb dabei unverändert. Es beträgt € 152.670.000,00.

Seit dem Aktiensplit notieren nun seit dem 27. Juni 2016 die Aktien der Flughafen Wien AG – aufgrund der Einführung internationaler Marktstandards in Österreich – ausschließlich unter der neuen ISIN AT00000VIE62, welche die bisherige ISIN AT0000911805 ersetzt.

Die Flughafen-Wien-Aktie wurde mit Wirkung vom 21. März 2017 vom ATX-Prime-Index in den ATX-Index übergeleitet.

Abgesehen von der Wiener Börse sind die Aktien der Flughafen Wien AG im Freiverkehr der Börsen Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt und Hamburg gelistet. 1994 wurde in den USA ein American-Depositary-Receipts(ADR)-Programm eingerichtet. Hierbei entspricht eine Aktie der Flughafen Wien AG vier ADRs.

&gt;

› Wertpapierkürzel

Reuters	VIEV.VI
Bloomberg	FLU: AV
Nasdaq	FLU-AT
ISIN <sup>1</sup>	AT00000VIE62
Kassamarkt	FLU
ADR	VIAAY

1) Nach Aktienspit 1:4 mit Wirkung 27.6.2016 wurde die alte ISIN AT0000911805 durch die neue ISIN AT00000VIE62 ersetzt.

› Aktionärsstruktur

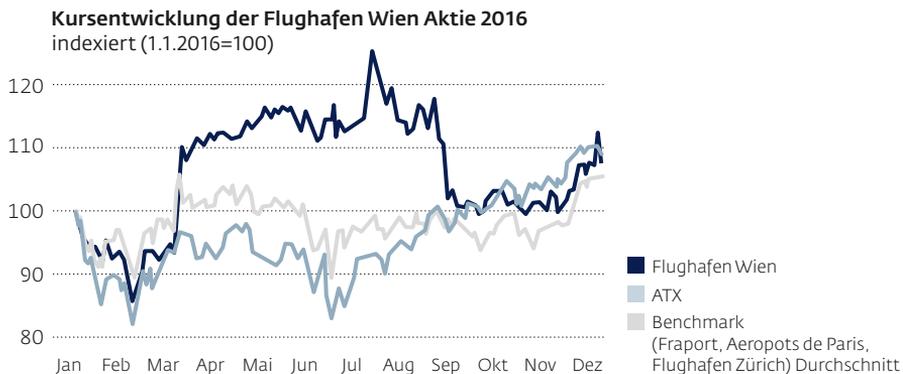
Ordnungsgemäß werden Veränderungen der Aktionärsstruktur, sofern sie die im Börsengesetz normierten Schwellen übersteigen, veröffentlicht. Zum Jahresultimo lag Airports Group Europe S.à r.l., Luxemburg bei 39,8% und damit über der 35%igen Anteilsschwelle. Unverändert blieben die Stadt Wien und das Land Niederösterreich jeweils bei der 20%igen und die Mitarbeiterstiftung bei der 10%igen Anteilsschwelle. Alle anderen Aktionäre lagen zum Jahresultimo unter der 4%igen Meldeschwelle. (Die Grafik zur Aktionärsstruktur finden Sie auf Seite 18.)

› Performance der Flughafen-Wien-Aktie

Die Kursentwicklung der Flughafen-Wien-Aktie verlief sehr positiv. Der Wert der Flughafen-Wien-Aktie legte bis zum Jahresultimo bei einem Schlusskurs von € 23,40 um 6,8% zu. Der Kurs der Flughafen-Wien-Aktie zeigte dabei einen ähnlichen Jahresverlauf wie der ATX. Die Bandbreite lag zwischen € 18,80 (Tiefststand am 11. Februar 2016) und € 27,45 (Höchststand am 25. Juli 2016) pro Aktie, was auch ein neues All-time High der Flughafen-Wien-Aktie darstellt.

Der Börsenumsatz der Flughafen-Wien-Aktie fiel im Jahr 2016 um rund 18% auf € 360,6 Mio. (2015: € 440,0 Mio.). Das durchschnittliche Handelsvolumen pro Tag betrug 29.662 Stück.

Die Gewichtung der Flughafen Wien AG im ATX Prime betrug per Jahresende 2016 0,88%.



### › Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2016	Veränd. in %	2015	2014	2013
Grundkapital in € Mio.	152,67	0,0	152,67	152,67	152,67
Anzahl der Stückaktien in Mio. <sup>1</sup>	84	0,0	84	84	84
Kurs per 31.12. in € <sup>1</sup>	23,40	6,8	21,90	19,21	15,25
Jahreshöchstkurs in € am 25.7.2016 <sup>1</sup>	27,45	22,4	22,43	20,38	15,36
Jahrestiefstkurs in € am 11.2.2016 <sup>1</sup>	18,80	-0,0	18,81	14,85	10,25
Marktkapitalisierung per 31.12. in € Mio.	1.965,6	6,8	1.839,6	1.613,2	1.281,0
Gewinn je Aktie in € <sup>1</sup>	1,22	2,5	1,19	0,98	0,86
KGV <sup>2</sup>	19,2	4,4	18,4	19,5	17,7
KCFV <sup>2</sup>	7,7	7,0	7,2	6,8	5,5
Dividende <sup>1,3</sup>	0,625	25,0	0,500	0,413	0,325
Dividendenrendite in % <sup>2,3</sup>	2,67	n. a.	2,28	2,15	2,13
Payout-Ratio in % <sup>3</sup>	51,2	n. a.	41,9	42,0	37,7

1) Aktiensplit 1:4 mit Wirkung 27.6.2016 durchgeführt – Historie entsprechend angepasst

2) Für das Kurs-Gewinn-Verhältnis, das Kurs-Cashflow-Verhältnis und die Dividendenrendite gilt der Kurs per Jahresende.

3) Dividende 2016: Vorschlag an die Hauptversammlung  
Werte angepasst

### › Dividendenpolitik und Gewinnverteilungsvorschlag

Die Flughafen Wien AG verfolgt mit ihrer Dividendenpolitik das Ziel einer ausgewogenen Balance zwischen Wachstumsinvestitionen und Aktionärsvergütung.

Die Guidance für die langfristige Dividendenpolitik sieht eine schrittweise Erhöhung vom derzeitigen Niveau der Ausschüttungsquote von rund 40% auf 50% vor, basierend auf den „Clean“-Ergebnissen und in Abhängigkeit von den Investitionsvorhaben der kommenden Jahre. Diese Investitionen – etwa die bauliche Gestaltung des Terminal 2 – sind derzeit in der Planungsphase. Das Geschäftsjahr 2016 wurde mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 52.503.808,34 abgeschlossen. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2016 eine Dividende von € 0,625 je Aktie, das sind in Summe € 52.500.000, ausgeschüttet und der Rest in Höhe von € 3.808.34 auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die vorgeschlagene Dividende entspricht gemessen am Konzernergebnis einer Ausschüttungsquote von 51,2%.

Bei einer vorgeschlagenen Dividende von € 0,625 pro Aktie errechnet sich auf Basis des Jahresschlusskurses eine Dividendenrendite von 2,67% (2015: 2,28%).

### › Transparente Kommunikation

Die aktive und klare Kapitalmarktkommunikation der Flughafen Wien AG ermöglicht allen Interessengruppen zeitgleich Zugang zu Informationen über aktuelle Entwicklungen des Unternehmens. Neben den Quartalsberichten werden monatliche Berichte zur Verkehrsentwicklung erstellt. Zudem erfolgen regelmäßig ausführliche Ergebnispräsentationen für Analysten und institutionelle Anleger.

Der Vorstand und das Investor-Relations-Team präsentierten im Jahr 2016 die aktuellen Entwicklungen der FWAG im Rahmen von Investorenkonferenzen und Roadshows in Europa (z. B. London, Frankfurt, Berlin, München und Warschau) und den USA (New York, >

Chicago) sowie bei Konferenzen und Veranstaltungen in Österreich (z. B. Wien, Stegersbach, Zürs).

Das wachsende Interesse der Investoren spiegelte sich in zahlreichen One-on-one-Gesprächen mit dem Management wider. Darüber hinaus war die Flughafen Wien AG auch 2016 auf der Gewinn-Messe vertreten.

**› Folgende Finanzinstitutionen erstellten 2016  
Analysen zur Flughafen-Wien-Aktie:**

Citigroup Global Markets (London)	Morgan Stanley (London)
ERSTE Group (Wien)	Raiffeisen Centrobank (Wien)
HSBC (London)	Royal Bank of Canada (London)
Kepler Cheuvreux (Frankfurt)	Kempen & Co (Amsterdam)

**› Privataktionärstag**

Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten am 18. November 2016 Gelegenheit, sich im Rahmen eines Privataktionärstags mit dem Vorstand über den Geschäftsgang des Unternehmens zu informieren. Ein Privataktionärstag ist auch für 2017 geplant. Die ersten Details dazu werden bei der Hauptversammlung bekanntgegeben. Die Anmeldung zu diesem Event wird, wie schon die Jahre davor, einige Wochen vor dem Privataktionärstag über die Website der Flughafen Wien AG möglich sein.

**› Finanzkalender 2017**

1. Quartal 2017	Mittwoch, 17. Mai 2017
29. Hauptversammlung	Mittwoch, 31. Mai 2017
Ex-Dividende-Tag	Freitag, 2. Juni 2017
Record Date für Dividende	Dienstag, 6. Juni 2017
Dividendenzahltag	Mittwoch, 7. Juni 2017
Halbjahresergebnis 2017	Dienstag, 22. August 2017
3. Quartal 2017	Mittwoch, 15. November 2017

Die geplanten Termine für die Veröffentlichung der monatlichen Verkehrsergebnisse finden sich auf der Website der Flughafen Wien AG unter dem Link: [www.viennaairport.com/finanzkalender](http://www.viennaairport.com/finanzkalender).

## › Weiterführende Informationen

Umfassende Informationen, Publikationen und aktuelle Aussendungen finden Sie im Internet ([www.viennaairport.com/unternehmen/investor\\_relations](http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations)). Durch die Eintragung in das Aktionärservice der Flughafen Wien AG erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen.

### **Kontakt**

Mag. Judit Helenyi – Leitung  
Tel.: +43/1/7007-231 26  
E-Mail: [j.helenyi@viennaairport.com](mailto:j.helenyi@viennaairport.com)

Mario Santi  
Tel.: +43/1/7007-228 26  
E-Mail: [m.santi@viennaairport.com](mailto:m.santi@viennaairport.com)  
oder  
E-Mail: [investor-relations@viennaairport.com](mailto:investor-relations@viennaairport.com)  
Fax: +43/1/7007-23806



# Corporate- Governance-Bericht

(gemäß § 243b UGB)

Das oberste Ziel der Flughafen Wien AG ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Erreichung dieses Ziels setzt das Management auf eine verantwortungsvolle Unternehmensführung.

## Bekenntnis zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung

Die Flughafen Wien AG bekennt sich bereits seit 2003 zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) und hat dieses Bekenntnis zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex in der aktuellen Fassung 2015 im Geschäftsjahr 2015 erneuert. Der Kodex kann unter **[www.corporate-governance.at](http://www.corporate-governance.at)** abgerufen werden.

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

&gt;

## Das Management

Im Berichtsjahr 2016 gehörten Herr Mag. Julian Jäger und Herr Dr. Günther Ofner dem Vorstand der Flughafen Wien AG an.

### › Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2016:

Vorstand Dr. Günther Ofner	Vorstand Mag. Julian Jäger
Immobilien- und Standortmanagement <b>Mag. Wolfgang Scheibenpflug MRICS</b>	Operations <b>Mag. Nikolaus Gretzmacher MBA</b>
Planung, Bau und Bestandsmanagement <b>DI Dr. Georg Kroyer<sup>1</sup></b>	Abfertigungsdienste <b>Mag. Wolfgang Fasching</b>
Finanz- und Rechnungswesen <b>Mag. Rita Heiss</b>	Centermanagement <b>Björn Olsson MSc<sup>2</sup></b>
Strategie, Controlling und Beteiligungen <b>Mag. Andreas Schadenhofer</b>	Informationssysteme <b>DI Susanne Ebm</b>
Generalsekretariat <b>Dr. Wolfgang Köberl MBA</b>	Revision <b>Mag. Günter Grubmüller</b>
Personal <b>Mag. Christoph Lehr</b>	
Kommunikation <b>Stephan Klasmann</b>	
Zentraler Einkauf <b>Mag. Andreas Eder</b>	

1) Ab 17.12.2016 interimistische Leitung durch Herrn Ing. Friedrich Stemberger, ab 1.3.2017 durch Frau DI Judith Engel  
2) Seit 13.6.2016

### › Gesamtprokuristen im Geschäftsjahr 2016

Mag. Andreas Eder
Mag. Wolfgang Fasching
Mag. Nikolaus Gretzmacher MBA
Mag. Andreas Schadenhofer
Mag. Rita Heiss
Stephan Klasmann
Dr. Wolfgang Köberl MBA
DI Dr. Georg Kroyer
Mag. Christoph Lehr
Mag. Wolfgang Scheibenpflug MRICS
Mag. Günter Grubmüller
DI Susanne Ebm
Adil Raihani <sup>1</sup>
DI Werner Hackenberg <sup>1</sup>

1) Funktion gelöscht am 16.1.2016

## Vorstand

### › **Vorstandsmitglied Mag. Julian Jäger**

Jahrgang 1971, hat das Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Wien absolviert und ist bereits 2002 als Mitarbeiter der Rechtsabteilung in die Flughafen Wien AG eingetreten. Von 2004 bis 2006 übernahm er die Leitung der Abteilung Business Development im Bereich Airline und Terminaldienste, bevor er 2007 als Chief Commercial Officer zum Malta International Airport plc wechselte, den er ab 2008 als Chief Executive Officer leitete. Am 5. September 2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Mit Beschluss des Aufsichtsrats vom 23. Juni 2015 wurde Herr Mag. Jäger für eine weitere Fünfjahresperiode bis 4. September 2021 zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG bestellt.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- › Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung

### › **Vorstandsmitglied Dr. Günther Ofner**

Jahrgang 1956, studierte Rechtswissenschaften an der Universität Wien und promovierte 1983, war von 1986 bis 2000 als Universitätslektor und Lehrbeauftragter der Universität Wien tätig. Von 1981 bis 1992 Geschäftsführer des Friedrich Funder Instituts für Journalistenausbildung und Medienforschung, von 1992 bis 1994 stellvertretender Abteilungsleiter des Auslandsbüros der Österreichischen Elektrizitätswirtschafts AG. Von 1994 bis 2004 war er Mitglied des Vorstands der Burgenländischen Elektrizitätswirtschafts AG und 1995 bis 1997 sowie 2005 bis 2011 auch Mitglied des Vorstands sowie 2004 bis 2005 Mitglied des Aufsichtsrats der Burgenland Holding AG. Vorsitzender des Vorstands in der UTA Telekom AG von 2004 bis 2005. Danach war er als Geschäftsführer sowie als Head of M&A in verschiedenen in- und ausländischen Tochterunternehmen der EVN AG von 2005 bis 2011 sowie als Vorstandsmitglied der Burgenland Holding AG tätig. Am 5. September 2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Mit Beschluss des Aufsichtsrats vom 23. Juni 2015 wurde Herr Dr. Ofner für eine weitere Fünfjahresperiode bis 4. September 2021 zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG bestellt.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- › Hypo NOE Gruppe Bank AG (Vorsitz)
- › Wiener Städtische Wechselseitiger Versicherungsverein – Vermögensverwaltung – Vienna Insurance Group

### › **Arbeitsweise des Vorstands**

Der Vorstand leitet die Geschäfte auf Basis der Gesetze, der Satzung und der Geschäftsordnung. In der Geschäftsordnung sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit im Vorstand geregelt. Weiters enthält sie die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands sowie einen Katalog der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen. Der Vorstand bespricht in regelmäßigen Sitzungen den aktuellen Geschäfts-

verlauf und trifft im Rahmen dieser Sitzungen jene Entscheidungen, die der Genehmigung des Gesamtvorstands bedürfen. Weiters erfolgt zwischen den Mitgliedern des Vorstands ein regelmäßiger Informationsaustausch über relevante Aktivitäten und Geschehnisse.

### › **Vorstandsvergütung**

Die Vergütung des Vorstands beinhaltet neben einem fixen auch einen erfolgsabhängigen Bestandteil sowie Sachbezüge. Die variable Vergütung hängt vom Erreichen bestimmter Zielvorgaben ab.

In Entsprechung der Regel 27 Österreichischer Corporate Governance Kodex wurden mit Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner zu 50% Ziele im betreffenden Geschäftsjahr und zu 50% nachhaltige und langfristige Ziele vereinbart. Die Grundlage dafür sind die Verbesserung der Kundenzufriedenheit auf Basis eines Vergleichs mit der internationalen ASQ-Studie, die EBITDA-Marge, der ROCE und die Dividendenhöhe. Die Zielvereinbarung und insbesondere die Kriterien für die Gewährung der Prämie werden vom Präsidial- und Personalausschuss des Aufsichtsrats jeweils für ein Geschäftsjahr vor dessen Beginn festgesetzt und im Beschluss begründet und gewichtet. Sollte sich nach Auszahlung der variablen Vergütung herausstellen, dass sie auf Grundlage von offenkundig falschen Daten ausgezahlt wurde, ist das Vorstandsmitglied verpflichtet, die daraus resultierende Prämie zur Gänze zurückzuzahlen. Mit dem am 5. September 2016 neu abgeschlossenen Vorstandsvertrag wurde der variable Anteil von bisher 100% auf nunmehr 66,6% des Fixbezugs begrenzt.

Die individuelle Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder für 2016 ist in Anhang-erläuterung (42) zum Konzernabschluss detailliert angeführt. Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15% des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt.

Die Verträge entsprechen den Vorgaben des Österreichischen Corporate Governance Kodex.

## **Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat setzt sich aus zehn Kapitalvertretern und fünf vom Betriebsrat entsandten Mitgliedern zusammen. Alle Kapitalvertreter wurden in der 25. ordentlichen Hauptversammlung am 30. April 2013 gewählt und bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2017 beschließt, bestellt. In der 165. Aufsichtsratssitzung am 30. April 2013 wurde Herr Ing. Ewald Kirschner zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG haben sich gemäß den Leitlinien für die Unabhängigkeit, die gemäß den Anforderungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex vom Aufsichtsrat definiert wurden, als unabhängig deklariert, womit den Regeln 39 und 53 des Österreichischen Corporate Governance Kodex entsprochen wird.

### › Mitglieder des Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
<b>Kapitalvertreter</b>			
Ing. Ewald Kirschner, Vorsitzender seit 30.4.2013, 1957	Generaldirektor der GESIBA Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft	29.4.2011	-
Mag. Erwin Hameseder, Stellvertreter seit 30.4.2013, 1956	Obmann der Raiffeisen-Holding NÖ-Wien reg. Gen. mbH	31.8.2011 <sup>1)</sup>	Strabag SE, AGRANA Beteiligungs-Aktiengesellschaft, Raiffeisen Bank International AG, UNIQA Insurance Group AG, Südzucker AG
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer, Stellvertreter seit 29.4.2011, 1950	Vorsitzender des Aufsichtsrats CA Immobilien Anlagen AG	29.4.2011	CA Immobilien Anlagen AG (bis 1.11.2016), RHI AG, NIS a. d. Naftna industrija Srbije, Telekom Austria Aktiengesellschaft
Dr. Gabriele Domschitz, 1959	Vorstandsdirektorin der Wiener Stadwerke Holding AG	29.4.2011	-
Mag. Bettina Glatz-Kremsner, 1962	Vorstandsdirektorin Casinos Austria AG und Österreichische Lotterien GmbH	29.4.2011	EVN AG
Komm.-Rat Dr. Burkhard Hofer, 1944	Generaldirektor EVN AG a. D.	20.8.2009	-
Mag. Robert Lasshofer, 1957	Vorstandsvorsitzender der Wiener Städtische Versicherung AG Vienna Insurance Group	30.4.2013	-
DI Herbert Paierl, 1952	pcb Paierl Consulting Beteiligungs GmbH	30.4.2013	-
Dr. Karin Rest, 1972	RSB Rechtsanwälte GmbH	30.4.2013	-
Mag. Gerhard Starsich, 1960	Generaldirektor Münze Österreich Aktiengesellschaft	30.4.2013	-

1) Herr Mag. Hameseder war bereits von 22.4.2004 bis 19.5.2009 Mitglied des Aufsichtsrats.

### › Mitglieder des Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
<b>Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder</b>			
Thomas Schäffer, 1983	Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		–
Michael Straßegger <sup>1</sup> , 1966	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		–
Herbert Frank, 1972	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		–
Thomas Faulhuber, 1971	Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		–
Heinz Strauby, 1974	Arbeiterbetriebsrat		–
David John <sup>2</sup> , 1973	Stv. Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		–

1) Bis 10.11.2016

2) Seit 10.11.2016

### › Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 25. ordentlichen Hauptversammlung am 30. April 2013 Herr Mag. Robert Lasshofer und Herr Dr. Burkhard Hofer gewählt.

### › Arbeitsweise des Aufsichtsrats

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

### › Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

## › Präsidual- und Personalausschuss

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

### › Mitglieder des Präsidual- und Personalausschusses

Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)	Thomas Schäffer
Mag. Erwin Hameseder	Thomas Faulhuber
Dr. Wolfgang Rutenstorfer	

## › 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

Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)	Thomas Schäffer
Mag. Erwin Hameseder	Thomas Faulhuber
Dr. Wolfgang Rutenstorfer	Heinz Strauby <sup>1</sup>
Dr. Gabriele Domschitz	Herbert Frank <sup>2</sup>
Mag. Bettina Glatz-Kremsner	

1) Bis 10.11.2016

2) Ab 10.11.2016

## › 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, des Corporate-Governance-Berichts, der Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems sowie des internen Revisionssystems und des Risikomanagements und mit der Erstattung eines Vorschlags für die Auswahl des Abschlussprüfers und der Überwachung seiner Unabhängigkeit betraut und befasst sich mit den Inhalten des Management-Letters und dem Bericht über die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements. Als Finanzexperte fungiert seit 30. April 2013 der Ausschussvorsitzende Mag. Erwin Hameseder, der aufgrund seiner langjährigen einschlägigen Berufserfahrung über die dafür notwendige Expertise verfügt.

>

### › Mitglieder des Prüfungsausschusses

Mag. Erwin Hameseder (Vorsitzender)	Dr. Gabriele Domschitz
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	Thomas Schäffer
Ing. Ewald Kirschner	Heinz Strauby
Dr. Burkhard Hofer	Thomas Faulhuber

### › Bauausschuss

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

### › Mitglieder des Bauausschusses

Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)	Herbert Frank
Dr. Gabriele Domschitz	Michael Straßegger <sup>1</sup>
Dr. Burkhard Hofer	David John <sup>2</sup>
Mag. Gerhard Starsich	

1) Bis 10.11.2016

2) Ab 10.11.2016

Hinsichtlich der Sitzungshäufigkeit und der zentralen Fragestellungen in den Aufsichtsratssitzungen und dessen Ausschüssen wird auf den Bericht des Aufsichtsrats auf Seite 65 verwiesen.

### › Vergütung der Aufsichtsräte 2016<sup>1</sup>

Die Vergütung der Aufsichtsräte umfasst eine jährliche Vergütung für den Vorsitzenden in Höhe von € 16.200, für die Vorsitzendenstellvertreter in Höhe von € 13.500 und für einfache Mitglieder in Höhe von € 10.800 und ein einheitliches Sitzungsgeld in Höhe von € 500. Angaben zur individuellen Vergütung der Aufsichtsräte sind der untenstehenden Tabelle zu entnehmen.

Ing. Ewald Kirschner	€	23.700	DI Herbert Paierl	€	12.800
Mag. Erwin Hameseder	€	20.000	Mag. Robert Lasshofer	€	12.800
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	€	19.500	Thomas Faulhuber	€	5.500
Dr. Gabriele Domschitz	€	16.800	Heinz Strauby	€	5.000
Dr. Burkhard Hofer	€	16.300	Thomas Schäffer	€	4.000
Mag. Gerhard Starsich	€	14.300	Herbert Frank	€	3.500
Mag. Bettina Glatz-Kremsner	€	13.300	Michael Straßegger	€	3.000
Dr. Karin Rest	€	13.300	David John	€	500

1) Im Geschäftsjahr 2016 wurde die Aufsichtsratsvergütung für 2015 sowie Sitzungsgeld für 2016 ausbezahlt.

### › Leitlinien für die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß Regel 53 des Österreichischen Corporate Governance Kodex wurden Kriterien für die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats festgelegt. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG erfüllen die Kriterien der Unabhängigkeit.

### › Selbstevaluierung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2016 einen externen Prüfer mit der Evaluierung seiner Tätigkeit, insbesondere mit der Evaluierung seiner Organisation und Arbeitsweise, beauftragt. Das Ergebnis dieser Prüfung wurde in der 182. Aufsichtsratssitzung am 15. September 2016 erörtert, dabei wurde dem Aufsichtsrat ein sehr hohes und professionelles Niveau bescheinigt.

## 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.

## Abschlussprüfer

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 28. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft hat vor ihrer Wahl zum Abschlussprüfer dem Prüfungsausschuss einen schriftlichen Bericht vorgelegt:

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für das Geschäftsjahr 2016 T€ 275,7 für die Abschlussprüfung, T€ 12,0 für andere Bestätigungsleistungen und T€ 159,1 für sonstige Leistungen.

## Compliance-Regeln

Die Vorgaben aus der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) und der unmittelbar anwendbaren Marktmissbrauchsverordnung (MAR) wurden vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Compliance-Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um anlassbezogene, temporäre Vertraulichkeitsbereiche 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 Finanzmarktaufsichtsbehörde (FMA).

## Ad-hoc-Publizität und Directors' Dealings

Der Ad-hoc-Publizität wird durch Veröffentlichungen auf der Website entsprochen. Für das Geschäftsjahr 2016 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.

## Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2016 bei 23,4%. Zurückzuführen ist dieser Anteil auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Der Flughafen Wien ist dessen ungeachtet ein attraktiver Arbeitgeber für Frauen. So werden zahlreiche fördernde Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen. Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil auch in Führungspositionen auszubauen. Die Frauenquote in der Flughafen Wien AG in Führungspositionen (Bereichsleiter) beträgt derzeit 23,1%. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat beträgt 30,0%.

Schwechat, März 2017

### Der Vorstand



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Ing. Ewald Kirschner**  
Vorsitzender  
des Aufsichtsrats

## Bericht des Aufsichtsrats

### › Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2016 fünf Sitzungen abgehalten. Weiters fanden drei Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses, vier Sitzungen des Prüfungsausschusses und zwei Sitzungen des Bauausschusses statt. Der Strategieausschuss hat eine Sitzung abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten insbesondere die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens, die Maßnahmen im Rahmen des Risikomanagements, die Einführung eines Chancenmanagements, die

Funktionalität des internen Kontrollsystems und die Berichte des Wirtschaftsprüfers. Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung wurden insbesondere die zunehmende Saisonalität sowie der Passagierückgang aufgrund internationaler Krisen und Gegenstrategien dazu erörtert. In diesem Zusammenhang wurde auch über die Akquirierung neuer Airline-Kunden, die Zusammenarbeit mit den bestehenden Hauptkunden und die Veränderungen aufgrund der Umstrukturierung bei NIKI und airberlin gesprochen. Weitere Themen waren die Terroranschläge in Europa und deren mögliche Auswirkungen auf die Sicherheitskontrollen auf Flughäfen, die Aufstockung der Beteiligung am Flughafen Malta und deren Abbildung in der Konzernbilanz, das Übernahmeangebot von Airports Group Europe S.à.r.l. und die Abgabe einer Stellungnahme über die Vor- und Nachteile des Angebots für die Aktionäre. Weiters wurde ausführlich über das Terminalerweiterungsprojekt, über die Modernisierung der Terminalinfrastruktur und die Entwicklung der Airport City berichtet sowie über weitere Maßnahmen der Qualitätsoffensive informiert. Zudem gab es laufende Berichte über die aktuelle Lage der wichtigsten Airline-Kunden, zu den laufenden Bauvorhaben, zu wesentlichen Rechtsstreitigkeiten, zur Tätigkeit der Revision, zur Entwicklung der Auslandsbeteiligungen, zur Erhöhung der Produktivität und zur Reduktion der Verschuldung. 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.

Im Jahr 2017 werden die Schwerpunkte in der weiteren Qualitätsverbesserung liegen, wobei einerseits in die Modernisierung und Erweiterung der Terminalinfrastruktur investiert wird und andererseits bestehende Dienstleistungen für die Kunden weiter verbessert werden sowie neue Services entwickelt werden sollen. Weiters werden die Anstrengungen fortgesetzt, neue Fluglinien für den Standort zu gewinnen und das Angebot um weitere Destinationen zu erhöhen, um so die Drehkreuzfunktion zu stärken und den Wachstumskurs fortzusetzen. In wirtschaftlicher Hinsicht sollen bestehende Kostensenkungs- und Ertragssteigerungspotenziale genutzt, der Schuldenabbau fortgesetzt und die Produktivität weiter erhöht werden.

### › Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen in Anwesenheit und mit Unterstützung des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den Lage- und Konzernlagebericht sowie den Corporate-Governance-Bericht des Geschäftsjahres 2016 der Flughafen Wien AG sowie die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems unter Berücksichtigung des Management-Letters sowie des Berichts des Abschlussprüfers über die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat hat auf dieser Grundlage den Jahres- und Konzernabschluss geprüft.

### › Feststellung des Jahresabschlusses

Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Abschlussprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2016 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2016 der Flughafen Wien AG festgestellt.

### › Gewinnverteilungsvorschlag

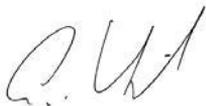
Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2016 von € 52.503.808,34 eine Dividende von € 0,625 je Aktie, das sind in Summe € 52.500.000,00, ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 3.808,34 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

### › Dank

Der Aufsichtsrat dankt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, den Führungskräften sowie dem Vorstand für die im Geschäftsjahr 2016 geleistete Arbeit.

Schwechat, März 2017

**Vorsitzender des Aufsichtsrats**



**Ing. Ewald Kirschner**





Konzernlagebericht  
für das  
Geschäftsjahr  
2016

## Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die Entwicklung von Konjunktur und Währungsrelationen, politische Krisen sowie andere Ereignisse, die zu Flugausfällen, Streckenstilllegungen und Flugplanausdünnungen führen, haben großen Einfluss auf die Entwicklung des Luftverkehrs. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone betroffen und – aufgrund der geografischen Lage – insbesondere auch von jener der CEE-Region (Zentral- und Osteuropa). Auch die Flughäfen Malta und Košice werden durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in den jeweiligen Regionen wesentlich beeinflusst. Weitere wichtige Faktoren für die FWAG sind zudem die ökonomische und politische Lage im Nahen und Mittleren Osten sowie in Russland.

Die Weltwirtschaft im Jahr 2016 wuchs, gemessen am globalen BIP, – wie schon 2015 – um 3,1%. (Quelle: World Economic Outlook des IMF/01/2017)

Im Euroraum betrug das Wirtschaftswachstum für 2016 rund 1,7%. Während sich die Binnennachfrage positiv entwickelte, wirkte der Außenhandel eher dämpfend. Aus mehreren Euroländern kamen zuletzt jedoch positive Konjunktursignale, insbesondere aus jenen, die in den letzten Jahren eine tiefe Rezession durchlaufen hatten (Spanien, Griechenland, Zypern und Portugal). In den EU-Mitgliedstaaten Zentral-, Ost- und Südosteuropas (CESEE) dürfte das BIP-Plus überdurchschnittliche 3% erreicht haben. Die Arbeitslosenquote lag im Euroraum bei 9,8% (Stand: Oktober 2016), das ist das niedrigste Niveau seit Juli 2009. Die Inflationsrate lag mit 0,6% (Stand: November 2016) weiterhin unter dem Ziel der Europäischen Zentralbank (EZB), was ein Beibehalten der lockeren Geldpolitik auch im Jahr 2017 wahrscheinlich macht.

&gt;

Die österreichische Wirtschaft befand sich 2016 in einer von der inländischen Nachfrage getragenen Erholungsphase. Aufgrund der im Jänner 2016 in Kraft getretenen Einkommensteuerreform und wegen der verbesserten Situation am Arbeitsmarkt kam es zu einer markanten Erhöhung der verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte. Das Wachstum des realen BIP beschleunigte sich auf 1,4%, nachdem es vier Jahre in Folge um weniger als 1% gewachsen war. Die Inflation blieb im Jahr 2016 durch die niedrigen Erdöl- und Energiepreise mit 0,9% weiterhin niedrig. (Quelle: OeNB, Konjunktur aktuell – Dezember 2016)

## Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft

2016 verzeichnete der Tourismus in Wien trotz schwieriger geopolitischer Rahmenbedingungen mit einem Zuwachs von 4,4% auf rund 15 Mio. Nächtigungen ein weiteres Rekordjahr. 81% der Nächtigungen entfielen dabei auf ausländische Gäste. Die stärksten Zuwächse nach Regionen verzeichneten dabei Reisende aus Großbritannien (+18,0%) und China (+15,2%). Aber auch die Nächtigungen von inländischen Gästen nahmen um 7,8% zu. Russland, Japan, die arabischen Länder sowie Australien blieben in der Gäste-statistik dagegen hinter dem Vorjahr zurück. (Quelle: Wien-Tourismus; Statistik Austria)

### › Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit

Die Zahl der Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung lag 2016 deutlich über den Vorjahreswerten. Insgesamt wurden rund 15,6 Mio. Urlaubsreisen verzeichnet (2015: 14,2 Mio.), die Geschäftsreisen nahmen im gleichen Zeitraum ebenfalls von 2,6 Mio. auf 2,8 Mio. zu. Besonders stark war das Wachstum der Urlaubsreisen in den Monaten April bis Juni. (Quelle: Statistik Austria, Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung)

## Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe

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

Verkehrskennzahlen VIE, MLA, KSC	2016 <sup>1</sup>	Veränd. in %	2015
Gesamtpassagiere	28.868.783	+3,8	27.804.143
davon Lokalpassagiere	22.583.327	+5,6	21.387.457
davon Transferpassagiere	6.184.320	-2,0	6.313.656
Flugbewegungen	271.562	+0,8	269.479
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	297.024	+3,2	287.792

1) Aufrollung der Verkehrsdaten

Die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive ihrer Auslandsbeteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete mit insgesamt 28,9 Mio. Passagieren im Jahr 2016 einen Passagierzuwachs von 3,8% gegenüber dem Vorjahr.

## Verkehrsentwicklung des Flughafens Wien 2016

› Neuer Passagierrekord (plus 2,5%) durch Zuwachs bei Low-Cost-Carriern

Verkehrskennzahlen	2016	Veränd. in %	2015	2014
MTOW (in Mio. Tonnen)	8,7	+3,1	8,4	8,2
Gesamtpassagiere (in Mio.)	23,4	+2,5	22,8	22,5
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	17,1	+4,3	16,4	15,9
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,2	-2,0	6,3	6,5
Flugbewegungen	226.395	-0,2	226.811	230.781
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	282.726	+3,7	272.575	277.532
Sitzladefaktor (in %)	73,4	n. a.	74,3	75,0
Anzahl der Destinationen	186	+2,8	181	172
Anzahl der Airlines	74	-1,3	75	70

Der Flughafen Wien konnte 2016 mit 23.352.016 abgefertigten Fluggästen ein Wachstum von 2,5% und damit ein All-time High erreichen, vor allem durch eine starke zweite Jahreshälfte mit dem stärksten Einzelmonat (Juli) und dem stärksten Einzeltag (16. September) in der Geschichte des Flughafens Wien.

Entscheidend für die gute Entwicklung im Jahr 2016 waren zahlreiche Erweiterungen der Low-Cost-Carrier, die vor allem das Wachstum der Lokalpassagiere unterstützten (+4,3%). Der Transferverkehr (-2,0%) wurde u. a. durch die Einstellung von transferstarken Langstrecken negativ beeinflusst.

Die Zahl der Bewegungen am Flughafen Wien blieb mit 226.395 (2015: 226.811) fast konstant. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg dagegen durch den Einsatz größerer Flugzeuge im Vergleichszeitraum um 3,1% auf 8.653.173 Tonnen (2015: 8.395.038 Tonnen).

Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) sank auf 73,4% (2015: 74,3%).

2016 wurde der Flughafen Wien von 74 Fluglinien, die 186 Destinationen in 72 Ländern bedienten, regelmäßig angeflogen. Neu hinzugekommen sind u. a. die Langstrecken-destinationen Havanna, Hongkong und Shanghai.

› **Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen 2016 im Vergleich (Auszug)**

	Passagiere in Tausend	Veränd. zu 2015 in %	Flug- bewegungen <sup>1</sup>	Veränd. zu 2015 in %
London <sup>2</sup>	143.141,4	3,9	916.134	2,6
Paris <sup>3</sup>	97.175,5	1,8	707.366	1,0
Istanbul <sup>4</sup>	89.661,5	-0,5	669.088	2,4
Amsterdam	63.618,9	9,2	478.866	6,3
Frankfurt	60.786,9	-0,4	452.522	-0,9
Madrid	50.400,4	7,7	377.400	3,1
Rom <sup>5</sup>	47.105,5	1,9	344.356	-1,4
München	42.261,3	3,1	374.057	3,9
Mailand <sup>6</sup>	40.207,6	4,1	337.272	3,5
Zürich	27.621,2	5,3	249.892	0,1
Wien	23.352,0	2,5	224.749	-0,2
Prag	13.070,8	8,6	121.343	-3,0
Budapest	11.431,5	11,1	89.619	4,2

1) Flugbewegungen laut ACI: Movements exclusive General Aviation and Other Aircraft Movements

2) London Heathrow, Gatwick, Stansted

3) Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly

4) Istanbul-Atatürk, Istanbul-Sabiha Gökçen

5) Rom-Fiumicino, Rom-Ciampino

6) Mailand-Malpensa, Mailand-Linate, Bergamo

Quelle: ACI Europe Traffic Report, December 2016

Die Entwicklung der relevanten europäischen Flughäfen wird mittels definierter Kennzahlen laufend beobachtet. In allen wichtigen Qualitätskriterien, vor allem bei Pünktlichkeit und Gepäckzuverlässigkeit, liegt der Flughafen Wien im absoluten Spitzenfeld.

› **Passagierentwicklung am Flughafen Wien**

› **Aufkommen abfliegender Passagiere 2016 (Linie und Charter) nach Regionen**

Regionen	2016	2015	Veränd. in %	Anteil 2016 in %	Anteil 2015 in %	Veränd. Anteil in %- Punkten
Westeuropa	8.180.526	7.911.754	+3,4	70,3	69,7	+0,6
Osteuropa	1.908.559	1.917.297	-0,5	16,4	16,9	-0,5
Ferner Osten	425.090	424.400	+0,2	3,7	3,7	-0,1
Naher und Mittlerer Osten	619.297	583.082	+6,2	5,3	5,1	+0,2
Nordamerika	333.262	325.603	+2,4	2,9	2,9	-0,0
Afrika	153.164	176.281	-13,1	1,3	1,6	-0,2
Lateinamerika	12.133	10.928	+11,0	0,1	0,1	+0,0
	<b>11.632.031</b>	<b>11.349.345</b>	<b>+2,5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Bei westeuropäischen Destinationen konnte 2016 ein Wachstum von 3,4% auf 8.180.526 abgeflogene Fluggäste erreicht werden, wodurch sich auch der Anteil der Region Westeuropa am Passagieraufkommen auf 70,3% erhöhte (2015: 69,7%). Großteils wurde dieses Ergebnis durch Streckenerweiterungen und -neuaufnahmen von Low-Cost-Carriern, vor allem zu Destinationen in Großbritannien und Spanien, erreicht.

Die Verkehrsentwicklung in Richtung Osteuropa hat sich 2016 mit 1.908.559 abfliegenden Passagieren (-0,5%) nach einigen Jahren mit rückläufiger Entwicklung wieder stabilisiert. Ab dem zweiten Halbjahr 2016 konnte gegenüber dem Vorjahr sogar ein Wachstum erzielt werden. Der Anteil der Reisenden in diese Region nahm um 0,5 Prozentpunkte auf 16,4% ab.

Durch die Aufnahme einer weiteren Destination (Miami) verzeichnete die Region Nordamerika um 2,4% mehr Fluggäste. Ihr Anteil am Passagieraufkommen betrug 2,9%. Ziele im Nahen und Mittleren Osten (+6,2%), im Fernen Osten (+0,2%) und in Lateinamerika (+11,0%) zogen aufgrund von Erweiterungen des Angebots ebenfalls mehr Reisende an. Die politisch instabile Lage, vor allem im Norden des Kontinents, führte hingegen zu einem Rückgang der abgeflogenen Passagiere nach Afrika um 13,1%.

#### › Die 5 passagierstärksten Destinationen 2016 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2016	Veränd. in %	2015	2014
1. London	604.168	+18,0	512.032	461.630
2. Frankfurt	591.631	-1,1	598.015	680.895
3. Zürich	492.252	+2,1	481.952	476.290
4. Düsseldorf	439.001	+3,2	425.493	398.510
5. Paris	407.057	+7,7	377.981	386.753

› Entwicklung des Passagieraufkommens im zentral- und osteuropäischen Raum 2016 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2016	Veränd. in %	2015	2014
1. Moskau	208.622	-18,1	254.640	329.513
2. Bukarest	199.145	+6,2	187.539	201.929
3. Sofia	157.415	-3,5	163.156	162.265
4. Kiew	108.405	+14,1	95.025	72.939
5. Warschau	102.067	-0,7	102.780	103.345
6. Belgrad	90.307	-0,1	90.413	90.289
7. Zagreb	77.761	+0,1	77.671	78.636
8. Tirana	75.802	+6,9	70.936	73.316
9. Prag	70.721	-7,1	76.145	78.329
10. Sarajevo	59.274	+2,1	58.043	57.731
Sonstige	759.040	+2,4	740.949	777.374
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>1.908.559</b>	<b>-0,5</b>	<b>1.917.297</b>	<b>2.025.666</b>

› Entwicklung des Passagieraufkommens Langstrecke 2016 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2016	Veränd. in %	2015	2014
1. Bangkok	110.959	-1,6	112.782	115.557
2. Chicago	68.065	+11,9	60.802	57.827
3. Taipeh	63.939	-0,9	64.542	54.594
4. Peking	58.158	-9,8	64.493	56.944
5. Toronto	55.197	-4,8	57.975	57.981
6. New York	54.978	-22,4	70.869	86.284
7. Washington	53.192	-23,0	69.061	72.355
8. Newark	52.782	-4,2	55.121	24.183
9. Miami	49.048	n. a.	11.775	0
10. Tokio	47.929	-33,1	71.603	73.715
Sonstige	180.785	+30,4	138.690	129.037
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>795.032</b>	<b>+2,2</b>	<b>777.713</b>	<b>728.477</b>

› Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen und Mittleren Osten 2016 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2016	Veränd. in %	2015	2014
1. Dubai	212.457	-5,9	225.718	232.128
2. Tel Aviv	166.011	+2,7	161.585	157.155
3. Doha	84.961	+23,2	68.935	48.069
4. Teheran	54.689	+73,2	31.576	27.612
5. Abu Dhabi	37.553	+8,5	34.615	3.121
Sonstige	63.626	+4,9	60.653	70.838
<b>Abfliegende Passagiere</b>	<b>619.297</b>	<b>+6,2</b>	<b>583.082</b>	<b>538.923</b>

### › Passagieraufkommen nach Airlines 2016

Fluglinie	2016	Veränd. in %	2015	Anteil in % 2016	Anteil in % 2015
Austrian	10.402.625	+0,1	10.388.250	44,5	45,6
NIKI	2.158.023	-10,5	2.411.068	9,2	10,6
airberlin	1.440.965	-1,6	1.463.938	6,2	6,4
Germanwings/Eurowings	1.275.117	+44,6	881.770	5,5	3,9
Lufthansa	903.585	+0,6	898.358	3,9	3,9
easyJet <sup>1</sup>	628.578	+87,0	336.154	2,7	1,5
British Airways	504.014	+11,6	451.705	2,2	2,0
Turkish Airlines	477.195	-2,0	486.764	2,0	2,1
Emirates	420.090	+6,7	393.712	1,8	1,7
SWISS	386.582	+4,9	368.375	1,7	1,6
Sonstige	4.755.242	+1,3	4.694.960	20,4	20,6
davon Lufthansa Gruppe <sup>2</sup>	13.271.077	+2,9	12.895.615	56,8	56,6
davon airberlin Gruppe <sup>3</sup>	3.598.988	-7,1	3.875.006	15,4	17,0
<b>Passagiere gesamt</b>	<b>23.352.016</b>	<b>+2,5</b>	<b>22.775.054</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

1) Inklusive easyJet Switzerland

2) Lufthansa Gruppe: Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings, Eurowings, SWISS, Brussels Airlines, SunExpress, SunExpress Deutschland

3) airberlin und NIKI

### › Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

Der größte Kunde des Flughafen Wien – Austrian Airlines – verzeichnete 2016 eine stabile Passagierentwicklung (+0,1%). Ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen sank auf 44,5% (2015: 45,6%). Eurowings (inkl. Germanwings) erreichte durch Stationierung weiterer Flugzeuge und Aufnahme zahlreicher Strecken ein Passagierplus von 44,6% und steigerte den Anteil an der Gesamtpassagierzahl auf 5,5% (2015: 3,9%). Erfreulich entwickelten sich darüber hinaus easyJet, British Airways oder auch Emirates, die durch Kapazitätserweiterungen ein starkes Passagierwachstum verzeichnen konnten. Die airberlin Gruppe (NIKI und airberlin) hingegen reduzierte 2016 ihr Angebot stark, der Gesamtpassagieranteil reduziert sich dadurch auf 15,4% (2015: 17,0%).

### › Wachstum beim Frachtaufkommen (plus 3,7%)

Der Flughafen Wien konnte 2016 das Frachtaufkommen um 3,7% auf 282.726 Tonnen steigern (2015: 272.575). Im Vergleich zum Vorjahr stieg die abgefertigte Luftfracht, vor allem durch ein erhöhtes Frachtaufkommen aus dem asiatischen Raum, um 3,4% auf 203.033 Tonnen. Das Trucking-Aufkommen stieg um 4,4% auf 79.693 Tonnen.

# Verkehrsentwicklung der Flughäfen Malta und Košice

## › Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen)

Verkehrskennzahlen	2016	Veränd. in %	2015
MTOW (in Mio. Tonnen)	3,0	6,5	2,9
Gesamtpassagiere (in Mio.)	5,1	10,0	4,6
Flugbewegungen	35.800	4,5	34.242
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	14.210	-5,0	14.964

Der Flughafen Malta konnte 2016 einen Rekord bei Passagieren und Bewegungen verzeichnen. Mit einem Wachstum von 10,0% wurden erstmals über fünf Millionen Fluggäste abgefertigt, und auch die Zahl der Flugbewegungen legte mit 35.800 gegenüber dem Vorjahr (2015: 34.242) deutlich zu. Der Sitzladefaktor verbesserte sich im Berichtsjahr von 81,5% auf 83,3%. Mit drei neuen Fluglinien und elf neu aufgenommenen Strecken bedienten 37 Fluglinien 92 Destinationen in 35 Ländern.

Der größte Kunde des Flughafen Malta im Jahr 2016 war Ryanair mit einem Anteil an den Passagieren von 34,1%. Sie löste mit einem Passagierzuwachs von 41,3%, u. a. durch die Stationierung eines dritten Flugzeugs am Airport, den bisherigen Spitzenreiter Air Malta ab. Letztere beförderte im Berichtsjahr um 7,5% weniger Fluggäste, da auch die Sitzplatzkapazität um 7,9% reduziert wurde, und kommt nun auf einen Anteil von 31,5%.

Die wichtigsten Destinationen ab Flughafen Malta liegen in Großbritannien (1.354.567 Passagiere), Italien (1.067.815 Passagiere) und Deutschland (666.579 Passagiere), aber auch andere europäische Destinationen entwickelten sich in den letzten Monaten mit der Neuaufnahme zusätzlicher Strecken positiv.

## › Košice (at-Equity-Beteiligung)

Verkehrskennzahlen	2016	Veränd. in %	2015
MTOW (in Mio. Tonnen)	0,2	15,0	0,1
Gesamtpassagiere (in Mio.)	0,4	6,4	0,4
Flugbewegungen	9.367	11,2	8.426
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	88	-65,1	253

Der Flughafen Košice verzeichnete ein Passagierwachstum von 6,4% auf 436.696 Passagiere (2015: 410.449). Die Flugbewegungen legten ebenfalls um 11,2% auf 9.367 Bewegungen (2015: 8.426) zu.

Im Linienverkehr bedienten 5 Fluglinien 10 Destinationen in 8 Ländern, wobei der größte Kunde des Flughafen Košice Wizz Air ist.

Die wichtigsten Destinationen ab dem Flughafen Košice waren 2016 neben London Luton, Wien und Prag auch Doncaster, Bristol und Warschau.

## Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie das Prozedere der Anpassungen für 2016 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt, welches seit 1. Juli 2012 in Kraft ist.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltssystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1. Jänner 2016 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit) vereinbarten und im FEG verankerten Price-Cap-Formel-Modells. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgelts gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt, das landseitige Infrastrukturentgelt und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgelts Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die zwölf Monate jeweils vom 1. August bis 31. Juli gerechnet werden. Im Falle eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die Flughafen Wien AG folgende Änderungen der Entgelte ab 1. Jänner 2016, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden:

- |   |        |
|---|--------|
| › Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt:            | +1,01% |
| › Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: | +0,85% |
| › Infrastrukturentgelt Betankung:                                     | +0,86% |

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) blieb mit € 0,38 pro abfliegenden Passagier unverändert.

Das Sicherheitsentgelt wurde infolge neuer EU-Bestimmungen betreffend Sprengstoffdetektion schon ab 1. September 2015 um € 0,55 pro abfliegenden Passagier angehoben und betrug unter Berücksichtigung der Anhebung gemäß Price-Cap-Formel im Jahr 2016 € 8,37 pro abfliegenden Passagier.

Das Transfer-Incentive blieb im Jahr 2016 mit € 12,50 pro abfliegenden Transferpassagier unverändert. Dieses Transfer-Incentive-Programm, welches die Rolle des Flughafen Wien als Umsteigeflughafen stärken soll, sieht zudem eine weitere Staffelung unter gewissen Wachstumsbedingungen vor.

Die Flughafen Wien AG hat auch im Jahr 2016 das Wachstums-Incentive-Programm – bestehend aus dem Destinations- und Frequenz-Incentive sowie dem Frequenzdichte-Incentive –, welches die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert, fortgesetzt. Zudem wurde mit dem Point2Point-Incentive ein nachhaltiges Instrument zur Förderung von lokalem Passagieraufkommen unter gewissen Bedingungen implementiert.

Ziel der mit 1. Jänner 2016 eingeführten Entgeltanpassungen sowie der Weiterführung bzw. Erweiterung der erfolgreichen Incentive-Programme war es, die Wettbewerbsfähigkeit der Entgelte des Flughafens Wien zu festigen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

## Allgemeine Hinweise zum Konzernabschluss

In Entsprechung eines Bescheids der Finanzmarktaufsicht (FMA) betreffend die Konsolidierung des Flughafens Malta wurden die Konzernabschlüsse 2015 und 2016 der Flughafen Wien AG so angepasst, als wäre diese Konsolidierung bereits im Jahr 2006 erfolgt.

Nähere Erläuterungen dazu sind im Konzernanhang, Kapitel „VI. Rückwirkende Anpassungen“ ersichtlich.

## Umsatzentwicklung 2016

### › Externe Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Airport	370,8	3,2	359,2
Handling	158,4	4,7	151,3
Retail & Properties	123,9	-3,4	128,2
Malta	73,1	9,1	67,0
Sonstige Segmente	15,4	6,3	14,5
<b>Externer Konzernumsatz</b>	<b>741,6</b>	<b>3,0</b>	<b>720,2</b>

Die Umsatzerlöse des Flughafen-Wien-Konzerns (FWAG) stiegen im Vergleich zu 2015 um 3,0% bzw. € 21,4 Mio. von € 720,2 Mio. auf € 741,6 Mio. Die Details zur Umsatzentwicklung finden sich in den nachfolgenden Kapiteln.

# Entwicklung der Segmente

## › Ergebnis der Segmente

Beträge in € Mio.	Airport	Hand- ling	Retail & Propert- ies	Malta	Sonstige Segmen- te	Konzern- über- leitung	Summe
Segmentumsätze	406,7	229,2	141,6	73,1	124,3	-233,3	741,6
Betriebsleistung	409,3	229,6	143,7	73,1	129,6	-233,3	752,0
Betriebsaufwand <sup>1)</sup>	356,7	213,7	81,9	42,8	118,3	-233,3	580,0
EBITDA	172,2	21,4	69,5	38,9	27,7	0,0	329,8
EBITDA-Marge in %	42,3	9,3	49,1	53,3	22,3	-	44,5
EBIT	52,6	15,9	61,8	30,3	11,4	0,0	172,0
EBIT-Marge in %	12,9	6,9	43,7	41,5	9,1	-	23,2

1) Inklusive at-Equity-Ergebnissen im Segment Sonstige Segmente

## › Segment Airport

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Landeentgelt	64,6	3,8	62,3
Fluggastentgelt (inkl. PRM-Entgelt)	157,2	0,5	156,4
Infrastrukturentgelt	32,4	2,8	31,6
GAC Gebäude und Hangar	1,5	-26,9	2,0
Sicherheitsentgelt	96,9	8,2	89,5
Betankung	3,0	12,2	2,7
Sondergastdienste (Lounges)	7,8	13,2	6,9
Vermietungen	6,2	-1,8	6,3
Flugplatz Vöslau	0,7	9,9	0,6
Sonstiges	0,5	-52,3	1,0
<b>Umsatz Segment Airport</b>	<b>370,8</b>	<b>3,2</b>	<b>359,2</b>

2016 verzeichnete das Segment Airport ein Umsatzplus von 3,2% bzw. € 11,5 Mio. von € 359,2 Mio. auf € 370,8 Mio. Die Fluggastentgelte stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 0,5% bzw. € 0,8 Mio. auf € 157,2 Mio. Die Veränderung resultiert einerseits aus dem Passagierwachstum, der Erhöhung der Entgelte ab Jahresbeginn und dem leichten Rückgang der Transferpassagiere (und des davon abhängigen Transfer-Incentives) und andererseits aus der Erhöhung der Point2Point-Incentives, welche die Stationierung von Flugzeugen für langfristiges Wachstum unterstützen. Auch das passagierabhängige Sicherheitsentgelt legte u. a. aufgrund des Passagierwachstums und der Entgeltanpassungen um 8,2% auf € 96,9 Mio. (2015: € 89,5 Mio.) zu. Durch den Anstieg des MTOW (+3,1%) und des gemäß Indexformel angehobenen Landeentgelts erhöhten sich die Erlöse aus Landeentgelten trotz der um 0,2% rückläufigen Bewegungen um 3,8% auf € 64,6 Mio. (2015: € 62,3 Mio.). Die Lounges verzeichneten wie auch in den Vorjahren einen Umsatzanstieg um € 0,9 Mio. auf € 7,8 Mio. (2015: € 6,9 Mio.). Mit einem Anteil von 50,0% (2015: 49,9%) leistete das Segment Airport wie schon in den Vorjahren den größten Beitrag zum Konzernumsatz. >

Während die internen Umsatzerlöse vor allem im Bereich der Vermietungen an andere Segmente mit € 35,9 Mio. auf Vorjahresniveau blieben (2015: € 36,0 Mio.), stiegen die anderen Erträge um € 0,8 Mio. auf € 2,6 Mio. (2015: € 1,8 Mio.), was u. a. auf höhere aktivierte Eigenleistungen für Investitionsprojekte im Terminalbereich und die Pistensanierung zurückzuführen ist.

Der Materialaufwand für Enteisungsmittel und sonstiges Material im Segment Airport blieb im Vorjahresvergleich konstant bei € 2,6 Mio. (2015: € 2,6 Mio.). Auch der Personalaufwand blieb bei einem durchschnittlichen Personalstand (exkl. Verwaltung) von 405 Mitarbeitern (2015: 405) trotz kollektivvertraglicher Erhöhungen aufgrund geringerer Rückstellungsdotierungen und Überstunden konstant bei € 40,0 Mio. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich um 12,3% bzw. € 6,1 Mio. auf € 43,1 Mio. Dies ist vorwiegend auf geringere externe Instandhaltungs- und Wartungskosten zurückzuführen, da im Berichtsjahr vorwiegend Investitionsprojekte durchgeführt wurden und nunmehr Wartungsleistungen für IKT-Gewerke (Informations- und Kommunikationstechnologie) und diverse Instandsetzungsarbeiten größtenteils vom Segment Sonstige Segmente bezogen werden. Der interne Betriebsaufwand konnte jedoch gleichzeitig durch Kosten- und Prozessoptimierungen leicht um 0,6% bzw. € 0,9 Mio. auf € 151,3 Mio. reduziert werden.

In Summe ergibt sich für das Jahr 2016 eine EBITDA-Steigerung um 12,5% bzw. € 19,1 Mio. auf € 172,2 Mio. nach € 153,1 Mio. im Vorjahr. Die EBITDA-Marge legte deutlich auf 42,3% (2015: 38,7%) zu.

Der Anstieg der Segmentabschreibungen von € 99,6 Mio. auf nunmehr € 119,6 Mio. (+€ 20,1 Mio.) ist auf den Wertminderungsbedarf von Anschaffungskosten im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste in Höhe von € 30,4 Mio. zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die Neueinschätzung der wirtschaftlichen Nutzungsdauern und die Überstellung von EDV-Anlagen in andere Segmente sowie gesunkene Abschreibungen für Softwareprodukte. Das EBIT des Segments Airport ging daher um 1,7% bzw. € 0,9 Mio. auf € 52,6 Mio. (2015: € 53,5 Mio.) zurück. Daraus resultiert eine EBIT-Marge von 12,9% nach 13,5% im Vorjahr.

› Segment Handling

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Vorfeldabfertigung	101,8	4,0	97,9
Frachtabfertigung	30,2	5,3	28,7
Sicherheitsdienstleistungen	3,7	2,9	3,6
Verkehrsabfertigung	14,3	9,5	13,1
General Aviation, Sonstiges	8,3	3,9	8,0
<b>Umsatz Segment Handling</b>	<b>158,4</b>	<b>4,7</b>	<b>151,3</b>

Das Segment Handling konnte im Berichtsjahr 2016 die externen Umsatzerlöse um 4,7% bzw. € 7,1 Mio. auf € 158,4 Mio. steigern. Die Umsatzerlöse aus der Vorfeldabfertigung stiegen um 4,0% bzw. € 3,9 Mio. durch den Einsatz größerer Luftfahrzeuge, die Gewinnung neuer Kunden sowie Preisanpassungen von € 97,9 Mio. auf € 101,8 Mio. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung erhöhten sich ab dem zweiten Quartal 2016 analog zum um-

geschlagenen Cargo-Volumen sowie durch Zusatzerlöse aus dem Dokumenten-Handling (Start im zweiten Quartal 2016) und dem Mail-Handling (Start im dritten Quartal 2016) im Vorperiodenvergleich kumuliert von € 28,7 Mio. auf € 30,2 Mio. Ein Umsatzplus von € 1,2 Mio. auf € 14,3 Mio. verzeichneten die Erlöse aus der Verkehrsabfertigung, vor allem durch Neukunden im Passagierhandling (Marktanteil auf Basis abgefertigter Passagiere 22,7% im Jahr 2016 nach 21,4% im Jahr 2015). Das Erlösplus aus den Einzelleistungen durch den feuchtkalten November und Dezember (Enteisung) sowie durch die Zusatzerlöse aus sonstigen Dienstleistungen im Passagierhandling wie beispielsweise Ticketing trug ebenfalls zu einer positiven Entwicklung bei. Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) am Gesamtaufkommen am Flughafen Wien stieg 2016 leicht auf 87,6% nach 87,1% im Vorjahr.

Die Tochtergesellschaft Vienna Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) verzeichnete im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen einen leichten Umsatzanstieg von € 3,6 Mio. im Vorjahr auf € 3,7 Mio. Im Bereich der General Aviation (inkl. Betrieb des VIP- und Business-Centers) konnte der Umsatz trotz zunehmenden Wettbewerbs um 3,9% auf € 8,3 Mio. (2015: € 8,0 Mio.) gesteigert werden. In Summe beträgt der Anteil des Segments Handling am Konzernumsatz 21,4% (2015: 21,0%).

Die internen Segmentumsatzerlöse mit anderen Segmenten reduzierten sich im Vorjahresvergleich um € 3,2 Mio. auf € 70,8 Mio. Im Wesentlichen betraf dies Sicherheitsdienstleistungen, wo Einsparungen durch Optimierungsmaßnahmen an andere Bereiche weitergegeben wurden. Die anderen Erträge (z. B. aus dem Verkauf von Anlagen) im Segment Handling betragen € 0,4 Mio. (2015: € 0,6 Mio.).

Im Segment Handling stieg der Materialaufwand aufgrund des höheren Verbrauchs an Enteisungsmitteln für die Flugzeugenteisung um € 0,3 Mio. von € 6,0 Mio. auf € 6,3 Mio. Der Personalaufwand für durchschnittlich 3.021 Mitarbeiter im Segment (exkl. Verwaltung) reduzierte sich um 0,2% von € 164,8 Mio. auf € 164,5 Mio. Der geringere durchschnittliche Personalstand (-1,2%) sowie geringere Rückstellungsdotierungen im Vorjahresvergleich konnten die kollektivvertraglichen Erhöhungen mehr als kompensieren. Während im Jahresdurchschnitt um 50 Arbeiter weniger beschäftigt wurden, nahm die Anzahl der Angestellten vor allem durch den Personalaufbau für das Passagierhandling um 2,6% bzw. 13 Personen zu. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben mit € 4,8 Mio. auf Vorjahresniveau. Die internen Betriebsaufwendungen konnten im Vorjahresvergleich hingegen durch den Rückgang bei angemieteten Flächen um € 0,5 Mio. auf € 32,6 Mio. reduziert werden (2015: € 33,2 Mio.).

Im Jahr 2016 erzielte das Segment Handling ein EBITDA von € 21,4 Mio. und verzeichnete so einen Anstieg um 25,9% bzw. € 4,4 Mio. (2015: € 17,0 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf das Umsatzwachstum zurückzuführen. Nach Abzug der Abschreibungen in Höhe von € 5,4 Mio. (2015: € 5,5 Mio.) ergibt sich ein EBIT-Anstieg von 38,7% bzw. € 4,4 Mio. auf € 15,9 Mio. nach € 11,5 Mio. im Jahr 2015. EBITDA-Marge sowie EBIT-Marge stiegen auf 9,3% bzw. 6,9% (2015: 7,5% bzw. 5,1%).

### › Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Parkerträge	42,1	0,2	42,0
Vermietung	35,7	-10,4	39,9
Shopping & Gastronomie	46,1	-0,6	46,4
<b>Umsatz Segment Retail &amp; Properties</b>	<b>123,9</b>	<b>-3,4</b>	<b>128,2</b>

Die externen Umsatzerlöse des Segments Retail & Properties sanken im Jahr 2016 um 3,4% bzw. € 4,3 Mio. auf € 123,9 Mio. (2015: € 128,2 Mio.). Hauptverantwortlich dafür war die Änderung eines Bestandsvertrags (Hermione), wodurch es nicht nur zum Rückgang der entsprechenden Betriebsaufwendungen, sondern auch zu einem Rückgang der externen Mieterlöse um € 5,2 Mio. kam. In Summe weist der gesamte Vermietungsbereich ein Minus von € 4,1 Mio. im Vergleich zum Vorjahr auf. Die Parkerträge konnten durch Preisanpassungen um € 0,1 Mio. auf € 42,1 Mio. leicht gesteigert werden. Die Erlöse aus Shopping & Gastronomie lagen mit € 46,1 Mio. krisenbedingt (Rückgang bei kaufkräftigen Passagiergruppen) und umbaubedingt (z. B. Duty-free-Neugestaltungen) um € 0,3 Mio. unter dem Vorjahr. Der Anteil des Segments Retail & Properties am Konzernumsatz betrug 16,7% (2015: 17,8%).

Die internen Umsatzerlöse, die vorwiegend aus internen Vermietungen erzielt wurden, reduzierten sich um € 0,6 Mio. auf € 17,6 Mio. (2015: € 18,2 Mio.). Die anderen Erträge stiegen im Vorjahresvergleich um € 0,3 Mio. auf € 2,1 Mio., was auf höhere aktivierte Eigenleistungen, zum Beispiel für Cargo-Gebäude, zurückzuführen ist.

Der Materialaufwand reduzierte sich leicht um € 0,1 Mio. auf € 0,8 Mio. Der Personalaufwand stieg im Vorjahresvergleich um 18,2% von € 8,1 Mio. auf € 9,6 Mio. aufgrund von diesem Segment zugeordneten Einmaleffekten. Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 28,7% bzw. € 4,6 Mio. auf € 20,5 Mio. ist großteils auf eine Rückstellungsauflösung aufgrund geänderter Rahmenbedingungen (Änderung eines Bestandsvertrags) im Jahr 2015 zurückzuführen. Die internen Betriebsaufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um € 3,1 Mio. auf € 43,3 Mio. (2015: € 40,1 Mio.), vor allem für bezogene Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen, Betriebskosten sowie durch einen vermehrten Bezug von EDV-Leistungen.

Das EBITDA sank im Vorjahresvergleich durch den Umsatzrückgang und höhere Betriebsaufwendungen um 16,4% bzw. € 13,6 Mio. auf € 69,5 Mio. (2015: € 83,1 Mio.). Die Abschreibungen unter Berücksichtigung einer Wertaufholung für ein Officegebäude in Höhe von € 10,1 Mio. gingen in Summe um € 6,5 Mio. auf € 7,7 Mio. zurück (2015: € 14,2 Mio.). Das EBIT reduzierte sich ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr um 10,3% bzw. € 7,1 Mio. auf € 61,8 Mio. (2015: € 68,9 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 49,1% (2015: 56,8%), die EBIT-Marge 43,7% (2015: 47,1%).

### › Segment Malta

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Airport	51,5	10,9	46,4
Retail & Property	21,2	6,1	20,0
Sonstige	0,4	-31,0	0,5
<b>Umsatz Segment Malta</b>	<b>73,1</b>	<b>9,1</b>	<b>67,0</b>

Die externen Umsätze des Segments Malta betragen im Jahr 2016 € 73,1 Mio. (2015: € 67,0 Mio.). Die Umsätze aus dem Airport-Bereich, welche Erträge aus Tarifen, Aviation-Konzessionen und PRM-Services enthalten, stiegen im Vorjahresvergleich durch das Verkehrswachstum um 10,9% von € 46,4 Mio. auf € 51,5 Mio. Auch die Erlöse aus Retail-Outlets, Werbeflächen und Vermietungen inklusive VIP-Lounges und Parkperlösungen konnten im Vorjahresvergleich um € 1,2 Mio. bzw. 6,1% auf € 21,2 Mio. zulegen. Die sonstigen Umsatzerlöse betragen € 0,4 Mio. (2015: € 0,5 Mio.). In Summe beträgt der Anteil des Segments Malta am Konzernumsatz 9,9% (2015: 9,3%).

Der Materialaufwand – größtenteils bestehend aus Energiekosten – reduzierte sich im Vorjahresvergleich um € 0,1 Mio. auf € 2,9 Mio. Die Personalaufwendungen betragen € 8,1 Mio. und lagen somit – bei einem durchschnittlichen Personalstand von 304 Mitarbeitern (2015: 306) – um € 0,1 Mio. unter dem Vorjahr (2015: € 8,3 Mio.) und beinhalten neben den laufenden Gehaltsaufwendungen auch Pensionsaufwendungen und gesetzliche Sozialabgaben. Der sonstige betriebliche Aufwand in Höhe von € 21,6 Mio. setzt sich u. a. aus Kosten für Sicherheitspersonal, Reinigung, Personal für PRM-Leistungen, sonstigen Fremdpersonalleistungen, Marketingaufwendungen, Mietkosten und Instandhaltungskosten zusammen. Der Anstieg von € 1,6 Mio. im Vergleich zum Vorjahr (2015: € 20,0 Mio.) resultierte hauptsächlich aus höheren Marketingkosten und Instandhaltungsaufwendungen. Der interne Betriebsaufwand, der Beratungsleistungen im Konzern betrifft, belief sich auf € 1,5 Mio. (2015: € 1,1 Mio.).

In Summe erzielte das Segment Malta ein EBITDA in Höhe von € 38,9 Mio. (2015: € 34,6 Mio.) mit einer EBITDA-Marge in Höhe von 53,3% (2015: 51,6%). Unter Berücksichtigung der Abschreibungen in Höhe von € 8,6 Mio. (2015: € 8,4 Mio.) erzielte das Segment Malta ein EBIT in Höhe von € 30,3 Mio. nach € 26,1 Mio. im Vorjahr. Die EBIT-Marge stieg im Vorjahresvergleich von 39,0% auf 41,5%.

### › Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Ver- und Entsorgung	7,9	36,9	5,8
Telekommunikation und EDV	2,9	-2,2	2,9
Materialwirtschaft	1,2	-13,5	1,4
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten	1,1	-21,9	1,4
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung	1,4	-31,9	2,0
Besucherzentrum	0,4	11,3	0,3
Sonstiges	0,6	-8,4	0,7
<b>Umsatz Sonstige Segmente</b>	<b>15,4</b>	<b>6,3</b>	<b>14,5</b>

Die externen Umsätze des Segments Sonstige Segmente lagen 2016 mit € 15,4 Mio. um € 0,9 Mio. über dem Vorjahresniveau von € 14,5 Mio. Während es bei der Ver- und Entsorgung aufgrund geänderter Vertragsverhältnisse (bisher Umsatzerlöse im Segment Retail & Properties) zu einem Umsatzanstieg von € 2,1 Mio. bzw. 36,9% auf € 7,9 Mio. kam, reduzierten sich die Umsätze des Facilitymanagements inklusive baulicher Instandhaltung um € 0,6 Mio. auf € 1,4 Mio. Die externen Umsatzerlöse der Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH (VAT) sanken um € 0,3 Mio. auf € 1,1 Mio. Die anderwärtigen Umsätze gingen leicht auf € 0,6 Mio. zurück (2015: € 0,7 Mio.). In Summe beträgt der Anteil der Sonstigen Segmente am externen Konzernumsatz 2,1% (2015: 2,0%).

Die internen Erlöse legten im Vergleichszeitraum u. a. aufgrund der Erbringung technischer, baulicher und EDV-Dienstleistungen sowie der Bereitstellung von Materialien an andere Berichtssegmente um € 2,8 Mio. auf € 108,9 Mio. zu (2015: € 106,1 Mio.). Die anderen Erträge stiegen ebenfalls, vorwiegend aufgrund höherer aktivierter Eigenleistungen für Investitionsprojekte, von € 3,3 Mio. auf € 5,3 Mio.

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen sank im Vorjahresvergleich um € 1,4 Mio. auf € 23,2 Mio. (2015: € 24,6 Mio.). Der geringere Aufwand für Energie wurde durch den höheren Materialaufwand und den höheren Aufwand für bezogene Leistungen für die Erbringung von technischen Dienstleistungen teilweise kompensiert. Der Personalaufwand nahm hingegen um € 2,1 Mio. bzw. 4,5% auf € 49,8 Mio. (2015: € 47,7 Mio.) zu. Grund dafür waren zum einen der höhere Personalstand (im Durchschnitt exkl. Verwaltung: 671 versus 643 Mitarbeiter), vor allem durch den Personalaufbau im Tochterunternehmen Vienna Airport Technik GmbH und kollektivvertragliche Erhöhungen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um € 4,4 Mio. auf € 26,5 Mio. Dies ist auf höhere Kosten für externe Fremdleistungen und höhere Instandhaltungsaufwendungen, die u. a. auch Wartungs- und Instandhaltungsleistungen für technische und IKT-Gewerke (Informations- und Kommunikationstechnologie) beinhalten, die im Segment Sonstige Segmente bezogen und an die anderen Segmente weiterverrechnet werden, zurückzuführen. Der interne Betriebsaufwand sank um € 3,1 Mio. auf € 4,5 Mio., u. a. aufgrund geringerer bezogener Leistungen anderer Segmente und geringerer interner Mietaufwendungen. Die at-Equity-Ergebnisse, die aufgrund ihres operativen Charakters nunmehr im operativen Ergebnis (EBITDA) gezeigt werden, beinhalten die laufenden Periodenergebnisse der at-Equity-Beteiligungen in Höhe von € 2,1 Mio. (2015: € 2,8 Mio.).

In Summe wurde im Jahr 2016 ein Segment-EBITDA in Höhe von € 27,7 Mio. (2015: € 24,7 Mio.) erzielt. Die Abschreibungen stiegen im Vorjahresvergleich im Wesentlichen durch die Übernahme von EDV-Anlagen aus dem Segment Airport um € 3,4 Mio. auf € 16,4 Mio. Dies führte zu einem Rückgang des EBIT um € 0,4 Mio. auf € 11,4 Mio. (2015: € 11,7 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 22,3% (2015: 20,5%), die EBIT-Marge 9,1% (2015: 9,7%).

## Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der FWAG für das Geschäftsjahr 2016 im Überblick:

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

Konzernergebnis	2016	Veränd. in %	2015
Umsatzerlöse	741,6	3,0	720,2
Sonstige betriebliche Erträge	10,4	40,0	7,4
<b>Betriebsleistung</b>	<b>752,0</b>	<b>3,3</b>	<b>727,7</b>
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-424,3	1,5	-418,0
At-Equity-Ergebnisse	2,1	-24,8	2,8
<b>EBITDA</b>	<b>329,8</b>	<b>5,5</b>	<b>312,5</b>
Abschreibungen, Wertminderungen	-167,9	17,7	-142,7
Wertaufholungen	10,1	n. a.	2,0
<b>EBIT</b>	<b>172,0</b>	<b>0,1</b>	<b>171,8</b>
Finanzergebnis	-18,5	7,6	-20,1
<b>EBT</b>	<b>153,5</b>	<b>1,1</b>	<b>151,7</b>
Steuern	-40,8	2,4	-39,9
<b>Periodenergebnis</b>	<b>112,6</b>	<b>0,7</b>	<b>111,8</b>
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	10,0	-13,7	11,6
davon Ergebnis Muttergesellschaft	102,6	2,4	100,3
<b>Gewinn je Aktie in EUR</b>	<b>1,22</b>	<b>2,4</b>	<b>1,19</b>

Auch im Jahr 2016 erreichte die FWAG ein Umsatzplus. Trotz schwieriger Marktbedingungen stiegen die Erlöse um 3,0% bzw. € 21,4 Mio. auf € 741,6 Mio. Dies ist vor allem auf das Wachstum in den Segmenten Airport, Handling und Malta zurückzuführen. Am Flughafen Wien führten das Verkehrswachstum sowie die Entgeltanpassungen zu einem Umsatzplus bei Fluggastentgelten (inkl. PRM-Entgelt) und Sicherheitsentgelten, welche in Summe um € 8,2 Mio. von € 245,9 Mio. auf € 254,1 Mio. anstiegen. Aber auch das Landeentgelt, das sich 2016 auf € 64,6 Mio. belief, trug € 2,3 Mio. zum Umsatzwachstum bei. Im Handling-Bereich konnten vor allem die Erlöse aus der Vorfeldabfertigung durch Gewinnung neuer Kunden, größere Luftfahrzeuge und Preisanpassungen um € 3,9 Mio. auf € 101,8 Mio. zulegen. Eine positive Entwicklung verzeichnete auch der Flughafen Malta, welcher durch das bessere Verkehrsergebnis die Umsatzerlöse von € 67,0 Mio. auf € 73,1 Mio. steigern konnte. Der Erlösrückgang im Segment Retail & Properties ist auf >

eine Änderung eines Bestandsvertrags (Hermione) zurückzuführen, wodurch es neben dem Rückgang der entsprechenden Betriebsaufwendungen auch zu einem Rückgang der externen Mieterlöse kam. In Summe verzeichnete dieses Non-Aviation-Segment Umsatzerlöse in Höhe von € 123,9 Mio. (2015: € 128,2 Mio.).

Aufgrund der Saisonalität des Flughafengeschäfts generiert die FWAG in den Urlaubs-saisons im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsatzerlöse.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit € 10,4 Mio. um 40,0% über dem Vorjahreswert in Höhe von € 7,4 Mio. Dies ist auf höhere aktivierte Eigenleistungen (v. a. Flughafen Wien AG sowie Tochtergesellschaften VIE Airport Baumanagement GmbH und Vienna Airport Technik GmbH) zurückzuführen, da im Berichtsjahr größere Investitionsprojekte für den Terminalbereich und das Pistensystem betreut wurden. Die Eigenleistungen verdoppelten sich daher nahezu von € 3,7 Mio. auf € 6,8 Mio. Die Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen betragen € 0,4 Mio. nach € 0,7 Mio. im Vorjahr. Die übrigen Erträge blieben mit € 2,9 Mio. auf Vorjahresniveau (2015: € 2,9 Mio.) und beinhalten neben Erträgen aus der Auflösung von Investitionszuschüssen auch Erlöse aus der Gewährung von Rechten und sonstige Erlöse.

› **Betriebsaufwand 2016 durch Wertminderungen gestiegen**

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Materialaufwand und bezogene Leistungen	35,9	-3,5	37,2
Personalaufwand	272,0	1,2	268,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand	116,4	4,0	111,9
Abschreibungen, Wertminderungen, Wertaufholungen	157,8	12,2	140,7
<b>Summe Betriebsaufwand</b>	<b>582,1</b>	<b>4,2</b>	<b>558,7</b>

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen verringerten sich im Jahr 2016 von € 37,2 Mio. um € 1,3 Mio. auf € 35,9 Mio. Während die Aufwendungen für Energie markant um € 2,1 Mio. auf € 17,4 Mio. reduziert werden konnten, stieg der sonstige Materialaufwand, u. a. durch einen höheren Verbrauch an Enteisungsmitteln für die Flugzeugenteisung, um € 1,0 Mio. auf € 15,8 Mio. (2015: € 14,8 Mio.). Die Aufwendungen für bezogene Leistungen reduzierten sich im Vorjahresvergleich durch das weitere Insourcing von Leistungen in Konzerngesellschaften leicht von € 2,9 Mio. auf € 2,7 Mio.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 1,2% bzw. € 3,2 Mio. von € 268,9 Mio. auf € 272,0 Mio. Dies ist im Wesentlichen auf kollektivvertragliche Erhöhungen und Rückstellungsbewegungen zurückzuführen. Der durchschnittliche Personalstand im Konzern ging leicht um 0,2% auf 4.657 Mitarbeiter zurück (2015: 4.666).

Die Personalaufwendungen in den jeweiligen Segmenten entwickelten sich im Berichtsjahr unterschiedlich. Während der Personalaufwand im Segment Airport mit € 40,0 Mio. auf Vorjahresniveau lag, kam es im Segment Handling zu einer leichten Reduktion der Personalaufwendungen um 0,2% auf € 164,5 Mio. Die Steigerung der Personalkosten im Segment Retail & Properties auf € 9,6 Mio. (2015: € 8,1 Mio.) ist auf diesem Segment zugeordnete Einmaleffekte zurückzuführen. Am Standort Flughafen Malta fielen im Berichtsjahr € 8,1 Mio. Personalkosten an (2015: € 8,3 Mio.). Der Personalaufbau im Segment Sonstige Segmente (v. a. im Technikbereich) schlägt sich auch in einer Erhöhung der Personalaufwendungen von € 47,7 Mio. auf € 49,8 Mio. nieder.

Während die Zahl der durchschnittlichen Mitarbeiter im Segment Airport mit 405 Mitarbeitern auf Vorjahresniveau blieb, sank die Mitarbeiteranzahl im Segment Handling um 37 bzw. 1,2% auf 3.021. Das Segment Retail & Properties beschäftigte wie im Vorjahr durchschnittlich 57 Mitarbeiter. Der Flughafen Malta meldete durchschnittlich 304 Angestellte (2015: 306). Der Mitarbeiterdurchschnitt des Berichtssegments Sonstige Segmente stieg im Vorjahresvergleich um 28 bzw. 4,4% auf 671 Beschäftigte. Im Verwaltungsbereich waren im Berichtsjahr 198 Personen tätig (2015: 197).

Der Aufwand für Löhne ging trotz kollektivvertraglicher Erhöhung um € 1,5 Mio. auf € 112,2 Mio. zurück. Dies ist u. a. auf höhere Rückstellungsdotierungen im Vorjahr und die gesunkene Anzahl an Arbeitern zurückzuführen. Die Gehaltsaufwendungen stiegen hingegen auch aufgrund der höheren Zahl an Angestellten um € 2,9 Mio. auf € 88,4 Mio. (2015: € 85,5 Mio.). Die Aufwendungen für Abfertigungen inklusive Beiträgen an Mitarbeitervorsorgekassen stiegen im Berichtsjahr durch höhere Rückstellungsdotierungen um € 0,6 Mio. auf € 9,8 Mio., während die Aufwendungen für die Altersversorgung im Vorjahresvergleich um € 0,4 Mio. auf € 3,1 Mio. zurückgingen (-11,7%). Die Aufwendungen für Sozialabgaben stiegen im Vorjahresvergleich um € 1,5 Mio. bzw. 2,8% auf € 55,8 Mio., die sonstigen Sozialaufwendungen blieben mit € 2,6 Mio. auf Vorjahresniveau.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich aufgrund mehrerer Effekte um € 4,5 Mio. bzw. 4,0% auf € 116,4 Mio. (2015: € 111,9 Mio.). Der größte Faktor ist eine im Vorjahr vorgenommene Rückstellungsauflösung für Bestandsrisiken aufgrund geänderter Rahmenbedingungen in Höhe von € 11,3 Mio. Gegenläufig konnten die Instandhaltungskosten (inkl. Wartungen) im Vorjahresvergleich um € 5,0 Mio. auf € 30,2 Mio. reduziert werden, da im Berichtsjahr schwerpunktmäßig Investitionsprojekte und im Vorjahr vermehrt Instandhaltungsprojekte durchgeführt wurden. Neben dem Rückgang der dazugehörigen Umsatzerlöse gingen im Zusammenhang mit einer Änderung eines Bestandsvertrags auch die Mietaufwendungen in Summe um € 4,8 Mio. zurück. Ebenso reduzierten sich die Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation um 3,6% von € 25,3 Mio. auf € 24,4 Mio. Die bezogenen Fremdleistungen stiegen aufgrund des vermehrten Bedarfs an Fremdpersonal für die Betreuung von Gebäuden im Vorjahresvergleich um € 1,1 Mio. auf € 19,3 Mio. an.

### › At-Equity-Ergebnis

Das Ergebnis der at-Equity-bilanzierten Unternehmen reduzierte sich im Vorjahresvergleich um € 0,7 Mio. auf € 2,1 Mio. Dies ist größtenteils auf geringere Erträge aus der Beteiligung am Flughafen Košice zurückzuführen – diese sanken um € 0,5 Mio. auf € 0,8 Mio. Auch das Ergebnis des Flughafenzugs City Airport Train verringerte sich um € 0,2 Mio. auf € 0,7 Mio.

### › Konzern-EBITDA plus 5,5%

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Airport	172,2	12,5	153,1
Handling	21,4	25,9	17,0
Retail & Properties	69,5	-16,4	83,1
Malta	38,9	12,6	34,6
Sonstige Segmente	27,7	12,2	24,7
<b>Konzern-EBITDA</b>	<b>329,8</b>	<b>5,5</b>	<b>312,5</b>

EBITDA Konzern Anteile (in %)	2016	2015
Airport	52,2	49,0
Handling	6,5	5,4
Retail & Properties	21,1	26,6
Malta	11,8	11,1
Sonstige Segmente	8,4	7,9
<b>Konzern-EBITDA</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der FWAG stieg gegenüber 2015 um 5,5% bzw. € 17,3 Mio. auf € 329,8 Mio. (2015: € 312,5 Mio.). Die EBITDA-Marge legte auf 44,5% zu (2015: 43,4%).

### › Planmäßige Abschreibungen von € 137,5 Mio., Wertaufholungen von € 10,1 Mio., Wertminderung von € 30,4 Mio.

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Investitionen langfristiges Vermögen <sup>1</sup>	92,0	5,6	87,1
Planmäßige Abschreibungen	137,5	-3,6	142,7
Wertminderungen	30,4	n. a.	0,0
Wertaufholungen	10,1	n. a.	2,0

1) Ohne Finanzanlagen

Im Berichtsjahr 2016 beinhaltet das Investitionsvolumen vor allem die Investitionen für die Pistensanierung 11/29 in Höhe von € 25,6 Mio. Die weiteren Zugänge betrafen Investitionen im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste mit € 9,0 Mio. (in der Folge ausgebucht bzw. wertgemindert), die Schaffung von Großraumpositionen am Pier Nord in Höhe von € 2,8 Mio. und Umbauten eines Abfertigungsgebäudes in Höhe von € 2,4 Mio. Am Flughafen Malta wurde vor allem in das Instrumentenlandesystem und in das Pisten-system investiert.

Die Flughafen Wien AG erhielt am 9. Februar 2017 ein abweisendes Erkenntnis zum Bauvorhaben Parallelpiste. Da trotz beabsichtigter Einbringung von außerordentlichen Rechtsmitteln und entsprechender Weiterverfolgung des Projekts 3. Piste eine erhöhte Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Realisierbarkeit des Projekts besteht, wurde im Kon-

zernabschluss 2016 eine Wertminderung von bisher aktivierten Projektkosten in Höhe von € 30,4 Mio. vorgenommen.

Die durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten zur Erfassung einer Wertaufholung bei einer Immobilie in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Office“ im Gesamtausmaß von € 10,1 Mio., die im Segment Retail & Properties ausgewiesen wird. Diese Aufholung ergibt sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten aktuellen Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung und der damit zusammenhängenden steigenden Vermietungsquote des Gebäudes.

Nähere Informationen sind im Konzernanhang (7) angeführt.

### › Konzern-EBIT leicht auf € 172,0 Mio. gesteigert

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Airport	52,6	-1,7	53,5
Handling	15,9	38,7	11,5
Retail & Properties	61,8	-10,3	68,9
Malta	30,3	15,9	26,1
Sonstige Segmente	11,4	-3,2	11,7
<b>Konzern-EBIT</b>	<b>172,0</b>	<b>0,1</b>	<b>171,8</b>

EBIT Konzern Anteile (in %)	2016	2015
Airport	30,6	31,2
Handling	9,3	6,7
Retail & Properties	35,9	40,1
Malta	17,6	15,2
Sonstige Segmente	6,6	6,8
<b>Konzern-EBIT</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Das Konzern-EBIT konnte trotz der höheren Abschreibungen (unter Berücksichtigung der Wertaufholung bzw. Wertminderungen) gegenüber 2015 aufgrund des Umsatzwachstums leicht um € 0,2 Mio. auf € 172,0 Mio. (2015: € 171,8 Mio.) zulegen. Die EBIT-Marge reduzierte sich hingegen auf 23,2% (2015: 23,9%).

### › Finanzergebnis auf minus € 18,5 Mio. verbessert

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	0,7	n. a.	0,3
Zinsertrag	3,0	21,9	2,5
Zinsaufwand	-22,2	9,5	-24,5
Sonstiges Finanzergebnis	0,0	-100,0	1,7
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-18,5</b>	<b>7,6</b>	<b>-20,1</b>

Das Finanzergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich von minus € 20,1 Mio. auf minus € 18,5 Mio. Die Beteiligungserträge ohne at-Equity-Unternehmen stiegen im Vorjahresvergleich auf € 0,7 Mio. an. Das negative Zinsergebnis betrug im Berichtsjahr € 19,2 Mio. (2015: € 22,1 Mio.). Der Rückgang spiegelt einerseits geringere Zinsaufwendungen durch die laufende Tilgung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von € 22,2 Mio. (2015: € 24,5 Mio.) und andererseits höhere Zinserträge in Höhe von € 3,0 Mio. (2015: € 2,5 Mio.) wider. Das sonstige Finanzergebnis betrug im Vorjahr € 1,7 Mio. und beinhaltete im Wesentlichen den Verkaufserlös der Beteiligung an der Valletta Cruise Port plc.

Die Ergebnisse der at-Equity-Beteiligungen werden aufgrund ihres operativen Charakters im operativen Ergebnis (EBITDA) dargestellt. Die Vorjahresperioden wurden entsprechend angepasst.

### › Konzern-Periodenergebnis von € 112,6 Mio. (plus 0,7%)

In Summe steigerte die FWAG 2016 das Ergebnis vor Ertragsteuern um € 1,7 Mio. auf € 153,5 Mio. (2015: € 151,7 Mio.).

Die Einkommen der jeweiligen Gesellschaften unterliegen einerseits der Besteuerung durch die Republik Österreich, andererseits – für die maltesischen Gesellschaften – jener des Staates Malta. Die Steuerquote als Anteil des Steueraufwands am Gewinn vor Steuern betrug für das Geschäftsjahr 2016 26,6% (2015: 26,3%). Die Ertragsteuern beliefen sich auf € 40,8 Mio. nach € 39,9 Mio. im Vorjahr.

Das Periodenergebnis lag bei € 112,6 Mio. (2015: € 111,8 Mio.). Darin enthalten ist der anteilige Gewinn der Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidacii“ (in Liquidation) in Höhe von T€ 15,1 (2015: minus T€ 5,7), der als Ergebnis für nicht beherrschende Anteile dargestellt wird. Das Ergebnis der Minderheitenanteile an den maltesischen Gesellschaften (MIA-Gruppe und MMLC) belief sich im Geschäftsjahr 2016 auf € 10,0 Mio. (2015: € 11,6 Mio.). Somit beläuft sich das auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallende Periodenergebnis für das Geschäftsjahr 2016 auf € 102,6 Mio. (2015: € 100,3 Mio.), was einem Plus von 2,4% entspricht.

Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien (84 Mio. Stück nach Aktiensplit) errechnet sich ein Ergebnis je Aktie (verwässert = unverwässert) von € 1,22 (2015: € 1,19).

# Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

## › Bilanzstruktur

	2016		2015	
	in € Mio.	in % der Bilanzsumme	in € Mio.	in % der Bilanzsumme
<b>AKTIVA</b>				
Langfristiges Vermögen	1.835,9	91,0	1.956,4	90,1
Kurzfristiges Vermögen	182,4	9,0	214,5	9,9
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.018,3</b>	<b>100,0</b>	<b>2.170,9</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>				
Eigenkapital	1.144,0	56,7	1.139,3	52,5
Langfristige Schulden	652,2	32,3	666,6	30,7
Kurzfristige Schulden	222,2	11,0	365,0	16,8
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.018,3</b>	<b>100,0</b>	<b>2.170,9</b>	<b>100,0</b>

Die Bilanzsumme der FWAG belief sich zum 31. Dezember 2016 auf € 2.018,3 Mio. und ging damit gegenüber 2015 um 7,0% bzw. € 152,6 Mio. zurück. Dies ist größtenteils auf den Rückgang des langfristigen Vermögens infolge von planmäßigen Abschreibungen und Wertminderungen von € 1.956,4 Mio. auf € 1.835,9 Mio. zurückzuführen. Der Rückgang des kurzfristigen Vermögens um € 32,0 Mio. spiegelt u. a. die Abbildung des Finanzierungsleasingvertrags mit Austrian Airlines in der Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ und einen damit verbundenen Abgang der ausgewiesenen Gebäude mit einem Buchwert von € 69,1 Mio. wider.

Der Anteil des Eigenkapitals stieg im Vergleich zu 2015 um 4,2 Prozentpunkte auf 56,7% bzw. von € 1.139,3 Mio. auf € 1.144,0 Mio. Durch die Umgliederung von Finanzverbindlichkeiten und übrigen Rückstellungen in die kurzfristigen Schulden aufgrund des Fälligkeitsprofils reduzierten sich die langfristigen Schulden um € 14,4 Mio. auf € 652,2 Mio. mit einem Anteil von 32,3% (2015: 30,7%). Die kurzfristigen Schulden reduzierten sich um € 142,9 Mio. wodurch sich ihr Anteil an der Bilanzsumme auf 11,0% reduzierte (2015: 16,8%).

## › Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen ist im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 6,2% bzw. € 120,5 Mio. auf € 1.835,9 Mio. gesunken. Die Veränderung ergibt sich einerseits durch Investitionen in das langfristige Vermögen in Höhe von € 92,0 Mio. und andererseits durch planmäßige Abschreibungen, Wertminderungen und Wertaufholungen in Höhe von € 157,8 Mio. und Buchwertabgänge in Höhe von € 48,6 Mio. Zudem nahm der Buchwert der at-Equity-bilanzierten Unternehmen um € 5,6 Mio. ab. In Summe stieg der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen leicht auf 91,0% (2015: 90,1%).

&gt;

Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte haben sich in Summe gegenüber 2015 um 2,1% bzw. € 3,4 Mio. auf € 159,0 Mio. verringert. Den Zugängen von € 1,3 Mio. stehen Abschreibungen im Wesentlichen für Software und Lizenzen in Höhe von € 4,8 Mio. gegenüber.

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.455,9 Mio. (2015: € 1.579,3 Mio.) die größte Position des langfristigen Vermögens dar: Hier stehen Investitionen in Höhe von € 90,6 Mio. planmäßige Abschreibungen in Höhe von € 126,4 Mio. gegenüber. Im Berichtsjahr wurden außerdem Wertaufholungen im Bereich eines Officegebäudes in Höhe von € 4,2 Mio. erfasst. Weiters kam es durch die erhöhte Rechtsunsicherheit im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Projekt 3. Piste zu einer Wertminderung in Höhe von € 30,4 Mio. sowie zu einem Buchwertabgang von aktivierten Projektkosten in Höhe von € 48,3 Mio.

Der Buchwert der Grundstücke und Bauten reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,1% bzw. € 57,6 Mio. auf € 1.064,9 Mio. Neben Investitionen in Höhe von € 11,0 Mio., die auch die Anschaffungen für Grundstücke und Gebäude der neuen Tochtergesellschaft Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH beinhalten, wurden Abschreibungen inklusive Wertaufholungen in Höhe von € 56,4 Mio. erfasst und Umbuchungen aus fertiggestellten Projekten sowie in die Position „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ in Höhe von € 12,2 Mio. vorgenommen.

Der Posten „Technische Anlagen“ mit einem Buchwert von € 299,0 Mio. zum 31. Dezember 2016 stieg im Vergleich zum Vorjahr um € 1,0 Mio., einerseits durch Investitionen und Umbuchungen von fertiggestellten Projekten in Höhe von € 40,4 Mio. und andererseits durch die planmäßigen Abschreibungen in Höhe von € 39,3 Mio. Die Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ verringerte sich erwartungsgemäß um 2,1% bzw. € 1,8 Mio. auf € 83,1 Mio. (2015: € 84,9 Mio.). Die in Bau befindlichen Projekte verzeichneten einen Rückgang des Buchwerts um € 65,1 Mio. auf € 8,8 Mio., welcher im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste steht.

Der Buchwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien veränderte sich im Vergleich zum Vorjahr um € 12,3 Mio. und betrug zum Jahresende € 145,8 Mio. (2015: € 133,5 Mio.). Den planmäßigen Abschreibungen in Höhe von € 6,3 Mio. steht eine Wertaufholung im Bereich eines Officegebäudes in Höhe von € 6,0 Mio. entgegen. Der Posten stieg zudem durch Zugänge und Umbuchungen aus dem Sachanlagevermögen in Höhe von € 12,7 Mio.

Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, verringerte sich um 12,2% bzw. € 5,6 Mio. von € 45,8 Mio. auf € 40,2 Mio. Dies ist auf Ausschüttungen und eine Rückzahlung von Eigenkapital zurückzuführen. Im Gegenzug wurden laufende Erträge aufgrund der positiven Entwicklung dieser Beteiligungen in Höhe von € 2,1 Mio. verbucht. Die Wertrechte und Wertpapiere (Eigenkapitaltitel) des langfristigen Vermögens veränderten sich im Berichtsjahr kaum und betrugen zum Jahresende 2016 € 2,3 Mio. Die langfristigen Forderungen reduzierten sich erwartungsgemäß durch die laufende Reduktion von Vorauszahlungen von € 32,8 Mio. auf € 32,2 Mio. zum Jahresende 2016.

Das kurzfristige Vermögen reduzierte sich im Vorjahresvergleich um 14,9% bzw. € 32,0 Mio. auf € 182,4 Mio. Dies ist u. a. auf die Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ zurückzuführen, die im Vorjahr noch Gebäude in Höhe von € 69,1 Mio. beinhaltete. Durch die Abbildung eines Finanzierungsleasingvertrags mit Austrian Airlines kam es zu einem planmäßigen Abgang dieser Gebäude zu Jahresbeginn 2016.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente gingen im Vorjahresvergleich um € 1,3 Mio. auf € 43,4 Mio. zurück. Termingelder in Höhe von € 40,0 Mio. sind hingegen in den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen, die daher von € 3,7 Mio. auf € 44,2 Mio. zunahmen. Die Forderungen aus Steuern reduzierten sich aufgrund erfolgter Rückzahlungen von € 10,6 Mio. auf € 2,8 Mio. Die Nettoforderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen u. a. aufgrund des Umsatzwachstums um 10,7% bzw. € 5,3 Mio. auf € 54,8 Mio. Die Vorräte nahmen um € 0,2 Mio. auf € 6,0 Mio. zu. Auch der Buchwert der Wertpapiere zum 31. Dezember 2016 stieg durch die Marktwertbewertung um € 0,3 Mio. auf € 21,3 Mio.

### › Bilanzpassiva

Das Eigenkapital der FWAG ist im Berichtsjahr um 0,4% bzw. € 4,7 Mio. auf € 1.144,0 Mio. gestiegen. Dem Periodenergebnis von € 112,6 Mio. stehen die Ausschüttung der Dividende der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2015 in Höhe von € 42,0 Mio. sowie Ausschüttungen an nicht beherrschende Anteilseigner in Höhe von € 6,9 Mio. gegenüber. Die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen und die Marktwertbewertung führten zu einer Veränderung der sonstigen Rücklagen in Höhe von € 1,3 Mio. Durch die Aufstockung des durchgerechneten Anteils am Flughafen Malta zum Ende des ersten Quartals 2016 kam es zu einer Umbuchung von den nicht beherrschenden Anteilen in Höhe von € 22,5 Mio. Die Differenz zum Kaufpreis abzüglich übernommener liquider Mittel in Höhe von € 60,4 Mio. wird in den einbehaltenen Ergebnissen ausgewiesen. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich daher auf 56,7% (2015: 52,5%).

Die nicht beherrschenden Anteile zum 31. Dezember 2016 betreffen die restlichen Anteilseigner des Flughafen Malta (Malta International Airport plc), der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) sowie der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation). Sie veränderten sich durch das laufende Jahresergebnis der Tochtergesellschaften sowie des Verkaufs von Anteilen an die FWAG. Der Buchwert der nicht beherrschenden Anteile betrug € 83,2 Mio. (2015: € 102,6 Mio.).

Die Reduzierung der langfristigen Schulden um 2,2% bzw. € 14,4 Mio. auf € 652,2 Mio. resultiert großteils aus der Umgliederung von den langfristigen in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von € 16,4 Mio. aufgrund des Tilgungsprofils sowie aufgrund von vorzeitigen Rückzahlungen in Höhe von € 3,8 Mio. Die langfristigen Rückstellungen sanken von € 158,8 Mio. auf € 153,3 Mio. zum 31. Dezember 2016, im Wesentlichen durch Umgliederung einer sonstigen Rückstellung in die kurzfristigen Rückstellungen aufgrund der planmäßigen Verwendung im nächsten Jahr. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten stiegen im Vorjahresvergleich hingegen um € 10,4 Mio. auf € 43,6 Mio., im Wesentlichen aufgrund einer erhaltenen Vorauszahlung für Bestandsobjekte am Standort Wien. Die passiven latenten Steuern betragen zum Stichtag € 58,9 Mio. (2015: € 58,0 Mio.).

Die kurzfristigen Schulden sind im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 39,1% bzw. € 142,9 Mio. auf € 222,2 Mio. gesunken. Dies ist großteils auf den Rückgang der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten von € 137,1 Mio. auf € 63,9 Mio. zurückzuführen, wobei Umgliederungen im Ausmaß von € 16,4 Mio. Tilgungen in Höhe von € 89,6 Mio. entgegenstehen. Die sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten reduzierten sich im Vorjahresvergleich aufgrund der Ausbuchung der Verbindlichkeit gegenüber dem Umweltfonds um mehr als die Hälfte von € 84,4 Mio. auf € 34,9 Mio. Während die kurzfristigen >

Rückstellungen durch noch nicht abgerechnete Ermäßigungen und sonstige übrige Rückstellungen um 12,7% bzw. € 9,8 Mio. auf € 87,1 Mio. stiegen, reduzierte sich die Steuerrückstellung aufgrund geleisteter Körperschaftsteuerzahlungen für das laufende Jahr und die Vorjahre um € 26,0 Mio. auf € 1,6 Mio. Die Lieferantenverbindlichkeiten reduzierten sich um 10,6% bzw. € 4,1 Mio. von € 38,7 Mio. auf € 34,6 Mio.

› **Finanzkennzahlen**

	2016	Veränd. in %	2015
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	1.144,0	0,4	1.139,3
Eigenkapitalquote in %	56,7	n. a.	52,5
Nettoverschuldung in € Mio. <sup>1</sup>	355,5	-27,1	487,8
Gearing in % <sup>2</sup>	31,1	n. a.	42,8
Working Capital in € Mio. <sup>3</sup>	-71,7	-22,2	-92,3
Anlagenintensität in % <sup>4</sup>	91,0	n. a.	90,1
Anlagendeckungsgrad in % <sup>5</sup>	97,8	n. a.	92,3

1) Nettoverschuldung = kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristige Wertpapiere und Veranlagungen

2) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital

3) Working Capital = Vorräte, kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten (exkl. Passiva aus Investitionstätigkeit)

4) Anlagenintensität = langfristiges Vermögen / Bilanzsumme

5) Anlagendeckungsgrad = (Eigenkapital + langfristige Schulden) / langfristiges Vermögen

› **Geldflussrechnung**

Beträge in € Mio.	2016	Veränd. in %	2015
Flüssige Mittel per 1.1.	44,7	35,5	33,0
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	255,1	-0,2	255,5
Cashflow aus Investitionsaktivitäten	-53,7	-64,4	-151,1
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-202,7	n.a.	-92,7
Endbestand der flüssigen Mittel	43,4	-2,9	44,7
<b>Free Cashflow</b>	<b>201,4</b>	<b>92,9</b>	<b>104,4</b>

Im Berichtsjahr 2016 erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe einen Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von € 255,1 Mio., ein leichtes Minus gegenüber dem Vorjahr (€ 255,5 Mio.). Das operative Ergebnis (EBT zuzüglich Abschreibungen, Wertaufholungen und Wertminderungen) verbesserte sich im Vorjahresvergleich um 6,4% bzw. € 18,8 Mio. auf € 311,2 Mio. Neben Einzahlungen aus Dividendenausschüttungen der at-Equity-bilanzierten Unternehmen in Höhe von € 2,7 Mio. wurden auch Zinszahlungen in Höhe von € 22,1 Mio. sowie Einzahlungen aus Zinserträgen in Höhe von € 2,9 Mio. erfasst. Der leichte Rückgang des operativen Cashflows ist jedoch im Wesentlichen auf die Erhöhung der Forderungen um € 3,6 Mio. (2015: Abbau in Höhe von € 3,3 Mio.) und gestiegene Ertragsteuerzahlungen in Höhe von € 60,0 Mio. (2015: € 41,1 Mio.) zurückzuführen. Die Passiva (Rückstellungen und Verbindlichkeiten) nahmen im Berichtsjahr um € 7,5 Mio. zu.

Der Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeiten betrug minus € 53,7 Mio. gegenüber minus € 151,1 Mio. im Jahr 2015. Im Berichtsjahr erfolgten Auszahlungen für Anlagenzugänge in Höhe von € 88,4 Mio. (2015: € 90,5 Mio.). Darin ist im Berichtsjahr die Anschaffung weiterer Gebäude im Nahbereich des Flughafen Wien durch den Erwerb der Objektgesellschaft Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH enthalten. Im Vorjahr enthielten die Auszahlungen u. a. den zahlungswirksamen Zugang der Winterdienst- und Geräteeinstellhallen durch Erwerb der Objektgesellschaft VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW) in Höhe von € 9,5 Mio. Während es im Vorjahr zu Auszahlungen für „zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ in Höhe von € 69,1 Mio. kam, wurde im Jahr 2016 eine Einzahlung in gleicher Höhe erfasst. Die Einzahlungen aus dem Anlagenabgang reduzierten sich im Vorjahresvergleich von € 8,5 Mio. auf € 5,6 Mio. Die Auszahlung für kurzfristige Veranlagungen in Höhe von € 40,0 Mio. betrifft Termingelder.

Der Free Cashflow (Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit minus Cashflow aus der Investitionstätigkeit) stieg im Wesentlichen aufgrund von Einzahlungen aus dem Investitionsbereich im Vergleich zu 2015 um € 97,0 Mio. von € 104,4 Mio. auf € 201,4 Mio.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von minus € 202,7 Mio. ist auf die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von € 93,4 Mio. und auf die Dividendenausüttung an die Gesellschafter der Muttergesellschaft in Höhe von € 42,0 Mio. und an nicht beherrschende Anteilseigner in Höhe von € 6,9 Mio. zurückzuführen. Der Mittelabfluss aus dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen betrug im Jahr 2016 minus € 60,4 Mio.

Per Saldo resultiert daraus ein leichter Rückgang der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2015 um minus 2,9% bzw. € 1,3 Mio. auf € 43,4 Mio.

## Investitionen

### › Investitionen

Beträge in € Mio.	2016	Veränderung in %	2015
Immaterielles Anlagevermögen	1,3	-42,6	2,2
Sachanlagevermögen inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien	90,7	6,9	84,9
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	0,0	-100,0	69,1

Von den erfolgten Investitionen in das langfristige Vermögen entfallen € 90,7 Mio. auf Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie € 1,3 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. Die größten Zugänge des langfristigen Vermögens im Geschäftsjahr 2016 bzw. 2015 sind im Konzernanhang (Anhang 14) erläutert.

Das Berichtsjahr stand im Zeichen der Pistensanierung 11/29. Wie bereits im Jahr 2013 wurden in 35 Nächten und an sechs Wochenenden zwischen April und Juni 2016 über 210.000 m<sup>2</sup> Oberfläche saniert und über 95.000 Tonnen Asphalt ab- und neu aufgetragen. Während der Hauptarbeiten waren mehr als 350 Personen und bis zu 200 Arbeitsgeräte im Einsatz. In Summe wurden im Berichtsjahr 2016 € 25,6 Mio. investiert.

Die weiteren größten Zugänge zum Anlagevermögen betreffen Investitionen im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste mit € 9,0 Mio. (in Folge ausgebucht bzw. wertgemindert), Umbauten für die Schaffung von Großraumpositionen am Pier Nord in Höhe von € 2,8 Mio. und Umbauten eines Abfertigungsgebäudes in Höhe von € 2,4 Mio.

## Beteiligungen an ausländischen Flughäfen

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) war im Jahr 2016 an zwei internationalen Flughäfen beteiligt:

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

## Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzernanhang (Anhanglerläuterung (37)) erörtert.

## Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2016 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

## Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

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

Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung. Die Abschreibungsaufwendungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen abzüglich Wertaufholungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße, ebenso wie die EBITDA-Marge, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2016 wird eine EBITDA-Marge von 44,5% nach 43,4% im Vorjahr ausgewiesen.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Gemessen wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Darüber hinaus wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, diese Relation etwa auf dem 2,5-fachen Wert zu halten. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 1,1 (2015: 1,6).

Die Finanzverbindlichkeiten reduzierten sich um € 93,4 Mio., im Wesentlichen durch planmäßige und vorzeitige Tilgungen und den starken Cashflow. Die liquiden Mittel betragen zum 31. Dezember 2016 € 43,4 Mio. (2015: € 44,7 Mio.). Die Nettoverschuldung unter Berücksichtigung von Veranlagungen beträgt € 355,5 Mio. (2015: € 487,8 Mio.). Bei einem buchmäßigen Eigenkapital in Höhe von € 1.144,0 Mio. (2015: € 1.139,3 Mio.) resultiert daraus ein Gearing von 31,1% (2015: 42,8%).

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBITDA-Marge vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax – ROE), die das Verhältnis von Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital aus-

drückt. Zusätzlich werden die Kennzahl ROCE (Return on Capital Employed) sowie der Cashflow zur Steuerung des Konzerns herangezogen.

› **Rentabilitätskennzahlen in % bzw. € Mio.**

	2016	2015
EBITDA-Marge <sup>1</sup>	44,5	43,4
EBIT-Marge <sup>2</sup>	23,2	23,9
ROE <sup>3</sup>	9,9	10,1
ROCE vor Steuern <sup>4</sup>	9,8	9,6
ROCE nach Steuern	7,4	7,2
Free Cashflow in € Mio.	201,4	104,4

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

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

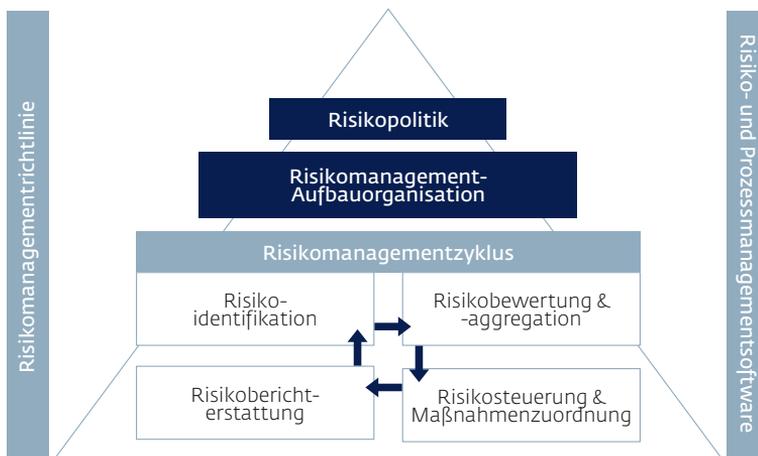
3) ROE (Return on Equity) = Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital

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

# Risiken der zukünftigen Entwicklung

## › Risikomanagementsystem

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



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

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

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

Auf Basis dieser Verantwortlichkeiten wird der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maß-

nahmenzuordnung sowie der abschließenden Berichterstattung, effizient durchlaufen. Begleitet wird dieser Prozess von einer umfassenden Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems in Gestalt einer Prozess- und Risikomanagementsoftware, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht.

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

Neu eingeführt wurde 2016 ein konzernweites Chancenmanagement, um rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen zu erkennen und zur Marktreife zu entwickeln.

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

## › Gesamtwirtschaftliche, politische und rechtliche Risiken

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

Das makroökonomische Umfeld ist in Europa von einem stabilen Wachstum auf einem eher verhaltenen Niveau geprägt. Das BIP in Österreich sollte laut Prognose im Jahr 2017 um 1,5% wachsen und bewegt sich auch mittelfristig auf einem schmalen Wachstumspfad. Für den Euroraum wird im Zeitfenster 2017 bis 2021 von einem durchschnittlichen Wachstum von 1,5% p. a. ausgegangen.

Unsicherheiten im geopolitischen Bereich bestehen weiterhin im Hinblick auf die Krise zwischen der Europäischen Union und Russland sowie hinsichtlich der Krisenherde im Nahen und Mittleren Osten. Aufgrund seiner Ausrichtung als Drehscheibe im Ost-West-Verkehr ist der Flughafen Wien von den wirtschaftlichen und politischen Sanktionen gegen Russland negativ betroffen. Im Verkehr nach Russland scheint jedoch die Talsohle erreicht zu sein. So nehmen beispielsweise Aeroflot und S7 Airlines ab 2017 zusätzliche Flüge zwischen Wien und Moskau auf.

Das Referendum zugunsten des EU-Austritts Großbritanniens hat nach Einschätzung von Wirtschaftsforschern aufgrund der vergleichsweise geringen Intensität der ökonomischen Verflechtungen zwischen Österreich und Großbritannien nur geringe Auswirkungen auf die österreichische Wirtschaft (Quelle: IHS, Juni 2016) und somit auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien. Punktuell könnten sich durch die Abschwächung des britischen Pfunds und die damit verbundene geringere Kaufkraft der britischen Passagiere negative Auswirkungen ergeben. Diese könnten aber auch durch mögliche Out-

bound-Effekte ab Wien ausgeglichen werden. Sollte Großbritannien als Ergebnis der Brexit-Verhandlungen auch den Europäischen Wirtschaftsraum bzw. den Luftverkehrsbinnenmarkt verlassen, könnten sich Nachteile für britische Carrier im Hinblick auf Luftverkehrsrechte im EU-Raum ergeben.

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

Aus regulatorischer und rechtlicher Sicht wurde im Dezember 2015 von der Europäischen Kommission ein neuer Entwurf des „Aviation Package“ vorgestellt. Der bisher einzige legislative Vorschlag im Rahmen dieses Pakets betrifft die EASA-Verordnung (European Aviation Safety Agency). Die EU-Behörde soll demnach neue Kompetenzen bekommen. Unklar sind die Chancen für die Umsetzung der Kommissionspläne, umfassende EU-Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten (z. B. den Golfstaaten oder der ASEAN – Association of South-East Asian Nations) abzuschließen, sowie auch der konkrete Inhalt dieser Abkommen. Ob sich eine Liberalisierung des Flugverkehrs bei gleichzeitiger Einführung einer „Fair Competition Clause“ verwirklichen lässt, hängt nicht zuletzt von den Mitgliedstaaten (Mandatserteilung) und dem Verhandlungsverlauf ab.

Seit dem Jahr 2012 ist auch die Luftfahrt in das System des „European Union Emissions Trading System“ (EU ETS) einbezogen. Die ICAO (International Civil Aviation Organization) hat sich nun auf eine Vorgangsweise zur Reduktion bzw. zum Ausgleich klimaschädlicher Emissionen aus dem Luftverkehr geeinigt. Unsicherheiten bestehen hinsichtlich der Kosten der ETS-Zertifikate. Da sich der ETS-Preis für eine Tonne CO<sub>2</sub>-Emission derzeit auf einem historischen Tiefstand befindet und in Phase 4 des EU-Emissionshandels (ab 2021) mit einer weiteren Reduktion der ETS-Zertifikate gerechnet werden muss, besteht das Risiko eines Anstiegs der Emissionspreise sowie eines erhöhten Bedarfs an Zertifikaten in der Luftfahrt.

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

Die Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) kann Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands nach sich ziehen. Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften wird daher durch unternehmensinterne Richtlinien, die die Umsetzung der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) sowie der Market Abuse Regulation sicher- >

stellen, gewährleistet. Dabei wurden zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um temporäre Vertraulichkeitsbereiche ergänzt werden. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert.

Eine vom ehemaligen Bestandsnehmer Rakesh Sardana gegen die FWAG in New York eingebrachte Klage über US\$ 168 Mio. (derzeit rund € 160 Mio.) wegen vermeintlicher Diskriminierung entbehrt nach Auffassung der FWAG jeder sachlichen und rechtlichen Grundlage.

### › Markt- und Wettbewerbsrisiken

Weltweit gesehen präsentiert der Branchenverband IATA (International Air Transportation Association) einen positiven Ausblick für die Luftfahrtbranche und prognostiziert für 2017 ein Passagierwachstum von 4,9% und ein ebenfalls sehr positives Frachtwachstum von 3,3%. Für die europäischen Airlines rechnet die IATA für das Jahr 2017 mit einem Gesamtgewinn in Höhe von nur US\$ 5,6 Mrd. nach Steuern (Quelle: IATA 12/2016). Diese Entwicklung ist auf die sehr kompetitive Markt- und Wettbewerbssituation in der europäischen Luftfahrt sowie auf den gegenüber Anfang 2016 deutlich gestiegenen Kerosinpreis zurückzuführen. Vor allem die offensive Preis- und Wachstumspolitik der Low-Cost-Carrier führt bei vielen Airlines zu sinkenden Erlösen pro verkauften Passagierkilometer. Dazu kommt, dass ab 2017 tendenziell mit weiter steigenden Treibstoffkosten und damit einer weiteren Verschärfung des Margendrucks oder alternativ mit steigenden Flugpreisen zu rechnen ist. Es ist daher davon auszugehen, dass sich nach der im vergangenen Jahr eingeleiteten umfassenden Restrukturierung der airberlin Gruppe die Konsolidierung der Branche in den kommenden Jahren weiter fortsetzen wird.

Das Wachstum im innereuropäischen Verkehr wird in den kommenden Jahren vorwiegend von Low-Cost-Airlines bzw. den Zweitmarken der traditionellen Netzwerk-Carrier getrieben. Dies stellt insbesondere für die traditionellen Netzwerk-Carrier eine große Herausforderung dar. Für die Airports bedeutet diese Entwicklung, dass einerseits der Wettbewerb um Low-Cost-Verkehr intensiver wird und andererseits der Druck der Netzwerk-Carrier auf ihre jeweiligen Hub-Airports, Tarife und Vorleistungskosten möglichst niedrig zu halten, weiter steigen wird. Beide Aspekte belasten tendenziell den von den Airports erzielbaren Ertrag pro Passagier und erfordern weiterhin hohe Anstrengungen zur Steigerung der Kosteneffizienz und Produktivität.

Austrian Airlines ist mit einem Anteil von 44,5% (2016) am gesamten Passagieraufkommen am Standort Wien der größte Kunde der FWAG. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Die Austrian Airlines konnte im vergangenen Jahr die Zahl der beförderten Passagiere insgesamt um 5,1% steigern und ihr Angebot (gemessen in angebotenen Sitzkilometern) um rund 4,9% ausbauen, am Flughafen Wien jedoch im Wesentlichen kein Passagierwachstum erzielen. Im September 2016 hat der Aufsichtsrat der Lufthansa AG der Umsetzung einer Wachstumsstrategie unter dem Titel „Austrian Next Level“ zugestimmt (Quelle: Austrian Airlines Press Release 09/2016). Zwei neue Airbus 320 wurden bereits im Oktober bzw. November 2016 in den Dienst gestellt. Für 2018 ist die Aufstockung der Langstreckenflot-

te um eine weitere Boeing 777 geplant. Darüber hinaus wird 2017 die Kapazität durch fünf zusätzliche Airbus 320, die auf Basis eines Wet-Lease-Vertrags mit airberlin zukünftig für die Austrian Airlines fliegen, weiter aufgestockt. Die FWAG sieht die wirtschaftliche Entwicklung der Austrian Airlines positiv und bewertet das beschlossene Strategiepaket als Beleg für die wettbewerbsfähige Position der Austrian Airlines im Lufthansa-Verbund und als Bekenntnis zur Fortsetzung einer wachstumsorientierten Netzwerkstrategie mit einem Fokus auf den Ost-West-Verkehr. Eine Änderung dieser Ausrichtung würde die Position des Flughafens Wien als bedeutsame europäische Luftverkehrsdrehscheibe negativ beeinflussen und zu Rückgängen im Transferaufkommen führen.

Zu einer weitreichenden Umstrukturierung ist es in den vergangenen Monaten beim zweitgrößten Carrier am Flughafen Wien, der airberlin Gruppe, gekommen. Es wird erwartet, dass sich als Folge dieser Restrukturierung das Passagieraufkommen der Gruppe am Flughafen Wien im laufenden Jahr deutlich reduzieren wird. Ein Großteil dieser Rückgänge kann aller Voraussicht nach jedoch durch Wachstumsprogramme anderer Carrier kompensiert werden (vor allem durch Eurowings, Austrian Airlines und easyJet). NIKI wird künftig zusammen mit der deutschen Fluglinie TUIfly einen neuen Carrier bilden und die bisher von NIKI bedienten Städteverbindungen sollen eingestellt werden. Aus heutiger Sicht ist geplant, dass die neue Airline mit einer kleineren Flotte, aber größerem Fluggerät ausschließlich klassische Urlaubsdestinationen anfliegt. Die konkrete Aufstellung des neuen Carriers, insbesondere die Frage, wie viele der Flugzeuge am Flughafen Wien stationiert werden, ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vollständig geklärt. Daraus ergeben sich gewisse Risiken und Unsicherheiten für die Flughafen Wien AG.

In der unmittelbaren Catchment Area des Flughafens Wien werden insbesondere die Aktivitäten von Low-Cost-Airlines wie Ryanair am Flughafen Bratislava nach wie vor als relevant erachtet und genau beobachtet.

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

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

Malta ist derzeit als Feriendestination sehr gefragt und entwickelt sich immer stärker zu einer Ganzjahresdestination im Tourismus. Das Passagierwachstum von 32,2% im Dezember 2016 bzw. 22,4% im November untermauert diesen Trend sehr eindrucksvoll. Im gesamten Jahr 2016 lag das Passagierwachstum bei 10,0%. Unsicherheiten bestehen hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Home-Carriers Air Malta, vor allem nachdem die Suche nach einem strategischen Partner bis dato noch ohne konkrete Ergebnisse verlaufen ist. Die Air Malta verfügte 2016 über einen Marktanteil in der Höhe von rund 31% (gemessen am gesamten Passagieraufkommen am Flughafen Malta). Ein Ausfall der Airline hätte kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafens Malta. Mittel- und langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazitäten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden. >

Relevant sind für den Flughafen Malta auch die bevorstehenden Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union, da Großbritannien mit einem Anteil von rund 27% (2016) am gesamten Passagieraufkommen den größten Markt darstellt. Ein Austritt ohne Verbleib im Europäischen Wirtschaftsraum bzw. im Luftverkehrsbinnenmarkt könnte zu Einschränkungen bei den Luftverkehrsrechten für britische Carrier im EU-Raum bzw. EU-Carrier in Großbritannien führen. Nachdem die Verhandlungen aber bis dato noch nicht einmal begonnen haben, können derzeit noch keine Aussagen über konkrete Auswirkungen getroffen werden.

Der Flughafen Košice konnte im vergangenen Jahr das Passagieraufkommen um 6,4% steigern. Mit Turkish Airlines wurde ein neuer Netzwerk-Carrier gewonnen, der die ostslowakische Stadt dreimal wöchentlich an das Drehkreuz der Turkish Airlines in Istanbul anbindet.

Im Bereich Abfertigungsdienste konnte die Flughafen Wien AG im Berichtsjahr ihre führende Marktposition sowohl im Ramp-Handling als auch in der Frachtabfertigung erfolgreich absichern. Grundlage für die hohe Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern sind maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards. Mit den Hauptkunden Austrian Airlines und NIKI/airberlin bestehen langfristige Verträge für Dienstleistungen im Bereich Ramp-Handling. Punktuell ist auch der Bereich Abfertigungsdienste von der Restrukturierung der airberlin Gruppe betroffen. So ist aus derzeitiger Sicht mit Rückgängen bei den Erträgen aus der Passagierabfertigung (Check-in) zu rechnen.

Der Geschäftsbereich ist außerdem von der allgemeinen Tendenz zum Einsatz größerer Fluggeräte betroffen. Während dadurch zwar die Passagierzahlen kontinuierlich steigen, ist in den letzten Jahren ein rückläufiger Trend bei den für die Handling-Erlöse maßgeblichen Flugbewegungen zu beobachten. Im Geschäftsbereich Abfertigungsdienste konnte 2016 lediglich ein kleines Wachstum von 0,3% bei den abgefertigten Handling-Bewegungen erreicht werden. Ein weiterer Faktor ist die bereits eingangs angesprochene zunehmende Konsolidierung in der europäischen Luftfahrtindustrie mit einer damit einhergehenden steigenden Marktmacht der Airlines. Diese Entwicklung erhöht den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister und besonders die Abfertigungsdienste.

Im Cargo-Bereich stellt die Marktmacht einiger weniger Airlines und Speditionen ein gewisses Risiko dar. Auch die Konkurrenz durch andere Frachthandling-Agents führt tendenziell zu einem steigenden Margendruck in den Dienstleistungen der Frachtabfertigung. Durch eine ständige Beobachtung der Airlines sowie die Akquirierung von neuen Kunden soll eine breitere Streuung des Portfolios und damit eine Reduktion dieses Risikos erreicht werden. Zudem reagiert die Frachtentwicklung äußerst sensibel auf konjunkturelle Schwankungen. Aufgrund der aktuell geplanten Ausweitung der Cargo-Infrastruktur der Flughafen Wien AG im Rahmen einer offensiven Cargo-Strategie werden diese Entwicklungen weiterhin sehr genau beobachtet.

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

## › Finanz- und Investitionsrisiken

Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement zuständig und überprüft die entsprechenden Risikopositionen regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings. Zinsrisiken resultieren insbesondere aus den variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Durch den Erwerb der VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) Ende 2015 wurden zukünftige Zinsänderungsrisiken aus diesem Titel eliminiert. Der sukzessive Abbau der variablen Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG bereits deutlich reduziert.

Der bestehende EIB-Kreditvertrag (European Investment Bank) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags haften nunmehr drei Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen für den Kreditrestbetrag, aktuell € 375 Mio. Mehrere Rechtsgutachten bezweifeln die Rechtmäßigkeit der 25-jährigen Fixzinsbindung und anderer Klauseln des Kreditvertrags, vor allem angesichts des aktuell extrem niedrigen Zinsniveaus, weshalb die FWAG gegenüber dem Kreditgeber EIB den Rechtsweg zur Klärung der Rechtslage beschritten hat.

Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken und die verwendeten Finanzinstrumente, um diesen Risiken zu begegnen, finden sich im Konzernanhang unter Anhang 38).

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

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

Die Ausbauprojekte erfolgen in enger Abstimmung mit den Fluggesellschaften und unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die von Experten erwartete mittel- und langfristige Steigerung der Passagierzahlen bildet die Basis für eine zeit- und bedarfsgerechte Bereitstellung von neuen Kapazitäten und die Berechnung von projektspezifischen Renditen. Dadurch wird das Investitionsrisiko von neuen Projekten (z. B. Unterauslastung) deutlich reduziert.

Nach dem erstinstanzlichen positiven Bescheid fand Anfang Jänner 2015 am Bundesverwaltungsgericht die zweitinstanzliche Verhandlung im Genehmigungsverfahren des Projekts „Parallelpiste 11R/29L“ (Projekt 3. Piste) statt. Am 9. Februar 2017 wurde dem Anwalt der Flughafen Wien AG (FWAG) auf elektronischem Weg im Verfahren gegen die erstinstanzliche Genehmigung des Baus einer 3. Piste am Flughafen Wien eine das Projekt >

nunmehr abweisende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts als Berufungsinstanz zugestellt. Diese abweisende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts gegen das Projekt 3. Piste ist aus Sicht der FWAG juristisch und sachlich unhaltbar und falsch. Daher wird das Unternehmen gegen diese Entscheidung höchstgerichtlich außerordentliche Rechtsmittel einlegen. Zur Auswirkung auf den Konzernabschluss wird auf den Konzernanhang, Kapitel „V. Ermessensbeurteilungen und Schätzungen“ verwiesen. Auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung erreicht der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze nach dem Jahr 2020, wobei eine 3. Piste nicht vor 2025 zur Verfügung stehen würde. Deshalb wird das Projekt mit Nachdruck verfolgt, um eine rechtzeitige Verfügbarkeit sicherzustellen.

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

### › Operative Risiken

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

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

Für sämtliche betriebskritischen IKT-Systeme, wie beispielsweise das Kernsystem des Flughafen Wien „mach2“ oder das ERP-System (Enterprise Resource Planning) SAP, stehen Überwachungssysteme sowie Notfallprozeduren nach aktuellem Stand der Technik zur Verfügung, wodurch eine frühzeitige Erkennung von Problemen und somit ein hoher Grad an Zuverlässigkeit erreicht werden kann. Aufgrund des geschäftlichen Erfordernisses werden IKT-Systeme in der Regel redundant und, wo nötig, hochverfügbar implementiert, sodass ein Ausfall von einzelnen Komponenten die Verfügbarkeit der Ge-

samtsysteme nicht gefährdet. Darüber hinaus werden zusätzlich zu bereits realisierten Maßnahmen und Kontrollen die Systeme laufend weiterentwickelt, um allen fachlichen und gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen.

Bei der Basisinfrastruktur (Strom-, Wärme- und Kälteversorgung, Wasser und Abwasser) bestehen Risiken hinsichtlich der Verfügbarkeit zentraler Systeme. In diesem Bereich wurden und werden kontinuierlich Maßnahmen entwickelt, um größtmögliche Ausfallsicherheit zu erreichen (z. B. Ringleitungen). Ein Ausfall der Kälteversorgung im Berichtsjahr wurde umfassend analysiert und es wurden entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Derzeit wird an einem Projekt zur weiteren Erhöhung der Ausfallsicherheit in der Stromversorgung gearbeitet. Generell ist jedoch festzuhalten, dass trotz aller gesetzten Maßnahmen ein gewisses Restrisiko hinsichtlich der Verfügbarkeit der Infrastruktur bestehen bleibt, das dem möglichen Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt geschuldet ist.

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

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

### › Gesamtrisikobeurteilung

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

# Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess

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

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

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

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) herangezogen. Demnach umfasst ein internes Kontrollsystem die nachfolgend beschriebenen Komponenten: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware, die die Möglichkeit bietet, Risiken und Kontrollen prozessbezogen darzustellen. 2015 wurde das System um ein workflowbasiertes Zusatzmodul erweitert. Dieses bietet den verantwortlichen Führungskräften und den kontrolldurchführenden Mitarbeitern dezentrale Einsichtnahme in den jeweils aktuellen Status der IKS-Risiken und Kontrollen. Zusätzlich unterstützt es das IKS durch den Einsatz von automatischen Workflows für die Durchführung sowie die Aktualisierung und Freigabe von Kontrollen und erhöht damit die Effizienz und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems. Im Laufe des Jahres 2016 erfolgte die etappenweise Ausrollung der Workflows auf alle Geschäfts-, Service- und Fachbereiche sowie die österreichischen verbundenen Gesellschaften.

## › Kontrollumfeld

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

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

### › Risikobeurteilung

Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind. Um wesentliche IKS-Risiken als solche zu identifizieren, wird der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Infolge veränderter Volumina bei Geschäftsprozessen können Änderungen bei den zu erhebenden IKS-Risiken und Kontrollen auftreten.

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

### › Kontrollmaßnahmen

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften und beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. Hiermit wird potenziellen Fehlern oder Abweichungen in der Finanzberichterstattung vorgebeugt bzw. werden sie entdeckt und korrigiert. Die Kontrollmaßnahmen reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch das Management und das Controlling bis hin zur spezifischen Überleitung von Konten und zur Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen.

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

### › Information und Kommunikation

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

&gt;

## › Überwachung

Die laufende unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling sowie dem Aufsichtsrat. Überdies sind die jeweiligen Bereichs- und Abteilungsleiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. Für die definierten Kontrollen sind verantwortliche Personen festgelegt. Die Kontrollen werden auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Außerdem wird das IKS von der internen Revision überwacht. Das Ergebnis aller Überwachungstätigkeiten wird dem Prüfungsausschuss bzw. dem Aufsichtsrat berichtet.

# Forschung und Entwicklung

Der Servicebereich Informationssysteme betreibt als zentraler interner Dienstleister in puncto Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) eine selbst entwickelte Flughafenbetriebssoftware sowie alle IKT-Systeme, die in den Fachbereichen zum Einsatz kommen. In diesem Zusammenhang, aber auch im Hinblick auf alle anderen Prozesse, werden laufend Optimierungen durchgeführt.

Im Jahr 2016 betrifft das im Wesentlichen folgende Punkte:

- › Die Softwarelösung für das General Aviation Center der FWAG wurde im Zuge eines notwendigen Technologiewechsels vollständig in die Flughafenbetriebssoftware integriert. Dieser Schritt erlaubt effizientere Planung, optimierten Betrieb am Vorfeld und eine Verbesserung bei den verbundenen administrativen Prozessen.
- › 2016 wurde auch an der weiteren Verbesserung der Software zur Unterstützung des CDM-Prozesses (Collaborative Decision Making) gearbeitet. 2014 konnte der Status „Airport CDM locally implemented“ erreicht werden, aktuell wird an der Erreichung von „fully implemented“ gearbeitet.

Weiter im Fokus steht die Verbesserung der Kundenzufriedenheit. Diese wird vor allem durch die Inbetriebnahme folgender Systeme unterstützt:

- › Feedbacksysteme  
Die FWAG nutzt an neuralgischen Stellen der Kundenprozesse Feedbackterminals zur Abfrage der Zufriedenheit der Kunden mit der Qualität der Abläufe bzw. der Einrichtungen. Für Passagiere besteht nun die Möglichkeit, ihre Zufriedenheit nicht nur zu den Sicherheitskontrollen und Toiletten, sondern auch zu Shops und Restaurantbetrieben rückzumelden.
- › Digitale Infokioske  
Um Passagieren vor Ort möglichst einfach Informationen zur Verfügung stellen zu können, wurden 2016 interaktive digitale Kioske mit großflächigen Touchscreens entwickelt, deren Benutzerführung auch die Bedürfnisse von Passagieren im Rollstuhl berücksichtigt. In einem ersten Schritt werden nun Detailinformationen zu den Lounges am Flughafen, insbesondere zu den Zutrittsbedingungen, auf diese Weise zugänglich gemacht.

Insgesamt wurden im Servicebereich Informationssysteme im Geschäftsjahr 2016 Ausgaben in Höhe von € 1,0 Mio. (2015: € 0,8 Mio.) für die Entwicklung und Einführung von neuen Systemen als Aufwand erfasst.

## Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

### › Umwelt

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Aufbauend auf den Werten Kundenorientierung, Professionalität, Wirtschaftlichkeit und Respekt entwickelte die FWAG ein umfassendes Energie- und Umweltmanagement. Die Flughafen Wien AG veröffentlichte im Jahr 2015 einen Nachhaltigkeitsbericht, der im Dreijahresrhythmus neu aufgelegt wird. Wesentliche umweltrelevante Daten werden im Rahmen des EMAS-Berichts jährlich auf der Website aktualisiert. Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) veröffentlicht.

Die FWAG konnte sich zuletzt in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Das unterstreichen die kontinuierlich verbesserten wirtschaftlichen Ergebnisse bei gleichzeitiger Steigerung der Energieeffizienz um 11,8% im Zeitraum von 2012 bis 2016.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2016 weitere € 1,1 Mio. (2015: € 1,4 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Schallschutzprogramm). Im Fokus stand dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die Auswirkungen des Flugbetriebs auf das Umfeld, vor allem auf die Anrainer, möglichst gering zu halten.

Die Flughafen Wien AG hat im Jahr 2015 das über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehende und wesentlich umfassendere Umweltmanagementsystem EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) implementiert und erfüllt damit auch vollinhaltlich die Anforderungen der ISO 14001. Dadurch wird neben der Darstellung sämtlicher Aktivitäten im Bereich Umweltschutz und der Erhebung von Einsparungsmaßnahmen im Energiebereich auch die Sicherstellung von Rechtskonformität im Umweltbereich gewährleistet. Die erstmalige Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt und das erste Überwachungsaudit im Oktober 2016.

Ausgehend vom Bekenntnis der Flughäfen, ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen kontinuierlich zu reduzieren, hat der Branchenverband Airports Council International (ACI) im Jahr 2009 das Airport Carbon Accreditation System (ACAS) ins Leben gerufen. Bereits über 150 Flughäfen haben sich weltweit der Initiative angeschlossen, darunter auch der Flughafen Wien. Die FWAG hat im Berichtsjahr erstmalig eine Level-3-Zertifizierung eingereicht, die eine weitere Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen am Standort unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässigen Unternehmen vorsieht.

Der Flughafen Wien ist das erste Gewerbegebiet, das in Österreich mit dem DGNB-Nachhaltigkeitszertifikat ausgezeichnet wurde. Die Österreichische Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (ÖGNI) vergab im Jahr 2014 das erste österreichische Quartierszertifikat für nachhaltige Immobilienentwicklung an die Flughafen Wien AG für ihr Standortprojekt „Airport City“.

&gt;

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafen Wien wurde auch 2016 erfolgreich weitergeführt. Es hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel. Insgesamt profitieren davon rund 12.000 Haushalte in der Region. Bis Ende 2016 wurden für 6.288 Objekte bauphysikalische Gutachten erstellt und bei etwas mehr als 2.900 Objekten ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Darüber hinaus sind Teil- oder Generalsanierungen, die durch den Eigentümer selbst umgesetzt wurden, bei mehr als 300 Wohneinheiten nachträglich aus Mitteln des Lärmschutzprogramms gefördert worden. Ein positiver Nebeneffekt: Durch bessere Gebäudedämmung und daraus resultierende geringere Heizkosten konnte in den betroffenen Gebieten auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um ca. 1.300 Tonnen pro Jahr reduziert werden.

› Standort Flughafen Wien

		2016	Veränd. in %	2015
Verkehrseinheiten	VE	25.415.025	2,6	24.763.288
Passagiere	PAX	23.352.016	2,5	22.775.054
Verbrauch elektrische Energie pro Verkehrseinheit	kWh/VE	3,79	-5,0	3,99
Verbrauch elektrische Energie	MWh	96.207	-2,6	98.747
Wärmeverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	2,29	-1,6	2,33
Wärmeverbrauch	MWh	58.315	1,0	57.734
Kälteverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,25	-4,7	1,31
Kälteverbrauch	MWh	31.856	-2,2	32.557
Treibstoffverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,20	5,8	1,13
Treibstoffverbrauch	MWh	30.447	8,6	28.041
Gesamtenergiebedarf pro Verkehrseinheit	kWh/VE	7,28	-2,3	7,45
Gesamtenergiebedarf	MWh	184.969	0,2	184.522
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen pro Verkehrseinheit	kWh/VE	2,35	-1,9	2,40
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	59.846	0,7	59.436
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	31,8	n. a.	32,2

## › Arbeitnehmer

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand der Flughafen-Wien-Gruppe (inkl. Flughafen Malta) verringerte sich im Jahr 2016 leicht von 4.666 auf 4.657 Mitarbeiter (-0,2%). Während im Segment Sonstige Segmente vor allem im Technikbereich zusätzliches Personal aufgenommen wurde, reduzierte sich der Arbeitnehmerbestand vor allem im Bereich des Handlings durch weitere Prozessoptimierungen in der Tochtergesellschaft VIAS.

Stichtagsbezogen wurden zum 31. Dezember 2016 4.626 Mitarbeiter in der Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt und somit um 60 Mitarbeiter weniger als zum Stichtag 31. Dezember 2015 (4.686 Mitarbeiter).

### › Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten

	2016	Veränd. in %	2015
Airport	405	0,0	405
Handling	3.021	-1,2	3.058
Retail & Properties	57	0,4	57
Malta	304	-0,7	306
Sonstige Segmente	671	4,4	643
Verwaltung	198	0,5	197
<b>Gesamtanzahl</b>	<b>4.657</b>	<b>-0,2</b>	<b>4.666</b>

### › Standort Flughafen Wien

	2016	Veränd. in %	2015
<b>Mitarbeiter am Standort Wien</b>			
Personalstand (Durchschnitt)	4.353	-0,2	4.360
davon Arbeiter	3.011	-1,5	3.057
davon Angestellte	1.342	2,9	1.303
Personalstand (Stichtag)	4.322	-1,3	4.380
davon Arbeiter	2.955	-3,2	3.052
davon Angestellte	1.366	2,9	1.328
Lehrlinge (Durchschnitt)	46	-16,1	55
Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter <sup>1</sup>	8.147	2,9	7.914
Durchschnittsalter in Jahren <sup>1</sup>	41,6	n. a.	41,1
Betriebszugehörigkeit in Jahren <sup>1</sup>	12,0	n. a.	11,3
Anteil Frauen in % <sup>1</sup>	11,7	n. a.	11,3
Aufwendungen für Weiterbildung in T€ <sup>1</sup>	1.855,1	-3,5	1.922,9
Meldepflichtige Arbeitsunfälle <sup>2</sup>	119	-5,6	126

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

2) Standort Wien (Flughafen Wien AG inkl. österreichischer Tochterunternehmen)

2016 stieg die Kennzahl „Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter“ der FWAG aufgrund weiterer unternehmensweiter Effizienzsteigerungen um 2,9% auf 8.147 Einheiten.

Bereits vor über zehn Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbei- >

ter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10% der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Im Jahr 2016 kam für das Geschäftsjahr 2015 ein Dividendenertrag von € 4,2 Mio. zur Ausschüttung. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter rund 50% eines Monatsgrundgehalts bzw. Grundlohns 2015. Die Aufteilung erfolgte entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen.

Die FWAG erstellt einen Nachhaltigkeitsbericht, der auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) veröffentlicht wird.

# Offenlegung gemäß § 243a UGB

## › 1. Grundkapital und Aktienstückelung

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

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

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

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

## › 3. Syndikatsvereinbarung

40% der Aktien werden von den zwei Aktionären, dem Bundesland Niederösterreich (über die NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH) und der Stadt Wien (über die Wien Holding GmbH), in einem Syndikat gehalten. Der Syndikatsvertrag aus dem Jahr 1999 sieht in seither unveränderter Fassung die einheitliche Ausübung der Stimmrechte an den syndizierten Aktien in der Hauptversammlung vor. Änderungen des Syndikatsvertrags, die 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.

## › 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.

Der Vorstand der Flughafen Wien AG wurde mit Beschluss der Hauptversammlung am 31. Mai 2016 ermächtigt, für die Dauer von 30 Monaten ab dem Tag der Beschlussfassung eigene Aktien der Gesellschaft im Ausmaß von bis zu 10% des Grundkapitals der Gesellschaft, auch unter wiederholter Ausnutzung der 10%-Grenze, zu erwerben und zu veräußern. Der Erwerb und die Veräußerung können nach Wahl des Vorstands über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot erfolgen. Der Gegenwert pro Stückaktie darf die Untergrenze in Höhe von € 21,25 nicht unterschreiten und die Obergrenze von € 30,00 nicht überschreiten. Der Vorstand der Gesellschaft hat von dieser Ermächtigung bisher keinen Gebrauch gemacht. Derzeit gibt es kein genehmigtes Kapital.

## › 8. Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 375,0 Mio.) wurde unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d. h. entweder direkt oder

indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt. Für Finanzierungen in einem Ausmaß von € 400 Mio. (derzeit aushaftend mit € 375,0 Mio.) stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen Beteiligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und der Stadt Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40%, aber mehr als 30% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG im Zuge einer Kapitalerhöhung der Flughafen Wien AG ohne gänzliche oder teilweise Ausübung der Bezugsrechte durch das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien keinen Kontrollwechsel 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 erlangt.

### › 9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

## Corporate Governance

Der Corporate-Governance-Bericht gemäß § 243b UGB für das Geschäftsjahr 2016 ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) veröffentlicht.

## Nachtragsbericht

### › Verkehrsentwicklung Jänner 2017

Inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete die Flughafen-Wien-Gruppe im Jänner 2017 ein deutliches Passagierwachstum von 10,8%.

### › Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner 2017 um 7,9% auf 1.445.076 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im Jänner 2017 ein Plus von 3,2% gegenüber dem Jänner 2016 auf 350.250 Passagiere. Die Anzahl der Lokalpassagiere stieg ebenfalls im selben Zeitraum um 9,1% auf 1.082.729. Das Frachtaufkommen lag hingegen unter dem Vorjahr, insgesamt wurden 19.011 Tonnen umgeschlagen – ein Minus von 8,0%. Die Flugbewegungen nahmen um 0,8% zu, das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) stieg um 6,2%.

&gt;

### › **Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta und Flughafen Košice**

Ein sehr starkes Passagierplus gab es im Jänner 2017 für den Flughafen Malta mit einem Zuwachs um 27,3% und auch am Flughafen Košice gab es einen erfreulichen Anstieg um 8,8% beim Passagieraufkommen.

### › **Verkehrsentwicklung Februar 2017**

Auch im Februar konnte ein Passagierplus erzielt werden. Das Passagieraufkommen der Flughafen-Wien-Gruppe stieg um 6,5% auf 1,7 Mio. Reisende.

### › **Entgelte 2017**

Per 1. Jänner 2017 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltegesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

- › Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: -0,06%
- › Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: +0,28%
- › Infrastrukturentgelt Betankung: -0,69%

Das PRM-Entgelt blieb mit € 0,38 pro abfliegenden Passagier unverändert.

Das Sicherheitsentgelt beträgt im Jahr 2017 unter Berücksichtigung der bereits ab 1. September 2015 erfolgten absoluten Anhebung um € 0,55 infolge neuer EU-Bestimmungen betreffend Sprengstoffdetektion und der Anhebung gemäß Price-Cap-Formel € 8,39 pro abfliegenden Passagier.

## Prognosebericht

Das Wachstum des realen BIP beschleunigte sich im Jahr 2016 auf 1,4%, nachdem es vier Jahre in Folge um weniger als 1% gewachsen war. Für die Jahre 2017 bis 2019 prognostiziert die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) ein BIP-Wachstum von jeweils 1,5%. Impulse dafür liefert u. a. das Konsumwachstum, wobei die Abschwächung des Wachstums der real verfügbaren Haushaltseinkommen nach der Steuerreform durch einen sukzessiven Rückgang der Sparquote ausgeglichen werden wird.

Die Inflation, die im Jahr 2016 mit 0,9% noch niedrig ausfiel, könnte sich im Jahr 2017 auf 1,5% beschleunigen. In den Jahren 2018 und 2019 könnte die Inflation auf 1,7% bzw. 1,8% steigen.

Für das Jahr 2017 rechnet die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice mit einem Passagierzuwachs zwischen 1% und 3%. Dementsprechend wird eine Steigerung beim Umsatz auf mehr als € 740 Mio. erwartet und ein EBITDA von € 315 Mio. angepeilt. Das Ergebnis nach Steuern wird aus heutiger Sicht bei mindestens € 120 Mio. liegen. Die Nettoverschuldung des Unternehmens soll auf unter € 350 Mio. reduziert werden. Für Investitionen sind im Jahr 2017 rund € 100 Mio. vorgesehen.

Für den Standort Wien erwartet der Flughafen Wien für 2017 ein Passagierwachstum zwischen 0% und 2%. Erste Impulse dafür sind aus heutiger Sicht u. a. durch neue Streckenaufnahmen nach Los Angeles (US), Mahé (SC), Burgas (BG) und Göteborg (SE) durch Austrian Airlines, zu 19 Destinationen durch Eurowings sowie durch Frequenzaufstockungen und neue Verbindungsaufnahmen von Volotea, Flybe/Stobart Air, Germania, S7 Airlines und SunExpress zu erwarten.

Schwechat, am 10. März 2017

**Der Vorstand**



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO



# Konzernabschluss 2016 der Flughafen Wien AG

122	—	<b>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</b>
123	—	<b>Konzern-Gesamtergebnisrechnung</b>
124	—	<b>Konzernbilanz</b>
125	—	<b>Konzern-Geldflussrechnung</b>
126	—	<b>Entwicklung des Konzerneigenkapitals</b>
128	—	<b>Konzernanhang</b>
262	—	<b>Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsengesetz</b>
263	—	<b>Bestätigungsvermerk</b>

---

Hinweis: Die Angaben zu den dargestellten Vorperioden wurden rückwirkend angepasst. Nähere Erläuterungen dazu siehe unter Kapitel „VI. Rückwirkende Anpassungen“.

&gt;

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2016

in T€	Anhang	2016	2015 <sup>1</sup>
Umsatzerlöse	(1)	741.596,0	720.233,8
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	10.411,0	7.438,7
<b>Betriebsleistung</b>		<b>752.007,0</b>	<b>727.672,5</b>
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-35.858,4	-37.164,0
Personalaufwand	(4)	-272.037,2	-268.881,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-116.419,0	-111.942,0
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(6)	2.093,7	2.785,7
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>		<b>329.786,1</b>	<b>312.471,0</b>
Planmäßige Abschreibungen	(7)	-137.536,0	-142.687,2
Wertaufholungen	(7)	10.120,8	2.000,0
Wertminderungen	(7)	-30.367,3	0,0
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>172.003,6</b>	<b>171.783,8</b>
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	(8)	663,0	264,0
Zinsertrag	(9)	2.992,8	2.455,3
Zinsaufwand	(9)	-22.201,5	-24.531,1
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	0,0	1.745,0
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-18.545,7</b>	<b>-20.066,8</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>		<b>153.457,9</b>	<b>151.717,0</b>
Ertragsteuern	(11)	-40.840,8	-39.873,5
<b>Periodenergebnis</b>		<b>112.617,1</b>	<b>111.843,5</b>
<b>Davon entfallend auf:</b>			
<b>Gesellschafter der Muttergesellschaft</b>		<b>102.639,2</b>	<b>100.277,3</b>
<b>Nicht beherrschende Anteile</b>		<b>9.977,9</b>	<b>11.566,2</b>
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(12)	84.000.000	84.000.000
<b>Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)<sup>2</sup></b>		<b>1,22</b>	<b>1,19</b>

1) Werte für 2015 angepasst (siehe Konzernanhang, Kapitel VI)

2) Das Ergebnis je Aktie wurde aufgrund von IAS 33.26 angepasst, siehe Anhanglerläuterung (12) und (23).

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2016

in T€	2016	2015 <sup>1</sup>
Periodenergebnis	112.617,1	111.843,5
<b>Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	1.463,5	2.019,8
Darauf entfallende latente Steuern	-354,7	-450,4
<b>Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden gegebenenfalls in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>		
Ergebnis aus der Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	304,5	-330,5
davon erfolgsneutrale Veränderung	304,5	-182,6
davon realisiertes Ergebnis	0,0	-147,9
Darauf entfallende latente Steuern	-75,3	84,3
<b>Sonstiges Ergebnis</b>	<b>1.338,0</b>	<b>1.323,2</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>113.955,1</b>	<b>113.166,8</b>
<b>Davon entfallend auf:</b>		
<b>Gesellschafter der Muttergesellschaft</b>	<b>104.012,9</b>	<b>101.834,1</b>
<b>Nicht beherrschende Anteile</b>	<b>9.942,2</b>	<b>11.332,6</b>

1) Werte für 2015 angepasst (siehe Konzernanhang, Kapitel VI)

# Konzernbilanz

zum 31.12.2016

in T€	Anhang	31.12.2016	31.12.2015 <sup>1</sup>	1.1.2015 <sup>1</sup>
<b>AKTIVA</b>				
<b>Langfristiges Vermögen</b>				
Immaterielle Vermögenswerte	(13)	158.964,6	162.329,9	166.791,3
Sachanlagen	(14)	1.455.926,9	1.579.319,2	1.623.609,5
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(15)	145.849,2	133.502,6	143.508,9
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(16)	40.235,1	45.801,2	44.366,2
Sonstige Vermögenswerte	(17)	34.910,0	35.474,0	38.499,0
		<b>1.835.885,8</b>	<b>1.956.426,9</b>	<b>2.016.774,9</b>
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>				
Vorräte	(18)	5.970,2	5.763,5	5.121,5
Wertpapiere	(19)	21.301,7	21.050,9	21.292,2
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	(20)	4.307,9	73.403,0	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(21)	107.423,5	69.517,7	75.972,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(22)	43.438,5	44.738,2	33.022,9
		<b>182.441,8</b>	<b>214.473,2</b>	<b>135.409,2</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>2.018.327,6</b>	<b>2.170.900,1</b>	<b>2.152.184,1</b>
<b>PASSIVA</b>				
<b>Eigenkapital</b>				
Grundkapital	(23)	152.670,0	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(24)	117.657,3	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(25)	2.847,9	1.836,3	641,7
Einbehaltene Ergebnisse	(26)	787.576,0	764.473,5	698.484,0
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		1.060.751,1	1.036.637,2	969.453,1
Nicht beherrschende Anteile	(27)	83.224,1	102.647,7	100.371,9
		<b>1.143.975,2</b>	<b>1.139.284,9</b>	<b>1.069.824,9</b>
<b>Langfristige Schulden</b>				
Rückstellungen	(28)	153.302,3	158.797,4	167.837,2
Finanzverbindlichkeiten	(29)	396.310,3	416.525,5	519.629,4
Übrige Verbindlichkeiten	(30)	43.627,3	33.244,2	40.135,0
Latente Steuern	(31)	58.947,0	58.019,1	60.628,6
		<b>652.186,9</b>	<b>666.586,3</b>	<b>788.230,2</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Steuerrückstellungen	(32)	1.585,4	27.555,0	25.835,9
Übrige Rückstellungen	(32)	87.132,9	77.336,3	75.763,8
Finanzverbindlichkeiten	(29)	63.917,0	137.104,1	76.611,6
Lieferantenverbindlichkeiten	(33)	34.593,7	38.682,0	41.043,9
Übrige Verbindlichkeiten	(34)	34.936,5	84.351,5	74.873,9
		<b>222.165,4</b>	<b>365.028,9</b>	<b>294.129,0</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>2.018.327,6</b>	<b>2.170.900,1</b>	<b>2.152.184,1</b>

1) Werte für 2015 angepasst (siehe Konzernanhang, Kapitel VI)

# Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2016

in T€	2016	2015 <sup>1</sup>
Ergebnis vor Ertragsteuern	153.457,9	151.717,0
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	137.536,0	142.687,2
- Wertaufholungen	-10.120,8	-2.000,0
+ Wertminderungen	30.367,3	0,0
- Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	-2.093,7	-2.785,7
+ Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	2.659,7	1.350,7
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	-199,0	-1.810,2
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-224,2	-212,8
- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge	-52,2	4,8
+ Zins- und Dividendenergebnis	18.545,7	21.811,8
+ Erhaltene Dividenden	663,0	264,0
+ Erhaltene Zinsen	2.898,4	2.455,4
- Bezahlte Zinsen	-22.054,9	-24.536,0
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	-206,7	-641,9
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	-3.629,1	3.348,4
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	2.162,0	4.483,8
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	5.384,8	470,8
<b>Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>315.094,1</b>	<b>296.607,3</b>
- Zahlungen für Ertragsteuern	-60.011,5	-41.129,9
<b>Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>255.082,6</b>	<b>255.477,4</b>
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang	5.550,3	8.509,4
- Auszahlungen für Anlagenzugang	-88.376,2	-90.544,2
+/- Ein-/Auszahlung für zum Verkauf stehende Vermögenswerte	69.095,1	-69.095,1
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	15,4	61,9
- Auszahlungen für kurzfristige Veranlagungen	-40.000,0	0,0
<b>Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-53.715,4</b>	<b>-151.068,0</b>
- Dividendenausschüttung an Flughafen Wien AG Anteilseigner	-42.000,0	-34.650,0
- Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner	-6.855,2	-9.056,8
- Auszahlungen aus dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	-60.409,5	0,0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	0,0	0,2
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-93.402,3	-42.611,5
- Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	0,0	-6.375,9
<b>Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-202.667,0</b>	<b>-92.694,1</b>
<b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>	<b>-1.299,7</b>	<b>11.715,3</b>
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	44.738,2	33.022,9
<b>Finanzmittelbestand am Ende der Periode</b>	<b>43.438,5</b>	<b>44.738,2</b>

1) Werte für 2015 angepasst (siehe Konzernanhang, Kapitel VI).  
Nähere Erläuterungen siehe Anhangserläuterung (35).

# Entwicklung des Konzernerneigenkapitals

vom 1.1. bis 31.12.2016

den Gesellschaftern der					
in T€	Grund- kapital	Kapital- rücklagen	AfS- Rücklage	Neubewer- tung im- materielles Vermögen	Neu- bewertungen von Plänen
<b>Stand zum 1.1.2015 wie zuvor berichtet</b>	<b>152.670,0</b>	<b>117.657,3</b>	<b>1.258,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-26.989,0</b>
Rückwirkende Anpassung	0,0	0,0	5,7	18.925,8	-192,1
<b>Stand zum 1.1.2015 angepasst</b>	<b>152.670,0</b>	<b>117.657,3</b>	<b>1.264,1</b>	<b>18.925,8</b>	<b>-27.181,0</b>
Marktwertbewertung von Wertpapieren			-250,6		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen					1.807,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	-250,6	0,0	1.807,5
Periodenergebnis					
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-250,6</b>	<b>0,0</b>	<b>1.807,5</b>
Auflösung Neubewertungsrücklage				-362,2	
Dividendenausschüttung					
<b>Stand zum 31.12.2015<sup>1)</sup></b>	<b>152.670,0</b>	<b>117.657,3</b>	<b>1.013,5</b>	<b>18.563,6</b>	<b>-25.373,6</b>
<b>Stand zum 1.1.2016</b>	<b>152.670,0</b>	<b>117.657,3</b>	<b>1.013,5</b>	<b>18.563,6</b>	<b>-25.373,6</b>
Marktwertbewertung von Wertpapieren			227,5		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen					1.146,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	227,5	0,0	1.146,2
Periodenergebnis					
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>227,5</b>	<b>0,0</b>	<b>1.146,2</b>
Auflösung Neubewertungsrücklage				-362,2	
Änderungen aus dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen					
Dividendenausschüttung					
<b>Stand zum 31.12.2016</b>	<b>152.670,0</b>	<b>117.657,3</b>	<b>1.241,0</b>	<b>18.201,4</b>	<b>-24.227,4</b>

1) Werte für 2015 angepasst (siehe Konzernanhang, Kapitel VI)

## Muttergesellschaft zurechenbar

Währungs- umrechnungs- rücklage	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
7.632,9	-18.097,6	700.209,4	952.439,1	110,0	952.549,0
0,0	18.739,4	-1.725,3	17.014,0	100.261,9	117.275,9
7.632,9	641,7	698.484,0	969.453,1	100.371,9	1.069.824,9
	-250,6		-250,6	4,4	-246,2
	1.807,5		1.807,5	-238,0	1.569,5
0,0	1.556,8	0,0	1.556,8	-233,6	1.323,2
		100.277,3	100.277,3	11.566,2	111.843,5
0,0	1.556,8	100.277,3	101.834,1	11.332,6	113.166,8
	-362,2	362,2	0,0		0,0
		-34.650,0	-34.650,0	-9.056,8	-43.706,8
7.632,9	1.836,3	764.473,5	1.036.637,2	102.647,7	1.139.284,9
7.632,9	1.836,3	764.473,5	1.036.637,2	102.647,7	1.139.284,9
	227,5		227,5	1,7	229,2
	1.146,2		1.146,2	-37,4	1.108,8
0,0	1.373,7	0,0	1.373,7	-35,7	1.338,0
		102.639,2	102.639,2	9.977,9	112.617,1
0,0	1.373,7	102.639,2	104.012,9	9.942,2	113.955,1
	-362,2	362,2	0,0	0,0	0,0
		-37.898,9	-37.898,9	-22.510,6	-60.409,5
		-42.000,0	-42.000,0	-6.855,2	-48.855,2
7.632,9	2.847,9	787.576,0	1.060.751,1	83.224,1	1.143.975,2



# Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2016

# I. Unternehmen

## › Angaben zum Unternehmen

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

## › Betriebsgenehmigungen

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der Flughafen Wien AG betreffen folgende:

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

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

Im Jahr 2010 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nach den Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zertifiziert. Am 31. Dezember 2010 wurde die Zertifizierungsurkunde dafür ausgestellt. Diese bescheinigt der Flughafen Wien AG die Übereinstimmung der für den sicheren und reibungslosen Betrieb notwendigen Einrichtungen mit den in Österreich anwendbaren Vorschriften. Die aktuelle Urkunde ist bis 31. Dezember 2017 gültig.

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

# II. Grundlagen und Methoden

## › Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2016 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

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

Der Konzernabschluss ist prinzipiell zu fortgeführten historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden derivative Finanzinstrumente sowie zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethode.

Historische Anschaffungs- oder Herstellungskosten basieren im Allgemeinen auf dem beizulegenden Zeitwert der im Austausch für den Vermögenswert entrichteten Gegenleistung.

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde. Dies gilt unabhängig davon, ob der Preis direkt beobachtbar ist oder unter Anwendung einer Bewertungsmethode geschätzt worden ist.

Die Abschlüsse der Flughafen Wien AG und ihrer Tochterunternehmen werden unter Beachtung der einheitlich für den Konzern geltenden Ansatz- und Bewertungsmethoden in den Konzernabschluss einbezogen. Sämtliche Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgt unter Verwendung von Ermessensentscheidungen sowie Einschätzungen des Managements, die Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben. Diese Ermessensentscheidungen und Schätzungen mit wesentlicher Auswirkung werden im Kapitel „Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen“ gesondert dargestellt.

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

## › Anwendung von neuen und geänderten Standards und Interpretationen

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

■ Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project 2010–2012)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen
■ Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project 2012–2014)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen
■ Änderungen zu IAS 19 „Leistungsorientierte Pläne: Arbeitnehmerbeiträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen
■ Änderungen zu IFRS 11 „Bilanzierung von Erwerben von Anteilen an einer gemeinsamen Geschäftstätigkeit“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen
■ Änderungen zu IAS 16 und IAS 38 „Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen
■ Änderungen zu IAS 16 und IAS 41: „Landwirtschaft: fruchttragende Pflanzen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen
■ Änderungen zu IAS 27: „Anwendung der Equity-Methode in separaten Abschlüssen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen
■ Änderungen zu IAS 1: „Angaben Initiative“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen
■ Änderungen zu IFRS 10, 12 und IAS 28: „Anwendung der Konsolidierungsausnahme“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen

Im Geschäftsjahr 2016 wurden folgende neue und überarbeitete Standards erstmalig angewendet:

### Jährliche Verbesserungen 2010–2012

Im Rahmen der jährlichen Verbesserungen 2010–2012 wurden Änderungen an sieben Standards vorgenommen. Mit der Anpassung von Formulierungen in einzelnen IFRS soll eine Klarstellung der bestehenden Regelungen erreicht werden. Manche Änderungen haben Auswirkungen auf Anhangangaben. Betroffen sind die Standards IFRS 2, IFRS 3, IFRS 8, IFRS 13, IAS 16, IAS 24 und IAS 38. Zwei wichtige Änderungen betreffend IFRS 8 und IFRS 13 werden im Folgenden näher erläutert

In IFRS 8 „Geschäftssegmente“ neu aufgenommen werden folgende Klarstellungen: Bei der Zusammenfassung von Geschäftssegmenten zu berichtspflichtigen Segmenten sind die von der Geschäftsführung zur Identifizierung der berichtspflichtigen Segmente zugrunde gelegten Überlegungen (kurze Beschreibung der zusammengefassten Geschäftssegmente, wirtschaftliche Faktoren, die zur Bestimmung der „vergleichbaren wirtschaftlichen Merkmale“ im Sinne des IFRS 8.12 zugrunde gelegt wurden) anzugeben und eine Überleitungsrechnung der Segmentvermögenswerte auf die entsprechenden Beträge in der Bilanz ist nur erforderlich, wenn Angaben zu den Segmentvermögens- >

werten auch Teil der Finanzinformationen sind, die regelmäßig an die verantwortliche Unternehmensinstanz (CODM) berichtet werden.

IFRS 13 „Bemessung des beizulegenden Zeitwerts“: Durch eine Änderung der „Basis for Conclusions“ des IFRS 13 wird klargestellt, dass das IASB mit den aus IFRS 13 resultierenden Änderungen an IFRS 9 und IAS 39 nicht die Möglichkeit beseitigen wollte, bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten im Fall von Unwesentlichkeit auf eine Abzinsung zu verzichten.

## **Jährliche Verbesserungen 2012–2014**

Im Rahmen der jährlichen Verbesserungen 2012–2014 wurden Änderungen an vier Standards vorgenommen. Mit der Anpassung von Formulierungen in einzelnen IFRS soll eine Klarstellung der bestehenden Regelungen erreicht werden. Betroffen sind die Standards IFRS 5, IFRS 7, IAS 19 und IAS 34. Wichtige Änderungen betreffend IAS 19 werden im Folgenden näher erläutert:

IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“: In IAS 19 wird klargestellt, dass bei der Ermittlung des Abzinsungssatzes für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses nur erstrangige Unternehmens- oder Staatsanleihen eingesetzt werden, die in der Währung denominated sind, in der die Zahlungen zu leisten sind. Dies führt dazu, dass die Markttiefe für erstrangige Unternehmens- oder Staatsanleihen auf Währungsebene zu beurteilen ist und nicht auf Länderebene.

## **IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“**

Die Änderungen an IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ enthalten Leitlinien, wie der Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit zu bilanzieren ist, wenn dieser einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ darstellt. In diesem Fall sind alle Prinzipien in Bezug auf die Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen aus IFRS 3 und anderen IFRS anzuwenden, solange diese nicht im Widerspruch zu den Leitlinien in IFRS 11 stehen.

Die Änderungen sind auf Erwerbe von Anteilen an einer bestehenden gemeinschaftlichen Tätigkeit und auf die Erwerbe von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit bei ihrer Gründung anzuwenden, solange die Begründung der gemeinschaftlichen Tätigkeit nicht mit der Begründung des Geschäftsbetriebs einhergeht.

## **IAS 16 und IAS 38 „Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden“**

Die Änderungen an IAS 16 „Sachanlagen“ stellen klar, dass umsatzbasierte Abschreibungsmethoden für Sachanlagen nicht sachgerecht sind. Durch die Änderung an IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ wird die widerlegbare Vermutung eingeführt, dass Umsatzerlöse keine angemessene Basis für die Abschreibung von immateriellen Vermögenswerten darstellen. Diese Vermutung kann nur in den folgenden beiden Fällen widerlegt werden:

- a) Wenn der immaterielle Vermögenswert als Maß für die Umsatzerlöse ausgedrückt werden kann. Das wäre zum Beispiel dann der Fall, wenn die Vertragslaufzeit einer Konzession zur Förderung von Bodenschätzen nicht an einen bestimmten Zeitraum, sondern an den Gesamtumsatzerlös, den die Förderung der Bodenschätze generiert, geknüpft wäre.
- b) Wenn Umsätze und der Verbrauch des wirtschaftlichen Nutzens stark miteinander korrelieren.

Die Flughafen-Wien-Gruppe verwendet die lineare Abschreibungsmethode für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, weil die Geschäftsführung davon ausgeht, dass die Abschreibungsmethodik den Wertverzehr des ökonomischen Nutzens am ehesten widerspiegelt. Die Änderungen hatten daher keine Auswirkung auf den Konzernabschluss.

### **IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“**

Die Änderungen an IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ sollen es Unternehmen ermöglichen, ihren Abschluss durch gezielte Ermessensentscheidungen unternehmensspezifischer zu gestalten. Sie beinhalten im Wesentlichen eine Klarstellung, dass Anhangsangaben nur dann notwendig sind, wenn ihr Inhalt nicht unwesentlich ist. Dies gilt explizit auch dann, wenn ein IFRS eine Liste von Minimum-Angaben fordert. Die Musterstruktur des Anhangs wird gestrichen, um eine unternehmensspezifischere Gestaltung zu erleichtern, und es wird klargestellt, dass es Unternehmen freisteht, an welcher Stelle des Anhangs Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden erläutert werden. Weiters beinhalten die Änderungen Erläuterungen zur Aggregation und Disaggregation von Posten in der Bilanz und der Gesamtergebnisrechnung und eine Klarstellung, dass Anteile am sonstigen Ergebnis at-Equity-bewerteter Unternehmen in der Gesamtergebnisrechnung getrennt nach Posten, die in Zukunft in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden oder nicht, darzustellen sind.

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

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

■ IFRS 9 „Finanzinstrumente“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen.
■ IFRS 14 „Regulatorische Abgrenzungsposten“	Die Europäische Kommission hat entschieden, diesen vorläufigen Standard nicht in EU-Recht zu übernehmen. Der finale Standard wird abgewartet.
■ IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen
■ IFRS 16 „Leasingverhältnisse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IFRS 10 und IAS 28 „Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen“	Anwendung auf unbestimmte Zeit verschoben
■ Änderungen zu IAS 12 „Ansatz von latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2017 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 7 „Kapitalflussrechnung – Angabeninitiative“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2017 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütungen – Klassifizierung und Bewertung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IFRS 4 „Anwendung von IFRS 9 Finanzinstrumente mit IFRS 4 Versicherungsverträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Klarstellung zu IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

■ Jährliche Verbesserungen (2014–2016)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2017 bzw. 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 40 „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ IFRIC 22 „Währungsumrechnung bei Anzahlungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der vorherstehenden Standards und Interpretationen ist nicht geplant. Die Auswirkungen der Änderungen sind wie folgt:

## IFRS 9 „Finanzinstrumente“

Der im Juli 2014 herausgegebene IFRS 9 ersetzt die bestehenden Leitlinien in IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“. IFRS 9 enthält überarbeitete Leitlinien zur Einstufung und Bewertung von Finanzinstrumenten, ein neues Modell der erwarteten Kreditausfälle zur Berechnung der Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten sowie neue allgemeine Bilanzierungsvorschriften für Sicherungsgeschäfte. Er übernimmt auch die Leitlinien zur Erfassung und Ausbuchung von Finanzinstrumenten aus IAS 39.

### Klassifizierung und Erfassung von Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte werden zukünftig nur noch in zwei Gruppen klassifiziert und bewertet: zu fortgeführten Anschaffungskosten und zum Fair Value. Die Gruppe der finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten besteht aus solchen finanziellen Vermögenswerten, die nur den Anspruch auf Zins- und Tilgungszahlungen an vorgegebenen Zeitpunkten vorsehen und die zudem im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung das Halten von Vermögenswerten ist. Alle anderen finanziellen Vermögenswerte bilden die Gruppe zum Fair Value. Unter bestimmten Voraussetzungen kann für finanzielle Vermögenswerte der ersten Kategorie – wie bisher – eine Designation zur Kategorie zum Fair Value („Fair Value Option“) vorgenommen werden.

Wertänderungen der finanziellen Vermögenswerte der Kategorie zum Fair Value sind grundsätzlich im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Für bestimmte Eigenkapitalinstrumente kann jedoch vom Wahlrecht Gebrauch gemacht werden, Wertänderungen im sonstigen Ergebnis zu erfassen; Dividendenansprüche aus diesen Vermögenswerten sind jedoch im Gewinn oder Verlust zu erfassen.

Die Vorschriften für finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich aus IAS 39 übernommen. Der wesentlichste Unterschied betrifft die Erfassung von Wertänderungen von zum Fair Value bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten. Zukünftig sind diese aufzuteilen: Der auf das eigene Kreditrisiko entfallende Teil ist im sonstigen Ergebnis zu erfassen, der verbleibende Teil der Wertänderung ist im Gewinn oder Verlust zu erfassen. >

### **Bilanzierung von Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte**

Durch die neuen Vorschriften sind nicht mehr nur eingetretene Verluste, sondern bereits erwartete Verluste zu erfassen. Dabei wird der Umfang der Erfassung erwarteter Verluste nochmals danach differenziert, ob sich das Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte seit ihrem Zugang wesentlich verschlechtert hat oder nicht. Liegt eine Verschlechterung vor und ist das Ausfallrisiko am Stichtag nicht als niedrig einzustufen, sind ab diesem Zeitpunkt sämtliche erwarteten Verluste über die gesamte Laufzeit zu erfassen. Andernfalls sind nur die über die Laufzeit des Instruments erwarteten Verluste zu berücksichtigen, die aus künftigen möglichen Verlustereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate resultieren.

Ausnahmeregelungen bestehen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Leasingforderungen. Für diese Vermögenswerte müssen (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzw. „Contract Assets“ gemäß IFRS 15 ohne wesentliche Finanzierungskomponente) bzw. dürfen (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzw. „Contract Assets“ mit wesentlicher Finanzierungskomponente und Leasingforderungen) bereits bei Zugang sämtliche erwarteten Verluste berücksichtigt werden.

### **Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen**

Ziel der neuen Regelungen ist es vor allem, das Hedge Accounting stärker an der ökonomischen Risikosteuerung eines Unternehmens zu orientieren. Wie bisher müssen Unternehmen zu Beginn einer Sicherungsbeziehung die jeweilige Risikomanagementstrategie samt Risikomanagementzielen dokumentieren, wobei künftig jedoch das Verhältnis zwischen gesichertem Grundgeschäft und Sicherungsinstrument in der Regel den Vorgaben der Risikomanagementstrategie entsprechen muss. Ändert sich die „Hedge-Ratio“ während einer Sicherungsbeziehung, nicht aber das Risikomanagementziel, müssen die in die Sicherungsbeziehung einbezogenen Mengen des Grundgeschäfts und des Sicherungsinstruments angepasst werden, ohne dass die Sicherungsbeziehung aufgelöst werden darf. Die Auflösung einer Sicherungsbeziehung wird nach IFRS 9 anders als nach IAS 39 nicht mehr jederzeit ohne Grund möglich sein. Eine Sicherungsbeziehung muss demnach für Rechnungslegungszwecke so lange beibehalten werden, wie sich das für diese Sicherungsbeziehung dokumentierte Risikomanagementziel nicht geändert hat und die übrigen Voraussetzungen für Hedge Accounting erfüllt sind. Weiterhin können unter IFRS 9 unter bestimmten Voraussetzungen auch bei nicht finanziellen Grundgeschäften einzelne Risikokomponenten isoliert betrachtet werden.

Es ändern sich die Vorgaben zum Nachweis der Effektivität von Sicherungsgeschäften: Unter IAS 39 konnten Sicherungsbeziehungen nur dann im Hedge Accounting abgebildet werden, wenn ihre hohe Effektivität sowohl retrospektiv wie prospektiv nachweisbar war und in einer Bandbreite zwischen 80% und 125% lag. Nach IFRS 9 fallen sowohl der retrospektive Nachweis als auch das Effektivitätsband weg. Unternehmen müssen stattdessen ohne Bindung an quantitative Grenzwerte nachweisen, dass zwischen Grundgeschäft und Sicherungsinstrument eine ökonomische Beziehung besteht, die wegen eines gemeinsamen Basiswerts oder des gesicherten Risikos zu gegenläufigen Wertänderungen führt. Dieser Nachweis kann auch rein qualitativ erfolgen. Die Wertänderungen der ökonomischen Beziehung dürfen jedoch nicht hauptsächlich auf den Einfluss des Kreditrisikos zurückzuführen sein.

IFRS 9 ist erstmals in der ersten Berichtsperiode eines am 1. Jänner 2018 oder danach beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden, wobei eine frühzeitige Anwendung zulässig ist.

Die Auswirkungen des IFRS 9 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Flughafen-Wien-Konzerns wurden vorläufig wie folgt evaluiert:

a) Finanzielle Vermögenswerte

Die wesentlichen finanziellen Vermögenswerte, welche derzeit als „Available-for-Sale“ klassifiziert werden (siehe Anhangläuterung (37)), werden zukünftig vermutlich die Voraussetzung erfüllen, welche für die Klassifizierung als „at fair value through other comprehensive income“ gelten. Daraus folgt, dass keine wesentlichen Änderungen zur bisherigen Bilanzierung bestehen.

b) Finanzielle Schulden

Auch hieraus erwartet sich die Flughafen-Wien-Gruppe keine wesentlichen Änderungen, da die neuen Änderungen nur die Bilanzierung von finanziellen Schulden betreffen, die als „at fair value through profit and loss“ klassifiziert sind. Derzeit hat die Flughafen-Wien-Gruppe keine solchen Verbindlichkeiten im Bestand. Daraus ergibt sich folglich keine Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cashflows der Flughafen-Wien-Gruppe.

c) Hedge Accounting (Bilanzierungen von Sicherheitsbeziehungen)

Diese Änderungen werden voraussichtlich keine Auswirkung auf den Konzernabschluss haben, da die Flughafen-Wien-Gruppe derzeit kein Hedge Accounting betreibt und dies auch künftig nicht plant.

## **IFRS 14 „Regulatorische Abgrenzungsposten“**

Mit IFRS 14 „Regulatorische Abgrenzungsposten“ wird einem Unternehmen, das IFRS-Erstanwender ist, gestattet, mit einigen begrenzten Einschränkungen, regulatorische Abgrenzungsposten weiter zu bilanzieren. Die Anwendung der Regelung ist allerdings explizit nur für IFRS-Erstanwender vorgesehen; bereits nach IFRS bilanzierende Unternehmen sind von der Anwendung ausgenommen. Es ergeben sich daher keine zukünftigen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Flughafen Wien AG.

## **IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“**

In IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ wird vorgeschrieben, wann und in welcher Höhe Erlöse zu erfassen sind. Zudem wird von den Abschlusserstellern gefordert, den Abschlussadressaten informativere Angaben als bisher zur Verfügung zu stellen. IFRS 15 ist grundsätzlich auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden. Eine Ausnahme bilden die folgenden Verträge:

- › Leasingverhältnisse, die unter IAS 17 „Leasingverhältnisse“ fallen
- › Finanzinstrumente und andere vertragliche Rechte oder Pflichten, die unter IFRS 9 „Finanzinstrumente“, IFRS 10 „Konzernabschlüsse“, IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“, IAS 27 „Separate Abschlüsse“ oder IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures“ fallen

>

- › Versicherungsverträge im Anwendungsbereich von IFRS 4 „Versicherungsverträge“
- › Nicht finanzielle Tauschgeschäfte zwischen Unternehmen in derselben Branche, die darauf abzielen, Veräußerungen an Kunden oder potenzielle Kunden zu erleichtern

Im Unterschied zu den aktuell gültigen Vorschriften sieht der neue Standard ein einziges, prinzipienbasiertes, fünfstufiges Modell vor, das auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden ist. Gemäß diesem fünfstufigen Modell ist zunächst der Vertrag mit dem Kunden zu bestimmen (Schritt 1). In Schritt 2 sind die eigenständigen Leistungsverpflichtungen im Vertrag zu identifizieren. Anschließend (Schritt 3) ist der Transaktionspreis zu bestimmen, wobei explizite Vorschriften zur Behandlung von variablen Gegenleistungen, Finanzierungskomponenten, Zahlungen an den Kunden und Tauschgeschäften vorgesehen sind. Nach der Bestimmung des Transaktionspreises ist in Schritt 4 die Verteilung des Transaktionspreises auf die einzelnen Leistungsverpflichtungen vorzunehmen. Basis hierfür sind die Einzelveräußerungspreise der einzelnen Leistungsverpflichtungen. Abschließend (Schritt 5) kann der Erlös erfasst werden, sofern die Leistungsverpflichtung durch das Unternehmen erfüllt wurde. Voraussetzung hierfür ist die Übertragung der Verfügungsmacht an der Ware bzw. der Dienstleistung auf den Kunden.

Bei Abschluss eines Vertrags ist nach IFRS 15 festzustellen, ob die aus dem Vertrag resultierenden Erlöse zu einem bestimmten Zeitpunkt oder über einen Zeitraum hinweg zu erfassen sind. Dabei ist zunächst anhand bestimmter Kriterien zu klären, ob die Verfügungsmacht an der Leistungsverpflichtung über einen Zeitraum übertragen wird. Ist dies nicht der Fall, ist der Erlös zum Zeitpunkt zu erfassen, zu dem die Verfügungsmacht auf den Kunden übergeht.

Weiters enthält der Standard neue, umfangreiche Vorschriften in Bezug auf Angaben, die zu den Erlösen im Abschluss zu machen sind. Insbesondere sind qualitative sowie quantitative Angaben zu jedem der folgenden Punkte zu machen:

- › Verträge mit Kunden
- › Wesentliche Ermessensentscheidungen und deren Änderungen, die bei der Anwendung der Erlösvorschriften auf diese Verträge getroffen wurden
- › Jegliche Vermögenswerte, die aus aktivierten Kosten für die Erlangung und die Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden resultieren

Die Flughafen-Wien-Gruppe erwirtschaftet im Wesentlichen Erlöse aus Dienstleistungen im Bereich Verkehr und Abfertigung von Flugzeugen und Passagieren, Parken, Vermietung von Werbe-, Büro-, Shopping- und Gastronomieflächen sowie Erlöse aus Konzessionen. Diese Dienstleistungen werden einzeln an Kunden veräußert oder gemäß Entgeltordnung abgerechnet. Einige dieser Verträge sehen Preisnachlässe, Mengenrabatte oder variabel vom Kundenumsatz abhängige Verrechnungen vor.

Sind Umsatzerlöse nicht verlässlich ermittelbar, erfolgt die Umsatzrealisierung erst zu dem Zeitpunkt, zu dem der Konzern Gewissheit erlangt. Aufgrund derartiger Sachverhalte wurde im Rahmen von IFRS 15 das Konzept der variablen Gegenleistung eingeführt, die bei Vertragsbeginn bestimmt werden muss. Nach IFRS 15 muss die geschätzte variable Gegenleistung begrenzt werden, um eine zu hohe Erfassung von Umsatzerlösen zu verhindern. Der Konzern wird auch weiterhin die einzelnen Verträge analysieren, um die geschätzte variable Gegenleistung und die damit einhergehende Begrenzung zu bestimmen.

Es wird erwartet, dass durch die Anwendung der Begrenzungsvorschrift nicht mehr Umsatzerlöse als im Rahmen der derzeit gültigen IFRS abgegrenzt werden.

Der Konzern ist vorläufig zu der Einschätzung gelangt, dass diese Änderungen voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben werden.

## **IFRS 16 „Leasingverhältnisse“**

Mit der Einführung von IFRS 16 entfällt künftig die bisher unter IAS 17 erforderliche Unterscheidung zwischen Finanzierungsleasing- und Operating-Leasing-Verträgen für den Leasingnehmer.

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

Beim Leasinggeber sind die Regelungen des neuen Standards dagegen ähnlich den bisherigen Vorschriften des IAS 17. Die Leasingverträge werden weiterhin entweder als Finanzierungsleasing- oder Operating-Leasing-Verhältnisse klassifiziert. Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle Risiken und Chancen aus dem Eigentum übertragen werden, werden als Finanzierungsleasingverhältnisse klassifiziert, alle anderen Leasingverträge als Operating Leases. Für die Klassifizierung nach IFRS 16 wurden die Kriterien des IAS 17 übernommen.

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

Die Flughafen-Wien-Gruppe tritt als Leasinggeber und Leasingnehmer auf. Als Leasinggeber erwartet der Konzern keine Änderungen an der derzeitigen Einstufung und Bilanzierung. Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern Leasingnehmer ist, werden in einem ersten Schritt dahingehend untersucht, ob gemäß IFRS 16.5 eine Ausnahme vorliegt. Dies sind Leasingvereinbarungen mit kurzen Laufzeiten und solchen, denen ein „geringwertiger“ Vermögenswert (< € 5.000) zugrunde liegt. Danach verbleiben im Flughafen-Wien-Konzern nach vorläufiger Beurteilung einige wenige, jedoch wesentliche Anpassungen. Diese Anpassungen führen einerseits zu einer Erhöhung der Bilanzsumme durch die Aktivierung der Vermögenswerte aus den Nutzungsrechten und die Passivierung der entsprechenden Leasingverbindlichkeiten. Da sich jedoch auf der Passivseite das Fremdkapital erhöht, sinkt andererseits die Eigenkapitalquote. Durch die Einführung von IFRS 16 verändert sich auch die Ergebnisrechnung. Zwar bleibt die Gesamthöhe des über die Laufzeit des Leasingvertrags verrechneten Aufwands gleich, aber die zeitliche Verteilung und die Aufteilung auf verschiedene Ergebnisbestandteile verändern sich. Nach IAS 17 wird der Aufwand bei Mietleasingverhältnissen in aller Regel in Höhe der tatsächlich geleisteten Zahlungen und linear im operativen Ergebnis (EBIT) erfasst. Nach IFRS 16 ist – wie schon bislang bei Finanzierungsleasingverhältnissen – eine Aufteilung in Zinsaufwand und Abschreibungen vorzunehmen. Da der Zinsaufwand unter Anwendung >

der Effektivzinsmethode ermittelt wird und über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abnimmt, die Abschreibungen jedoch grundsätzlich linear vorgenommen werden, kommt es zu einem degressiven Aufwandsverlauf mit einer Vorverlagerung des Aufwands in die frühen Perioden der Laufzeit. Der Zinsaufwand ist im Finanzergebnis auszuweisen. Da die jährlichen Abschreibungen auf das Nutzungsrecht nach IFRS 16 zudem geringer sind als die Leasingraten, erhöht sich das EBIT. Wird das operative Ergebnis vor Abschreibungen betrachtet (EBITDA), fällt die Steigerung noch größer aus. In der Kapitalflussrechnung kommt es zu einer Verschiebung aus dem operativen Cashflow in den Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit. Zinszahlungen können zwar wahlweise weiterhin im operativen Cashflow ausgewiesen werden, die Tilgung der Leasingverbindlichkeiten ist dagegen in jedem Fall im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit zu zeigen.

### **Änderungen an IFRS 10 und IAS 28**

Die Änderungen adressieren einen Konflikt zwischen den Vorschriften von IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures“ und IFRS 10 „Konzernabschlüsse“. Mit ihnen wird klargestellt, dass bei Transaktionen mit einem assoziierten Unternehmen oder einem Joint Venture das Ausmaß der Erfolgserfassung davon abhängt, ob die veräußerten oder eingebrachten Vermögenswerte einen Geschäftsbetrieb nach IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ darstellen.

Bislang beinhalten Transaktionen mit assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen im Konzern keinen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3, sondern lediglich einzelne Vermögenswerte. Die Flughafen-Wien-Gruppe geht daher davon aus, dass die Änderungen an IFRS 10 und IAS 28 keine Auswirkungen auf das Konzernergebnis haben werden. Zudem wurden die Änderungen der Standards vom IASB auf unbestimmte Zeit verschoben.

### **Andere Standards**

Die weiteren Standards und Interpretationen werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben.

### III. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

#### › Tochterunternehmen

Der Konzernabschluss beinhaltet den Abschluss des Mutterunternehmens und der von ihm beherrschten Unternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (seine Tochterunternehmen). Insbesondere beherrscht der Konzern ein Beteiligungsunternehmen dann und nur dann, wenn er alle nachfolgenden Eigenschaften hat:

- › die Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen (d. h., der Konzern hat aufgrund aktuell bestehender Rechte die Möglichkeit, diejenigen Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens zu steuern, die einen wesentlichen Einfluss auf dessen Rendite haben) sowie
- › eine Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen und
- › die Fähigkeit, seine Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen dergestalt zu nutzen, dass dadurch die Rendite des Beteiligungsunternehmens beeinflusst wird.

Besitzt der Konzern keine Mehrheit der Stimmrechte oder damit vergleichbarer Rechte an einem Beteiligungsunternehmen, berücksichtigt er bei der Beurteilung, ob er die Verfügungsgewalt an diesem Beteiligungsunternehmen hat, alle relevanten Sachverhalte und Umstände. Hierzu zählen u. a.:

- › Eine vertragliche Vereinbarung mit den anderen Stimmberechtigten
- › Rechte, die aus anderen vertraglichen Vereinbarungen resultieren
- › Stimmrechte und potenzielle Stimmrechte des Konzerns

Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der drei Beherrschungselemente verändert haben, muss der Konzern erneut prüfen, ob er ein Beteiligungsunternehmen beherrscht. Die Konsolidierung eines Tochterunternehmens beginnt an dem Tag, an dem der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt. Sie endet, wenn der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen verliert.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von Tochtergesellschaften wurden, sofern notwendig, gegenüber den lokalen Rechnungslegungsvorschriften angepasst, um eine konzerneinheitliche Bilanzierung zu gewährleisten.

Konzerninterne Salden, Geschäftsvorfälle, Erträge und Aufwendungen werden in voller Höhe eliminiert. Gewinne oder Verluste aus konzerninternen Geschäftsvorfällen, die im Buchwert von Vermögenswerten wie Vorräten und Anlagevermögen enthalten sind, werden in voller Höhe eliminiert.

Änderungen der Beteiligungsquote, die zu keinem Verlust der Beherrschung über das Tochterunternehmen führen, werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen den bezahlten Leistungen und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenka- >

pital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Nach IFRS erfolgt die Bilanzierung erworbener Tochterunternehmen nach der Erwerbsmethode. Die Anschaffungskosten des Erwerbs entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der hingegebenen Vermögenswerte, der ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Erwerbsbezogene Kosten werden aufwandswirksam erfasst. Im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses identifizierbare Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden bei der Erstkonsolidierung mit ihren beizulegenden Zeitwerten im Erwerbszeitpunkt bewertet.

Als Firmenwert wird grundsätzlich der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwerts der Gegenleistung, dem Wert der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen sowie dem beizulegenden Zeitwert jeglicher vorher gehaltener Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens bewertet. Im Falle des Erwerbs zu einem Preis unter dem Marktwert, d. h., die Anschaffungskosten sind geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, ist dieser passive Unterschiedsbetrag, nach nochmaliger Überprüfung, direkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen.

Nicht beherrschende Anteile werden in der Konzernbilanz innerhalb des Eigenkapitals als gesonderter Posten ausgewiesen.

## › **Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen**

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinschaftliche Führung der Entscheidungsprozesse.

Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte am Nettovermögen des Gemeinschaftsunternehmens besitzen. Gemeinschaftliche Führung ist die vertraglich vereinbarte Teilhabe an der Beherrschung über eine Vereinbarung, die nur dann besteht, wenn Entscheidungen über die relevanten Aktivitäten die einstimmige Zustimmung der an der gemeinschaftlichen Führung beteiligten Partnerunternehmen erfordern.

Die Überlegungen, die zur Bestimmung des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Führung angestellt werden, sind mit denen vergleichbar, die zur Bestimmung der Beherrschung von Tochterunternehmen erforderlich sind.

Die Anteile des Konzerns an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert.

Nach der Equity-Methode werden die Anteile an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungs-

kosten angesetzt und in der Folge um den dem Flughafen-Wien-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung, um Ausschüttungen sowie um Kapitalein- oder -auszahlungen erhöht oder vermindert. Der mit einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen verbundene Firmenwert ist im Buchwert des Anteils enthalten und wird nicht planmäßig abgeschrieben. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst. Der gesamte Buchwert des Anteils wird immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn die Anwendung der Vorschriften des IAS 39 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte.

### › Zusammensetzung des Konsolidierungskreises

In den Konzernabschluss werden mit Ausnahme von vier Tochtergesellschaften (Vorjahr: acht) sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen einbezogen.

Die vier Tochterunternehmen wurden wie im Vorjahr wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der konsolidierte Umsatz dieser Gesellschaften belief sich im Geschäftsjahr auf unter 1,0% (Vorjahr: unter 1,0%) des Konzernumsatzes. Intern wurde die Wesentlichkeitsgrenze so festgelegt, dass nur einzeln unwesentliche Tochtergesellschaften nicht konsolidiert werden.

Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2016 folgendermaßen verändert.

	Inland	Ausland	Gesamt
<b>Flughafen Wien AG</b>	1	0	1
<b>Tochterunternehmen</b>			
31.12.2015	17	12	29
Zugänge	3	2	5
Abgänge	0	1	1
31.12.2016	20	13	33
<b>At-Equity-bewertete Unternehmen</b>			
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>			
31.12.2015 = 31.12.2016	2	1	3
<b>Assoziierte Unternehmen</b>			
31.12.2015 = 31.12.2016	1	0	1
<b>Konsolidierungskreis 31.12.2015</b>	21	13	34
<b>Konsolidierungskreis 31.12.2016</b>	24	14	38

Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H, Letisko Košice – Airport Košice, a.s. sowie „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH werden nach der at-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, obwohl die Flug- >

hafen Wien AG unmittelbar oder mittelbar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt. Diese Gesellschaften werden gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage 1 zum Anhang angeführt. Die Angaben zu Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen sowie nicht beherrschenden Anteilen sind in der Anlage 2 und 3 zum Anhang angegeben bzw. den entsprechenden Kapiteln des Anhangs zu entnehmen.

## › Änderungen des Konsolidierungskreises 2016

Seit dem 31. Dezember 2015 gab es folgende Änderungen des Konsolidierungskreises:

<b>Erstkonsolidierung</b>	<b>per</b>	<b>Art der Konsolidierung</b>	<b>Anteil am Kapital</b>	<b>Bemerkung</b>
MIA HOLDINGS (CANADA) LIMITED	30.3.2016	Vollkonsolidierung	100%	Erwerb
MMLC Holdings Malta Limited	30.3.2016	Vollkonsolidierung	100%	Erwerb
Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH	26.7.2016	Vollkonsolidierung	100%	Neugründung
Office Park 4 Errichtung und BetriebsgesellschaftmbH (vormals Beta Liegenschaftsentwicklungs GmbH)	26.7.2016	Vollkonsolidierung	100%	Neugründung
Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH	21.12.2016	Vollkonsolidierung	100%	Erwerb

Mit Closing vom 30. März 2016 wurden die Gesellschaften MIA HOLDINGS (CANADA) LIMITED und MMLC Holdings Malta Limited erworben. Nähere Details siehe „Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen 2016 (Anteilsaufstockung)“ sowie Anhangelerläuterung (36). Die Gesellschaften werden im Segment Sonstige Segmente ausgewiesen.

Mit Errichtungserklärung vom 26. Juli 2016 wurden zwei neu gegründete Tochtergesellschaften (Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH und Office Park 4 Errichtung und BetriebsgesellschaftmbH, vormals Beta Liegenschaftsentwicklungs GmbH) für die Entwicklung von Immobilienprojekten eingetragen. Diese werden dem Segment Retail & Properties zugewiesen.

Mit Abtretungsvertrag vom 21. Dezember 2016 wurden 100% der Anteile an der Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH von der Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m. b. H. und der VIE Immobilien Betriebs GmbH im Rahmen eines Share Deals von der Airport Service Holding GmbH erworben. Bei der erworbenen Gesellschaft handelt es sich um eine reine Objektgesellschaft, sie stellt folglich keinen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 dar. Der Flughafen-Wien-Konzern bilanziert daher die Transaktion als Erwerb von Vermögenswerten. Die Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Entkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital
MIA HOLDINGS (CANADA) LIMITED	23.11.2016	Vollkonsolidierung	100%

Die Gesellschaft MIA HOLDINGS (CANADA) LIMITED wurde mit 23. November 2016 liquidiert und entkonsolidiert.

### › Änderungen des Konsolidierungskreises 2015

Entkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW)	31.3.2015	Vollkonsolidierung	100%	Erwerb
VIE Immobilien Betriebs GmbH (IMB)	18.6.2015	Vollkonsolidierung	100%	Neugründung
VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH)	31.12.2015	Vollkonsolidierung	100%	Erwerb

Mit Kaufvertrag vom 26. März 2015 (Closing: 31. März 2015) wurde die Gesellschaft VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (vormals Lynxs Logistic Center Cargo West GmbH & Co KG) von der VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H. erworben. Der Konzern hält somit eine Beteiligungsquote von 100% an der erworbenen Gesellschaft. Die Kommanditgesellschaft wurde mit 31. März 2015 in den Vollkonsolidierungskreis der Flughafen-Wien-Gruppe aufgenommen. Bei der erworbenen Gesellschaft Lynxs Logistic Center Cargo West GmbH & Co KG handelt es sich um eine reine Objektgesellschaft, sie stellt folglich keinen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 dar. Der Flughafen-Wien-Konzern bilanziert daher die Transaktion als Erwerb von Vermögenswerten. Die Vermögenswerte der VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG sind dem Segment Airport zugeordnet.

Mit Errichtungserklärung vom 18. Juni 2015 wurde die Gesellschaft VIE Immobilien Betriebs GmbH von der VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. gegründet und in den Vollkonsolidierungskreis aufgenommen. Die neue Tochtergesellschaft VIE Immobilien Betriebs GmbH ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Mit Abtretungsvertrag vom 22. Dezember 2015 (Closing: 31. Dezember 2015) wurde die Gesellschaft VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) von der Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. und der VIE Immobilien Betriebs GmbH erworben. Der Konzern hält somit eine Beteiligungsquote von 100% an der erworbenen Gesellschaft. Die Gesellschaft wurde mit 31. Dezember 2015 in den Vollkonsolidierungskreis der Flughafen-Wien-Gruppe aufgenommen. Bei der erworbenen Gesellschaft handelt es sich um eine reine Objektgesellschaft, sie stellt folglich keinen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 dar. Der Flughafen-Wien-Konzern bilanziert daher die Transaktion als Erwerb von Vermögenswerten. Die Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

&gt;

## › Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen 2016 (Anteilsaufstockung)

Anteilsaufstockung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC)	30.3.2016	Vollkonsolidierung	95,85%	Aufstockung Anteil
Malta International Airport plc (MIA)	30.3.2016	Vollkonsolidierung	48,44% <sup>1)</sup>	Aufstockung Anteil
Airport Parking Limited	30.3.2016	Vollkonsolidierung	48,44% <sup>1)</sup>	Aufstockung Anteil
Sky Parks Development Limited	30.3.2016	Vollkonsolidierung	48,44% <sup>1)</sup>	Aufstockung Anteil
Sky Parks Business Centre	30.3.2016	Vollkonsolidierung	48,44% <sup>1)</sup>	Aufstockung Anteil
Kirkop PV Farm Limited	30.3.2016	Nicht konsolidiert	48,44% <sup>1)</sup>	Aufstockung Anteil

1) Durchgerechneter Konzernanteil

Mit Closing vom 30. März 2016 wurden durch die Erfüllung der Abschlussbedingungen die indirekten Anteile von SNC-Lavalin Group Inc. an MMLC Holdings Malta Limited (MMLC Holding, vormals SNC-Lavalin (Malta) Limited, SNCL Malta) von der Flughafen-Wien-Gruppe erworben. MMLC Holding ist mit 38,75% an der Konsortialgesellschaft Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) beteiligt, die ihrerseits 40% an Malta International Airport plc (MIA) hält. Damit steigt der konsolidierte Anteil der Flughafen Wien AG an Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) auf 95,85% und am Flughafen Malta (MIA-Gruppe) auf durchgerechnet 48,44%. Bei der erworbenen Gesellschaft MMLC Holdings Malta Limited handelt es sich um eine reine Beteiligungsholding, sie stellt folglich keinen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 dar.

Diese Anteilsaufstockung wurde mit 30. März 2016 im Konzern als Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen dargestellt. Die Angaben zum Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen sind unter Anhangläuterung (36) ersichtlich.

## IV. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

### › Währungsumrechnung

Berichtswährung und funktionale Währung sämtlicher Konzerngesellschaften ist der Euro.

Fremdwährungsgeschäfte in den einzelnen Konzerngesellschaften werden mit dem zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles gültigen Kurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Posten in Fremdwährung werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs angesetzt. Umrechnungsdifferenzen werden grundsätzlich in saldierter Form erfolgswirksam erfasst.

### › Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von 4 bis 20 Jahren linear abgeschrieben. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer der Flughafen-Konzession Malta beträgt 61 Jahre (analog der Konzessionslaufzeit). Liegen Anzeichen für eine Wertminderung vor und liegt der erzielbare Betrag – der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert des Vermögenswerts – unter dem Buchwert, wird eine Wertminderung vorgenommen.

Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden bei Erfüllung der Ansatzkriterien mit ihren Herstellungskosten angesetzt und planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt acht Jahre.

Fremdkapitalkosten und Ausgaben für Entwicklung werden aktiviert, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind, und über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts abgeschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten bewertet. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht und, sofern notwendig, auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte mit Ausnahme von Firmenwerten entsprechend zugeschrieben.

Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis des erzielbaren Betrags derjenigen Cash Generating Unit (CGU bzw. zahlungsmittelgenerierende Einheit), der der Firmenwert zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach“). Cash Generating Units werden durch die Zusammenfassung von Vermögenswerten auf der niedrigsten Ebene, die selbstständig Zahlungsströme erwirtschaftet oder für interne Managementzwecke überwacht wird, 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 Cash Generating Unit zugeordneten Vermögenswerte zu erfassen.

› **Sachanlagen**

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

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

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

### › Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder 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 10 bis 50 Jahren vorgenommen. Unabhängig von der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie ermittelt. In Ermangelung von aktiven Marktpreisen für den Standort Flughafen Wien-Schwechat kommt es zu keiner Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts mit unterlegten Marktdaten. Der beizulegende Zeitwert wird intern auf Basis von Ertragswerten zum Bilanzstichtag ermittelt. Nähere Ausführungen zu den Bewertungstechniken und wesentlichen Parametern siehe unter Anhangläuterung (15).

### › Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen, die Vermögenswerte und Schulden umfassen, werden als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft, wenn es höchst wahrscheinlich ist, dass sie überwiegend durch Veräußerung oder Ausschüttung und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert werden.

Im Allgemeinen werden diese Vermögenswerte oder die Veräußerungsgruppe zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Ein etwaiger Wertminderungsaufwand einer Veräußerungsgruppe wird zunächst dem Geschäfts- oder Firmenwert und dann den verbleibenden Vermögenswerten und Schulden auf anteiliger Basis zugeordnet – mit der Ausnahme, dass den Vorräten, finanziellen Vermögenswerten, latenten Steueransprüchen oder als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, die weiterhin gemäß den sonstigen Rechnungslegungsmethoden des Konzerns bewertet werden, kein Verlust zugeordnet wird. Wertminderungsaufwendungen bei der erstmaligen Einstufung als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten und spätere Gewinne und Verluste bei Neubewertung werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und jedes nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen wird nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sobald es als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft ist.

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

Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Können den Vermögenswerten keine eigenen, von anderen Vermögenswerten unabhängig generierten erwarteten künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten Cash Generating Unit der Vermögenswerte zu prüfen. Liegt der erzielbare Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte entsprechend zugeschrieben.

Der erzielbare Betrag der Cash Generating Unit (CGU) entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert bzw. beizulegendem Zeitwert abzüglich Abgangskosten. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts wird aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Marktpreisen bzw. anderen Inputfaktoren der Stufe 1 ebenso ein Discounted-Cashflow-Verfahren angewendet, jedoch unter Berücksichtigung von Markterwartungen hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und des Abzinsungssatzes.

Die einzelnen Vermögenswerte der Flughafen-Wien-Gruppe werden so lange mit anderen Vermögenswerten zusammengefasst, bis eine Gruppe entsteht, die Mittelzuflüsse erzeugt, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sind. Eine derartige Gruppe wird als Cash Generating Unit (CGU) bezeichnet. Bei der Interpretation der Unabhängigkeit der Mittelzuflüsse orientiert sich die Flughafen-Wien-Gruppe am Konzept der gegenseitigen (komplementären) produktions- oder dienstleistungstechnischen Leistungsbeziehungen bzw. rechtlichen Abhängigkeiten zwischen einzelnen Vermögenswerten, berücksichtigt aber auch die Art und Weise, in der Investitionsentscheidungen (z. B. zur Erweiterung eines Terminals) getroffen werden. Wenn die Erzeugnisse einer Gruppe von Vermögenswerten auf einem aktiven Markt verkauft werden können, bildet diese jedenfalls eine CGU, auch wenn die Erzeugnisse zur Gänze oder teilweise von anderen Einheiten des Unternehmens genutzt werden.

## › Leasing

Ein Leasingverhältnis ist eine Vereinbarung, die dem Leasingnehmer das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung überträgt. Der Flughafen-Wien-Konzern tritt sowohl als Leasinggeber als auch als Leasingnehmer auf.

Gehen bei geleasteten Vermögenswerten alle mit dem Eigentum verbundenen wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggegenstand auf den Leasingnehmer über, liegt ein Finanzierungsleasing nach IAS 17 vor, anderenfalls kommt es zur Einstufung als Operating Lease.

### Der Konzern als Leasingnehmer

Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer zuzurechnen ist (Finanzierungsleasing), erfolgt die Aktivierung im langfristigen Vermögen zum niedrigeren Wert aus Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen oder zum beizulegenden Zeitwert des Vermögenswerts (sofern dieser Wert geringer ist). Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder, wenn kürzer, über die Laufzeit des Leasingvertrags. Wertminderungen werden im Buchwert des aktivierten Leasinggegenstandes erfasst. Die aus Finanzierungsleasingverträgen zukünftig resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind unter den sonstigen Finanzverbindlichkeiten passiviert. Die Leasingzahlungen werden in Zinsaufwendungen und Tilgungen dieser Leasingverbindlichkeit aufgeteilt, sodass eine konstante Verzinsung der verbleibenden Verbindlichkeit erzielt wird.

Mietzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden als Aufwand linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses erfasst, es sei denn, eine andere systematische Grundlage entspricht eher dem zeitlichen Nutzenverlauf für den Konzern. Bedingte Mietzahlungen im Rahmen eines Operating-Leasing-Verhältnisses werden in der Periode als Aufwand erfasst, in der sie anfallen.

Wie in Anhang 39 dargestellt, betreffen die Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen u. a. die Miete für Grundstücke, die an die Regierung von Malta für ein temporäres Nutzungsrecht („Temporary Emphyteusis“) zu bezahlen sind. Die Leasinglaufzeit für diese Verträge bewegt sich von 58 bis 65 Jahre. Die Leasingzahlungen werden dabei gemäß einer Indexierung periodisch angepasst. Die Leasingaufwendungen werden linear über die Vertragslaufzeit erfasst.

### Der Konzern als Leasinggeber

Tritt der Flughafen-Wien-Konzern als Leasinggeber auf und verbleibt das wirtschaftliche Eigentum beim Leasinggeber (Operating Leasing), werden die Leasinggegenstände zu Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert und entsprechend abgeschrieben. Die Erfassung der Mieterträge erfolgt grundsätzlich linear über die Vertragslaufzeit, es sei denn, eine andere Methode erscheint besser geeignet.

Beim erstmaligen Ansatz eines Finanzierungsleasingverhältnisses wird eine Leasingforderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingvertrag eingestellt. Die Leasingzahlungen werden so in Zinszahlungen und Tilgung der Leasingforderung aufgeteilt, dass eine konstante periodische Verzinsung der Forderung erzielt wird.

&gt;

› **Vorräte**

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

› **Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder**

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder als Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen erfolgt nach versicherungsmathematischen Grundlagen gemäß der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method“), wobei die Verpflichtungen in Höhe des Anwartschaftsbarwerts („Defined Benefit Obligation“, DBO) angesetzt werden. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis („Other Comprehensive Income“) und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder und Altersteilzeit sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen sind Teil der Gewinnrücklagen und werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand wird als Personalaufwand erfasst, wenn die Planänderung eintritt. Sämtliche sonstige Veränderungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bei der Ermittlung der Höhe des Anwartschaftsbarwerts werden zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen berücksichtigt.

Die Fluktuation (bei Abfertigung und Jubiläum) wurde für die österreichischen Konzerngesellschaften in Form von jährlichen Fluktuationswahrscheinlichkeiten, welche aus den Fluktuationsdaten des Konzerns der vergangenen zehn Jahre ermittelt wurden, berücksichtigt. Bei den Mitarbeitern, die sich in der Altersteilzeit befinden, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angesetzt.

**Fluktuationswahrscheinlichkeiten Abfertigung (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten)**

Österreichische Gesellschaften (VIE)		2016	2015
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,2%	bei 6,2%: 30,7%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,0%: 85,2%	bei 6,7%: 92,0%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 7,7%: 41,7%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,1%: 86,6%	bei 7,3%: 92,2%

Österreichische Gesellschaften (Tochterunternehmen)		2016	2015
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,0%	bei 6,2%: 30,7%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,1%: 0,0%	bei 6,7%: 92,0%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 7,7%: 41,7%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,0%: 0,0%	bei 7,3%: 92,2%

### Fluktuationswahrscheinlichkeiten Jubiläum

Österreichische Gesellschaften		2016	2015
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	6,9%	6,2%
	Bis zum 25. Jahr	1,1%	0,6%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	8,9%	7,7%
	Bis zum 25. Jahr	1,0%	0,6%

Für die österreichischen Konzerngesellschaften wurde als rechnungsmäßiges Pensionsalter das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter Berücksichtigung der Übergangsregelungen zugrunde gelegt. Bei weiblichen Anwartschaftsberechtigten wurde das rechnungsmäßige Pensionsalter entsprechend dem „Bundesverfassungsgesetz über unterschiedliche Altersgrenzen von männlichen und weiblichen Sozialversicherten“ schrittweise angehoben.

Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden für die österreichischen Gesellschaften die Generationen tafeln AVÖ 2008-P gemischter Bestand von F. W. Pagler zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte. Für die maltesischen Gesellschaften wurden Lebenserwartungen für Männer (79 Jahre) und Frauen (83 Jahre) hinterlegt.

Mit Ausnahme der Fluktuationswahrscheinlichkeiten blieben die demografischen Parameter im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

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

	2016	2015
<b>Österreichische Gesellschaften</b>		
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	1,30%	1,78%
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	0,30%	0,30%
Lohn- und Gehaltstrend (Abfertigung, Jubiläum)	3,41%	3,69%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,10%	2,10%
<b>Maltesische Gesellschaften</b>		
Rechnungszinssatz (Pensionen)	1,60%	2,00%
Gehaltssteigerungen	3,00%	3,00%

&gt;

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

Die im Rahmen von beitragsorientierten Plänen (Beiträge zur Pensionsvorsorge sowie zur gesetzlichen Mitarbeitervorsorge) zu zahlenden Beträge werden in der Periode 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 Betrags nicht möglich, unterbleibt die Bildung einer Rückstellung. Rückstellungen werden abgezinst, wenn der Effekt hieraus wesentlich ist. Aufwendungen aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen werden im jeweils von der Rückstellung betroffenen Aufwand erfasst. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen werden in der jeweils von der Rückstellung betroffenen Position erfasst.

### › **Öffentliche Zuwendungen**

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn mit großer Sicherheit davon auszugehen ist, dass die Zuwendung erfolgen wird und der Konzern die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendung erfüllt.

Öffentliche Zuwendungen für Kosten werden über den Zeitraum als sonstiger Ertrag erfasst, in dem die entsprechenden Kosten, für deren Kompensation sie gewährt wurden, anfallen.

Subventionen von öffentlichen Gebietskörperschaften für den Kauf von Sachanlagen („Investitionszuschüsse“) werden unter den kurz- bzw. langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegüter linear über die Gewinn- und Verlustrechnung als Ertrag aufgelöst. Die von der Republik Österreich gewährten Investitionszuwachsprämien werden wie Investitionszuschüsse behandelt.

### › **Bemessung der beizulegenden Zeitwerte**

Der Konzern bewertet Finanzinstrumente und nicht finanzielle Vermögenswerte zu jedem Abschlussstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert. Die beizulegenden Zeitwerte von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sind in Anhanglerläuterung (37) angeführt.

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts wird davon ausgegangen, dass der Geschäftsvorfall, in dessen Rahmen der Verkauf des Vermögenswerts oder die Übertragung der Schuld erfolgt, entweder auf dem Hauptmarkt für den Vermögenswert oder die Schuld

oder, sofern kein Hauptmarkt vorhanden ist, auf dem vorteilhaftesten Markt für den Vermögenswert bzw. die Schuld beruht.

Der beizulegende Zeitwert eines Vermögenswerts oder einer Schuld bemisst sich anhand der Annahmen, die Marktteilnehmer bei der Preisbildung für den Vermögenswert bzw. die Schuld zugrunde legen würden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Marktteilnehmer in ihrem besten wirtschaftlichen Interesse handeln.

Der Flughafen-Wien-Konzern wendet Bewertungstechniken an, die unter den jeweiligen Umständen sachgerecht sind und für die ausreichend Daten zur Bemessung des beizulegenden Zeitwerts zur Verfügung stehen. Dabei ist die Verwendung maßgeblicher, beobachtbarer Inputfaktoren möglichst hoch und jene nicht beobachtbarer Inputfaktoren möglichst gering zu halten.

Alle Vermögenswerte und Schulden, für die der beizulegende Zeitwert bestimmt oder im Abschluss ausgewiesen wird, werden in die nachfolgend beschriebene Fair-Value-Hierarchie eingeordnet, basierend auf dem Inputparameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt wesentlich ist.

### Stufe 1

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

### Stufe 2

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

### Stufe 3

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

## › Finanzinstrumente

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 verbundene Unternehmen 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 ei- >

nen 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.

## › Beteiligungen und 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 im Erwerbszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Ein allenfalls bestehender wesentlicher Unterschied zwischen Anschaffungskosten und Tilgungsbeitrag 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.

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 im sonstigen Ergebnis (Available-for-Sale(AfS)-Rücklage) ausgewiesen. Sollten Wertminderungen infolge dauerhaften und signifikanten Absinkens 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 in der Regel erfolgswirksam zurückgenommen. Ergebniswirksam erfasste Wertminderungen, die 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 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; der Abschluss eines Insolvenzverfahrens führt zur Ausbuchung der betreffenden Forderungen. Bereits gebildete Wertberichtigungen werden zum Zeitpunkt der Ausbuchung der Forderung verwendet. 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, die spätere Fälligkeit wird, soweit wesentlich, mittels Abzinsung berücksichtigt.

### › Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

### › Verbindlichkeiten

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

## › Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlich zu entrichtenden Steuern vom steuerpflichtigen Einkommen als auch die latenten Steuern. Die Steuerrückstellungen enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen für in- und ausländische Ertragsteuern und umfassen sowohl das laufende Jahr als auch etwaige Verpflichtungen aus Vorjahren. Die Verbindlichkeiten werden auf Basis der steuerlichen Vorschriften in den Ländern der Geschäftstätigkeit berechnet.

Die Flughafen Wien AG ist Gruppenträger im Sinne des § 9 Abs. 8 KStG 1988. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträge mittels Steuerumlagen belastet und im Verlustfall erst dann gutgeschrieben, wenn das Gruppenmitglied wieder einen steuerlichen Gewinn erzielt. Durch die Verrechnung von Steuerumlagen erfolgt eine Kürzung des Steueraufwands in der Gewinn- und Verlustrechnung des Gruppenträgers. Bei nachträglichen Abweichungen werden die Steuerverrechnungen gegenüber den Gruppenmitgliedern angepasst.

Aktive und passive latente Steuern werden gemäß der bilanzorientierten Steuerabgrenzung („Liability Approach“) für temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Konzernbilanz und der Steuerbilanz sowie für steuerliche Verlustvorträge angesetzt. Aktive latente Steuern werden angesetzt, sofern es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähige temporäre Differenz verwendet werden kann.

Latente Steuern bei temporären Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen werden nur bei bestehender Veräußerungsabsicht und Steuerpflicht des Veräußerungsgewinns gebildet. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen bzw. bereits verabschiedeten steuerlichen Vorschriften herangezogen. Hiermit kommen die bei der Umkehr der temporären Differenzen erwarteten künftigen Steuersätze zur Anwendung.

## › 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.

## Verkehrs- und Abfertigungsentgelte

Einige Entgelte unterliegen der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde. Diese Verkehrsentgelte betreffen die Benützung der Flughafeninfrastruktur und umfassen Lande-, Park-, Fluggast- sowie Infrastrukturentgelte. Nicht genehmigungspflichtige Entgelte betreffen die Bodenverkehrsdienste wie zum Beispiel die Vorfeld- und Frachtabfertigung sowie die Verkehrsabfertigung.

## Miet- und sonstige Entgelte

Der Flughafen-Wien-Konzern realisiert weiters insbesondere Umsätze aus Parkraumvermietung, Flächenvermietung (mit fixen und variablen (umsatzabhängigen) Entgelten), der Ver- und Entsorgung sowie aus Sicherheitsleistungen. Mieterlöse werden als Um-

satzerlöse linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Gewährte Mietanreize werden als Bestandteil der Gesamtmietenerlöse über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Variable Mieten werden periodengerecht (auf Basis der erzielten Umsätze) erfasst.

### **Konzessionserlöse**

Konzessionserlöse (Ground-Handling Malta) werden entsprechend den jeweiligen vertraglichen Grundlagen periodengerecht über den Konzessionszeitraum verteilt. Soweit von einem überwiegend wahrscheinlichen Ressourcenzufluss ausgegangen werden kann und die Höhe verlässlich ermittelbar ist, erfolgt eine Erlöserfassung.

### **Zinserträge**

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

### **Dividenden**

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

## V. Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

### › Rückwirkende Anpassung betreffend Vollkonsolidierung Malta International Airport plc (MIA bzw. MIA-Gruppe) sowie Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC)

Für Zwecke der rückwirkenden erstmaligen Vollkonsolidierung der MMLC und der MIA-Gruppe wurden die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (Kaufpreisallokation). In Bezug auf den vorher gehaltenen Anteil stellt dies eine Neubewertung dar. Im Zuge der Kaufpreisallokation wurden ein immaterieller Vermögenswert für die Konzession zum Betrieb des Flughafens Malta in Höhe von T€ 148.829,2 und ein Firmenwert in Höhe von T€ 28.407,6 angesetzt. Diese Schritte beruhen auf Schätzungen und Ermessensentscheidungen. Weitere Erläuterungen erfolgen im Kapitel „VI. Rückwirkende Anpassungen“.

### › Werthaltigkeit von Vermögenswerten

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von Konzessionen und Rechten (Buchwert in Höhe von T€ 130.502,8, Vorjahr: T€ 133.868,1), Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 28.461,8, Vorjahr: T€ 28.461,8), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.455.926,9, Vorjahr: T€ 1.579.319,2), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 145.849,2, Vorjahr: T€ 133.502,6) sowie langfristigen finanziellen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 75.145,1, Vorjahr: T€ 81.275,1) inklusive Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 40.235,1, Vorjahr: T€ 45.801,2) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung/Wertaufholung vorgenommen. Eine Wertminderung/Wertaufholung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, 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/Wertaufholung hindeuten, berücksichtigt. Die Einschätzung, ob eine Wertminderung eingetreten ist, ist folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruht in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

## › Nutzungsdauern

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

## › Projekt 3. Piste

Auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung erreicht der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze nach dem Jahr 2020, wobei eine 3. Piste nicht vor 2025 zur Verfügung stehen würde. Deshalb wird das Projekt mit Nachdruck verfolgt, um eine rechtzeitige Verfügbarkeit sicherzustellen. Die Flughafen Wien AG erhielt am 9. Februar 2017 ein abweisendes Erkenntnis zum Bauvorhaben Parallelpiste (Projekt 3. Piste). Da trotz beabsichtigter Einbringung von außerordentlichen Rechtsmitteln und entsprechender Weiterverfolgung des Projekts 3. Piste eine erhöhte Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Realisierbarkeit des Projekts besteht, wurde eine Beurteilung hinsichtlich Ansatz und Werthaltigkeit vorgenommen.

Die den Anlagen in Bau zugeordneten Buchwerte betragen zum 31. Dezember 2015 T€ 69.650,4 und erhöhten sich aufgrund von Zugängen bis zum 31. Dezember 2016 auf T€ 78.663,5. Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds und die korrespondierenden aktivierten Projektkosten in Höhe von T€ 48.296,2 wurden daher aufgrund des Entfalls der Zahlungsverpflichtung ausgebucht. Die verbleibenden Projektkosten in Höhe von T€ 30.367,3 wurden zur Gänze wertgemindert (außerplanmäßig abgeschrieben).

Die weiteren Komponenten im Sachanlagevermögen sind unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen auch ohne den Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste als werthaltig anzusehen: Die Evaluierung der Grundstücke mit einem Buchwert von T€ 48.353,0 (Vorjahr: T€ 48.353,0) ergab, dass aufgrund alternativer Nutzungsmöglichkeiten im Unternehmen die Werthaltigkeit weiterhin gegeben ist. Die Komponenten des technischen Lärmschutzes mit einem Buchwert von T€ 33.336,0 (Vorjahr: T€ 35.857,2) unterliegen aufgrund der fortgesetzten Nutzungsmöglichkeit ebenfalls keiner Wertminderung.

## › Forderungswertberichtigungen

Der Flughafen-Wien-Konzern bildete Wertberichtigungen in Höhe von T€ 3.926,7 (Vorjahr: T€ 5.661,8) auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie in Höhe von T€ 3.044,9 (Vorjahr: T€ 3.055,9) auf sonstige Forderungen, um erwarteten Verlusten aus Forderungsausfällen Rechnung zu tragen, die aus der Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit von Schuldnern 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 Schuldner sowie Veränderungen der Zahlungsbedingungen. Bei einer Verschlechterung der Finanzlage des Vertragspartners kann der Umfang der tatsächlich vorzunehmenden Ausbuchungen den Umfang der erwarteten Ausbuchungen übersteigen. >

### › Sozialkapitalrückstellungen

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 129.229,7 (Vorjahr: T€ 129.527,1) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 20.638,2 (Vorjahr: T€ 21.055,0) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung, Fluktuationswahrscheinlichkeiten sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen zugrunde.

### › Sonstige Rückstellungen

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten und Prozessen oder anderen ausstehenden Verpflichtungen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 1.806,9 (Vorjahr: T€ 1.217,5) 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 der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste allenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Hinsichtlich einer von einem ehemaligen Bestandsnehmer gegen die Flughafen Wien AG in New York eingebrachten Klage über US\$ 168 Mio. (derzeit rund € 160 Mio.) – wegen vermeintlicher Diskriminierung – ist das Management zur Einschätzung gelangt, dass die Klage jeder sachlichen und rechtlichen Grundlage entbehrt. Eine Rückstellung für behauptete Ansprüche wurde im vorliegenden Abschluss nicht gebildet.

### › Latente Steuern

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen. Die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 23.847,7 (Vorjahr: T€ 22.838,9) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen. Zur Beurteilung der Wahrscheinlichkeit der künftigen Nutzbarkeit von aktiven latenten Steuern sind verschiedene Faktoren heranzuziehen, wie zum Beispiel die Ertragslage der Vergangenheit, operative Planungen oder Steuerplanungsstrategien. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Kommt es zu einer Änderung der Werthaltigkeitsbeurteilung bei aktiven latenten Steuern, sind die angesetzten aktiven latenten Steuern erfolgswirksam auszubuchen.

### › Betriebsprüfung

Die steuerliche Außenprüfung von österreichischen in den Konzernabschluss eingebundenen Gesellschaften für die Jahre 2008 bis 2011 (u. a. auch Körperschaft- und Umsatzsteuer) sowie eine Nachschau gemäß § 144 BAO betreffend die Jahre 2012 und 2013 wurde im Geschäftsjahr beendet. Zum Bilanzstichtag sich daraus ergebende Verpflichtungen sind im vorliegenden Konzernabschluss verarbeitet. Künftige Entwicklungen aufgrund von Beeinspruchungen können zu entsprechenden Anpassungen in den Folgeperioden führen.

### › Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

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

## VI. Rückwirkende Anpassungen

### › a) Konsolidierungskreis

Im Rahmen einer Anlassprüfung der Rechnungslegung der Flughafen Wien AG ist die Finanzmarktaufsicht (FMA) mit Bescheid vom 27. Dezember 2016 zu dem Ergebnis gekommen, dass die Malta International Airport plc, ihre Tochterunternehmen (MIA-Gruppe) und die Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) durch Vollkonsolidierung in die Abschlüsse vor 31. März 2016 aus den unten angeführten Gründen einzubeziehen waren:

Die Flughafen Wien AG hatte ab 2006 durch vertragliche Rechte und passive Mitinvestoren die praktische Fähigkeit, beide Gesellschaften zu lenken. Da dadurch die Voraussetzungen der Beherrschung im Sinne des IFRS 10 erfüllt waren, hätte die Flughafen Wien AG die Gesellschaften bereits in den vorangegangenen Abschlüssen voll konsolidieren müssen.

Die Flughafen Wien AG hatte im Quartalsabschluss zum 31. März 2016 die Malta International Airport plc, ihre Tochterunternehmen (MIA-Gruppe) und die Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) mit Erwerbsstichtag 30. März 2016 erstmals voll konsolidiert. Bis zu diesem Stichtag erfolgte eine at-Equity-Konsolidierung der Ergebnisse.

Im Rahmen der Erstkonsolidierung (Vollkonsolidierung) zum 31. März 2016 wurde die zuvor gehaltene Beteiligung um € 51,8 Mio. erfolgswirksam aufgewertet. Dabei wurden zum Q1/2016 Vermögenswerte in Höhe von € 425 Mio. und Schulden in Höhe von € 184 Mio. angesetzt. Diese vorläufige Erstkonsolidierung wurde auch in den Abschlüssen zum 30. Juni 2016 und 30. September 2016 fortgeführt.

Im Konzernabschluss 2016 erfolgte daher eine rückwirkende Anpassung der Abschlüsse, beginnend ab 2006. Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 einschließlich Vergleichszahlen für frühere Perioden wird so dargestellt, als ob eine Vollkonsolidierung bereits ab Q1/2006 stattgefunden hätte.

Zum Erwerbszeitpunkt hat der Erwerber die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, die übernommenen Schulden und alle nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen getrennt vom Geschäfts- bzw. Firmenwert anzusetzen. Die Flughafen Wien AG hat für den Erwerb mit Kontrollerlangung zum 31. März 2006 IFRS 3 (2004) angewendet, welcher gemäß IFRS 3.59 (2004) vorsieht:

Wenn ein Unternehmenszusammenschluss mehr als eine Tauschtransaktion umfasst, können die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden zum Zeitpunkt jeder Transaktion unterschiedlich sein. Dadurch dass (a) die identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden und Eventualschulden des erworbenen Unternehmens zu ihren beizulegenden Zeitwerten zum Zeitpunkt jeder Tauschtransaktion fiktiv neu bewertet werden, um den Betrag jedes mit der jeweiligen Transaktion verbundenen Geschäfts- bzw. Firmenwerts zu bestimmen, und (b) die identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden und Eventualschulden des erworbenen Unternehmens dann vom Erwerber zu ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt werden müssen, stellt jede Anpassung dieser beizulegenden Zeitwerte in Bezug auf den vorher gehaltenen Anteil des Erwerbers eine Neubewertung dar, die auch als solche zu bilanzieren ist.

Die Flughafen Wien AG hat folgende erworbene Vermögenswerte bzw. übernommene Schulden der MIA-Gruppe bzw. der MMLC identifiziert:

<b>Beträge in T€</b>	<b>31.3.2006</b>
Immaterielle Vermögenswerte	148.829,2
Sachanlagen	55.818,0
Langfristige sonstige Vermögenswerte	39.885,2
Vorräte	1.021,4
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	7.000,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.003,3
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>261.557,4</b>
Langfristige Rückstellungen	-3.340,4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	-52.494,9
Latente Steuern	-50.678,6
Steuerrückstellungen	-2.599,8
Lieferantenverbindlichkeiten und übrige Verbindlichkeiten	-5.809,1
<b>Summe Schulden</b>	<b>-114.922,8</b>
<b>Gesamtes identifizierbares erworbenes Nettovermögen</b>	<b>146.634,6</b>

Im Rahmen der Kaufpreisallokation wurde eine Konzession zum Betrieb des Flughafen Malta als immaterieller Vermögenswert identifiziert und betraglich mittels Residualwertmethode ermittelt. Die Abschreibung erfolgt über eine Laufzeit von 61 Jahren (ab 2006).

Der Geschäfts- bzw. Firmenwert wurde infolge des Erwerbs wie folgt erfasst:

<b>Beträge in T€</b>	<b>31.3.2006</b>
Anschaffungskosten (Altanteile)	24.766,3
Neubewertungsrücklage (Altanteile)	22.095,2
Anschaffungskosten (Neuanteile)	28.480,1
Nicht beherrschende Anteile zum 31.3.2006	99.700,7
Abzüglich: identifizierbares erworbenes Nettovermögen	-146.634,6
<b>Geschäfts- bzw. Firmenwert</b>	<b>28.407,6</b>

Die Neubewertungsrücklage wird über eine Laufzeit von 61 Jahren in die einbehaltenen Ergebnisse aufgelöst.

### › **b) Ausweis at-Equity-Ergebnisse**

Die at-Equity-Ergebnisse werden ab dem laufenden Berichtsjahr aufgrund des operativen Charakters der in den Konzernabschluss der Flughafen-Wien-Gruppe at-Equity einbezogenen Gesellschaften zur Verbesserung der Darstellung der Ertragslage innerhalb des operativen Ergebnisses (EBIT) ausgewiesen. Diese Änderung wurde vorgenommen, weil dies die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage verbessert. Die Vorjahresangaben wurden angepasst.

### › **c) Übersicht Auswirkungen**

Die Auswirkungen auf die jeweiligen Positionen im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 und zum 1. Jänner 2015 sind in den folgenden Tabellen dargestellt:

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in T€	Wie zuvor berichtet 2015		Rückwir- kende Anpas- sung	Angepasst 2015
Umsatzerlöse	654.389,3	a)	65.844,4	720.233,8
Sonstige betriebliche Erträge	7.438,7	a)	0,0	7.438,7
<b>Betriebsleistung</b>	<b>661.828,1</b>		<b>65.844,4</b>	<b>727.672,5</b>
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	-34.151,5	a)	-3.012,5	-37.164,0
Personalaufwand	-260.599,8	a)	-8.281,4	-268.881,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-91.926,1	a)	-20.015,9	-111.942,0
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	0,0	a),b)	2.785,7	2.785,7
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>275.150,6</b>		<b>37.320,4</b>	<b>312.471,0</b>
Planmäßige Abschreibungen	-134.255,1	a)	-8.432,1	-142.687,2
Wertaufholungen	2.000,0	a)	0,0	2.000,0
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>142.895,5</b>		<b>28.888,3</b>	<b>171.783,8</b>
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	264,0	a)	0,0	264,0
Zinsertrag	1.558,8	a)	896,5	2.455,3
Zinsaufwand	-22.298,7	a)	-2.232,5	-24.531,1
Sonstiges Finanzergebnis	-119,6	a)	1.864,6	1.745,0
<b>Finanzergebnis ohne at-Equity-Unternehmen</b>	<b>-20.595,4</b>		<b>528,6</b>	<b>-20.066,8</b>
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	8.600,8	b)	-8.600,8	0,0
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-11.994,6</b>		<b>-8.072,1</b>	<b>-20.066,8</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>	<b>130.900,9</b>		<b>20.816,1</b>	<b>151.717,0</b>
Ertragsteuern	-30.472,9	a)	-9.400,5	-39.873,5
<b>Periodenergebnis</b>	<b>100.428,0</b>		<b>11.415,6</b>	<b>111.843,5</b>
<b>Davon entfallend auf:</b>				
<b>Gesellschafter der Muttergesellschaft</b>	<b>100.433,7</b>	a)	<b>-156,4</b>	<b>100.277,3</b>
Nicht beherrschende Anteile	-5,7	a)	11.571,9	11.566,2
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	84.000.000			84.000.000
<b>Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)<sup>1</sup></b>	<b>1,20</b>		<b>-0,01</b>	<b>1,19</b>

1) Das Ergebnis je Aktie wurde aufgrund von IAS 33.26 angepasst, siehe Anhanglerläuterung (12) und (23).

Konzern-Gesamtergebnisrechnung in T€	Wie zuvor berichtet 2015	Rückwir- kende Anpas- sung	Angepasst 2015
<b>Periodenergebnis</b>	<b>100.428,0</b>	<b>11.415,6</b>	<b>111.843,5</b>
<b>Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	2.565,8	-546,0	2.019,8
Darauf entfallende latente Steuern	-641,5	191,1	-450,4
<b>Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden gegebenenfalls in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>			
Ergebnis aus der Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	-337,1	6,6	-330,5
davon erfolgsneutrale Veränderung	-189,1	6,6	-182,6
davon realisiertes Ergebnis	-147,9	0,0	-147,9
Darauf entfallende latente Steuern	84,3	0,0	84,3
<b>Sonstiges Ergebnis</b>	<b>1.671,6</b>	<b>-348,3</b>	<b>1.323,2</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>102.099,5</b>	<b>11.067,2</b>	<b>113.166,8</b>
<b>Davon entfallend auf:</b>			
<b>Gesellschafter der Muttergesellschaft</b>	<b>102.105,2</b>	<b>-271,1</b>	<b>101.834,1</b>
<b>Nicht beherrschende Anteile</b>	<b>-5,7</b>	<b>11.338,3</b>	<b>11.332,6</b>

Konzernbilanz in T€	Wie zuvor berichtet 31.12.2015	Rück- wirkende Anpassung	Angepasst 31.12.2015
<b>AKTIVA</b>			
<b>Langfristiges Vermögen</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	8.881,3	153.448,5	162.329,9
Sachanlagen	1.515.192,2	64.127,1	1.579.319,2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	115.384,1	18.118,6	133.502,6
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	106.440,0	-60.638,9	45.801,2
Sonstige Vermögenswerte	2.663,0	32.811,0	35.474,0
	<b>1.748.560,6</b>	<b>207.866,3</b>	<b>1.956.426,9</b>
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>			
Vorräte	4.946,9	816,6	5.763,5
Wertpapiere	21.050,9	0,0	21.050,9
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	73.403,0	0,0	73.403,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	57.026,2	12.491,5	69.517,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.668,5	40.069,7	44.738,2
	<b>161.095,4</b>	<b>53.377,8</b>	<b>214.473,2</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>1.909.656,0</b>	<b>261.244,1</b>	<b>2.170.900,1</b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Grundkapital	152.670,0	0,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	117.657,3	0,0	117.657,3
Sonstige Rücklagen	-16.426,1	18.262,4	1.836,3
Einbehaltene Ergebnisse	765.993,0	-1.519,5	764.473,5
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar	1.019.894,3	16.742,9	1.036.637,2
Nicht beherrschende Anteile	104,3	102.543,4	102.647,7
	<b>1.019.998,5</b>	<b>119.286,3</b>	<b>1.139.284,9</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Rückstellungen	154.393,6	4.403,9	158.797,4
Finanzverbindlichkeiten	382.467,5	34.058,0	416.525,5
Übrige Verbindlichkeiten	22.339,7	10.904,5	33.244,2
Latente Steuern	19.858,5	38.160,6	58.019,1
	<b>579.059,3</b>	<b>87.527,0</b>	<b>666.586,3</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Steuerrückstellungen	26.368,8	1.186,1	27.555,0
Übrige Rückstellungen	58.452,9	18.883,4	77.336,3
Finanzverbindlichkeiten	109.253,9	27.850,2	137.104,1
Lieferantenverbindlichkeiten	35.241,3	3.440,6	38.682,0
Übrige Verbindlichkeiten	81.281,1	3.070,4	84.351,5
	<b>310.598,1</b>	<b>54.430,8</b>	<b>365.028,9</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>1.909.656,0</b>	<b>261.244,1</b>	<b>2.170.900,1</b>

&gt;

Konzernbilanz in T€	Wie zuvor berichtet 1.1.2015	Rück- wirkende Anpassung	Angepasst 1.1.2015
<b>AKTIVA</b>			
<b>Langfristiges Vermögen</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	10.903,0	155.888,4	166.791,3
Sachanlagen	1.561.171,6	62.437,9	1.623.609,5
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	124.866,6	18.642,3	143.508,9
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	102.520,4	-58.154,2	44.366,2
Sonstige Vermögenswerte	3.957,5	34.541,5	38.499,0
	<b>1.803.419,0</b>	<b>213.355,9</b>	<b>2.016.774,9</b>
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>			
Vorräte	4.293,9	827,7	5.121,5
Wertpapiere	21.292,2	0,0	21.292,2
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	0,0	0,0	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	60.975,8	14.996,8	75.972,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.242,1	30.780,8	33.022,9
	<b>88.804,0</b>	<b>46.605,2</b>	<b>135.409,2</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>1.892.223,0</b>	<b>259.961,1</b>	<b>2.152.184,1</b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Grundkapital	152.670,0	0,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	117.657,3	0,0	117.657,3
Sonstige Rücklagen	-18.097,6	18.739,4	641,7
Einbehaltene Ergebnisse	700.209,4	-1.725,3	698.484,0
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar	952.439,1	17.014,0	969.453,1
Nicht beherrschende Anteile	110,0	100.261,9	100.371,9
	<b>952.549,0</b>	<b>117.275,9</b>	<b>1.069.824,9</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Rückstellungen	163.844,6	3.992,6	167.837,2
Finanzverbindlichkeiten	457.721,3	61.908,1	519.629,4
Übrige Verbindlichkeiten	29.612,5	10.522,5	40.135,0
Latente Steuern	21.033,9	39.594,7	60.628,6
	<b>672.212,2</b>	<b>116.018,0</b>	<b>788.230,2</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Steuerrückstellungen	24.790,1	1.045,7	25.835,9
Übrige Rückstellungen	60.850,9	14.912,9	75.763,8
Finanzverbindlichkeiten	72.055,1	4.556,4	76.611,6
Lieferantenverbindlichkeiten	37.793,6	3.250,2	41.043,9
Übrige Verbindlichkeiten	71.971,9	2.901,9	74.873,9
	<b>267.461,7</b>	<b>26.667,2</b>	<b>294.129,0</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>1.892.223,0</b>	<b>259.961,1</b>	<b>2.152.184,1</b>

Konzern-Geldflussrechnung in T€	Wie zuvor berichtet 2015	Rückwir- kende Anpassung	Angepasst 2015
Ergebnis vor Ertragsteuern	130.900,9	20.816,1	151.717,0
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	134.255,1	8.432,1	142.687,2
- Wertaufholungen	-2.000,0	0,0	-2.000,0
- Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	-8.600,8	5.815,1	-2.785,7
+ Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	4.681,1	-3.330,4	1.350,7
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	32,7	-1.842,9	-1.810,2
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-212,8	0,0	-212,8
- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge	4,8	0,0	4,8
+ Zins- und Dividendenergebnis	20.475,8	1.336,0	21.811,8
+ Erhaltene Dividenden	264,0	0,0	264,0
+ Erhaltene Zinsen	1.558,9	896,5	2.455,4
- Bezahlte Zinsen	-22.303,5	-2.232,5	-24.536,0
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	-653,0	11,1	-641,9
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	196,4	3.152,0	3.348,4
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	648,0	3.835,8	4.483,8
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	-208,2	679,0	470,8
<b>Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>259.039,5</b>	<b>37.567,9</b>	<b>296.607,3</b>
- Zahlungen für Ertragsteuern	-30.626,8	-10.503,1	-41.129,9
<b>Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>228.412,7</b>	<b>27.064,8</b>	<b>255.477,4</b>
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang	5.457,9	3.051,5	8.509,4
- Auszahlungen für Anlagenzugang	-83.268,3	-7.275,9	-90.544,2
- Auszahlung für zum Verkauf stehende Vermögenswerte	-69.095,1	0,0	-69.095,1
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	0,0	61,9	61,9
<b>Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-146.905,5</b>	<b>-4.162,6</b>	<b>-151.068,0</b>
- Dividendenausschüttung an Flughafen Wien AG Anteilseigner	-34.650,0	0,0	-34.650,0
- Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner	0,0	-9.056,8	-9.056,8
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	0,2	0,0	0,2
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-38.055,1	-4.556,4	-42.611,5
- Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	-6.375,9	0,0	-6.375,9
<b>Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-79.080,8</b>	<b>-13.613,2</b>	<b>-92.694,1</b>
<b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>	<b>2.426,4</b>	<b>9.289,0</b>	<b>11.715,3</b>
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	2.242,1	30.780,8	33.022,9
<b>Finanzmittelbestand am Ende der Periode</b>	<b>4.668,5</b>	<b>40.069,7</b>	<b>44.738,2</b>

## VII. 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.

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

### **Airport**

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

### **Handling**

Im Segment Handling werden der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst. 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. Das General Aviation Center beinhaltet auch das VIP- und Business-Center. Außerdem ist das Segment Handling für die Sicherheitskontrollen – es werden Personen sowie Handgepäck kontrolliert – verantwortlich.

### **Retail & Properties**

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

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

## Malta

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

## Sonstige Segmente

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

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

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

## Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

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

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

Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind. Zum Segmentvermögen zählen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen sowie Vorräte. Die Flughafen-Wien-Gruppe weist keine Segmentschulden für jedes berichtete operative Segment aus, da diese Schulden zentral überwacht werden. Das Segmentvermögen enthält nicht jene Vermögenswerte, die in der Überleitung des Segmentvermögens auf das Konzernvermögen als „Sonstiges (nicht zuordenbar)“ dargestellt werden. Das nicht zuordenbare Konzernvermögen besteht im Wesentlichen aus den sonstigen finanziellen Vermögenswerten, den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens, den Forderungen gegenüber dem Finanzamt, den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, den Abgrenzungsposten sowie den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe.

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

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

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

## **Änderungen im Geschäftsjahr 2016**

Die Tochtergesellschaften MMLC Holdings Malta Limited und MIA HOLDINGS (CANADA) LIMITED (bis 23. November 2016) werden im Segment Sonstige Segmente ausgewiesen.

Die zwei neu gegründeten Tochtergesellschaften zur Entwicklung von Immobilienprojekten (Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH und Office Park 4 Errichtung und Betriebsgesellschaft mbH, vormals Beta Liegenschaftsentwicklungs GmbH) werden dem Segment Retail & Properties zugewiesen.

Die im Geschäftsjahr 2016 erworbene Gesellschaft Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH wird ebenfalls dem Segment Retail & Properties zugewiesen.

### › Segmentangaben 2016

2016 in T€	Airport	Handling	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	370.767,8	158.382,3	123.938,5	73.064,8	15.442,7	741.596,0
Interne Segmentumsätze	35.934,4	70.774,5	17.626,2	0,0	108.894,4	
Segmentumsätze	406.702,2	229.156,7	141.564,7	73.064,8	124.337,1	
Externe sonstige betriebliche Erträge	593,5	415,8	1.470,5	15,3	1.066,9	3.562,0
Interne sonstige betriebliche Erträge <sup>1</sup>	1.976,3	23,0	644,0	0,0	4.205,7	6.849,0
Betriebsleistung	409.271,9	229.595,6	143.679,2	73.080,1	129.609,7	
Material und sonstige bezogene Leistungen	2.613,0	6.340,7	804,1	2.918,7	23.181,9	35.858,4
Personalaufwand	40.023,0	164.472,9	9.596,0	8.131,9	49.813,3	272.037,2
Sonstige Aufwendungen	43.075,5	4.793,6	20.502,1	21.587,9	26.459,9	116.419,0
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	2.093,7	2.093,7
Interner Aufwand	151.341,5	32.619,8	43.252,4	1.499,1	4.516,7	
<b>Segment EBITDA</b>	<b>172.218,9</b>	<b>21.368,5</b>	<b>69.524,6</b>	<b>38.942,4</b>	<b>27.731,6</b>	<b>329.786,1</b>
Planmäßige Abschreibungen	89.263,7	5.443,4	17.817,8	8.635,9	16.375,2	137.536,0
Wertaufholungen	0,0	0,0	10.120,8	0,0	0,0	10.120,8
Wertminderungen	30.367,3	0,0	0,0	0,0	0,0	30.367,3
Segmentabschreibungen	119.631,1	5.443,4	7.696,9	8.635,9	16.375,2	
<b>Segment EBIT</b>	<b>52.587,8</b>	<b>15.925,2</b>	<b>61.827,7</b>	<b>30.306,5</b>	<b>11.356,4</b>	<b>172.003,6</b>
<b>Segmentinvestitionen<sup>2</sup></b>	<b>54.547,8</b>	<b>7.851,5</b>	<b>11.217,0</b>	<b>7.159,4</b>	<b>11.190,2</b>	<b>91.965,7</b>
<b>Segmentvermögen</b>	<b>1.191.971,8</b>	<b>35.714,6</b>	<b>294.591,1</b>	<b>319.287,7</b>	<b>98.658,7</b>	<b>1.940.224,1</b>
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					40.235,1	
Sonstiges (nicht zuordenbar)						78.103,5
<b>Konzernvermögen</b>						<b>2.018.327,6</b>
<b>Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)</b>	<b>499</b>	<b>3.052</b>	<b>103</b>	<b>304</b>	<b>698</b>	<b>4.657</b>

1) Betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) Inklusive Rechnerkorrekturen, ohne Finanzanlagen

› Segmentangaben 2015

2015 in T€	Airport	Handling	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	359.219,8	151.284,3	128.240,9	66.965,8	14.523,0	720.233,8
Interne Segmentumsätze	36.046,8	73.948,8	18.177,4	0,0	106.094,5	
Segmentumsätze	395.266,7	225.233,1	146.418,3	66.965,8	120.617,5	
Externe sonstige betriebliche Erträge	851,0	574,4	1.504,5	0,0	819,2	3.749,1
Interne sonstige betriebliche Erträge <sup>1</sup>	934,1	0,0	282,6	0,0	2.473,0	3.689,7
Betriebsleistung	397.051,7	225.807,5	148.205,3	66.965,8	123.909,7	
Material und sonstige bezogene Leistungen	2.598,7	6.041,7	903,0	3.012,5	24.608,1	37.164,0
Personalaufwand	39.962,2	164.830,9	8.116,6	8.281,4	47.690,1	268.881,1
Sonstige Aufwendungen	49.130,2	4.807,3	15.929,9	19.976,4	22.098,2	111.942,0
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	2.785,7	2.785,7
Interner Aufwand	152.281,4	33.150,9	40.132,6	1.121,4	7.581,3	
<b>Segment EBITDA</b>	<b>153.079,3</b>	<b>16.976,6</b>	<b>83.123,3</b>	<b>34.574,2</b>	<b>24.717,7</b>	<b>312.471,0</b>
Planmäßige Abschreibungen	99.558,2	5.498,1	16.212,6	8.432,1	12.986,3	142.687,2
Wertaufholung	0,0	0,0	2.000,0	0,0	0,0	2.000,0
Segmentabschreibungen	99.558,2	5.498,1	14.212,6	8.432,1	12.986,3	
<b>Segment EBIT</b>	<b>53.521,1</b>	<b>11.478,5</b>	<b>68.910,8</b>	<b>26.142,0</b>	<b>11.731,4</b>	<b>171.783,8</b>
<b>Segmentinvestitionen<sup>2</sup></b>	<b>43.685,0</b>	<b>3.558,3</b>	<b>21.466,9</b>	<b>7.187,9</b>	<b>11.170,3</b>	<b>87.068,4</b>
<b>Segmentvermögen</b>	<b>1.316.048,0</b>	<b>32.479,0</b>	<b>358.947,6</b>	<b>321.410,5</b>	<b>98.007,2</b>	<b>2.126.892,4</b>
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					45.801,2	
Sonstiges (nicht zuordenbar)						44.007,7
<b>Konzernvermögen</b>						<b>2.170.900,1</b>
<b>Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)</b>	<b>500</b>	<b>3.097</b>	<b>88</b>	<b>306</b>	<b>675</b>	<b>4.666</b>

1) Betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) Inklusive Rechnungskorrekturen, ohne Finanzanlagen

### › Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2016	31.12.2015
<b>Vermögenswerte je Segment</b>		
Airport	1.191.971,8	1.316.048,0
Handling	35.714,6	32.479,0
Retail & Properties	294.591,1	358.947,6
Malta	319.287,7	321.410,5
Sonstige Segmente	98.658,7	98.007,2
<b>Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente</b>	<b>1.940.224,1</b>	<b>2.126.892,4</b>
<b>Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen<sup>1</sup></b>		
Sonstige Finanzanlagen	2.584,6	2.574,0
Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens	21.301,7	21.050,9
Forderungen an Finanzamt	2.816,8	10.562,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	43.162,9	2.980,6
Abgrenzungsposten	1.349,3	1.745,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.888,3	5.094,0
<b>Summe nicht zuordenbar</b>	<b>78.103,5</b>	<b>44.007,7</b>
<b>Konzernvermögen</b>	<b>2.018.327,6</b>	<b>2.170.900,1</b>

1) Ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe

### › Angaben 2016 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	668.531,2	73.064,8	0,0	741.596,0
Langfristiges Vermögen	1.535.221,8	266.375,7	34.288,3	1.835.885,8

### › Angaben 2015 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	653.267,9	66.965,8	0,0	720.233,8
Langfristiges Vermögen	1.653.048,6	268.505,2	34.873,1	1.956.426,9

Im Vermögen der Region Slowakei ist die von der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Košice entfällt im Geschäftsjahr 2016 ein Beteiligungsergebnis aus at-Equity-Unternehmen in Höhe von € 0,8 Mio. (Vorjahr: € 1,3 Mio.).

## Informationen über Hauptkunden

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat von ihren Hauptkunden Lufthansa Group (inkl. Austrian Airlines) Erlöse in Höhe von € 284,4 Mio. (Vorjahr: € 276,9 Mio.) sowie airberlin group (inkl. NIKI) Erlöse in Höhe von € 75,9 Mio. (Vorjahr: € 80,7 Mio.) erzielt. In sämtlichen Segmenten konnten mit diesen Hauptkunden Erträge erwirtschaftet werden.

### › (2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2016	2015
Aktivierte Eigenleistungen	6.849,0	3.689,7
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	442,3	660,5
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	224,2	212,8
Gewährung von Rechten	1.265,8	1.239,9
Erträge aus Versicherungsleistungen	40,8	101,5
Übrige	1.588,9	1.534,4
	<b>10.411,0</b>	<b>7.438,7</b>

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

in T€	2016	2015
Material	15.787,3	14.804,6
Energie	17.364,8	19.497,2
Bezogene Leistungen	2.706,4	2.862,3
	<b>35.858,4</b>	<b>37.164,0</b>

### › (4) Personalaufwand

in T€	2016	2015
Löhne	112.224,0	113.693,0
Gehälter	88.413,4	85.509,5
Aufwendungen für Abfertigungen	9.837,4	9.286,6
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	2.015,6	1.864,2
Aufwendungen für Altersversorgung	3.137,4	3.553,3
davon Beiträge an Pensionskassen	2.639,0	2.760,2
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	55.804,7	54.281,9
Andere Personalaufwendungen	2.620,4	2.556,9
	<b>272.037,2</b>	<b>268.881,1</b>

## › (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2016	2015
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	625,3	648,4
Instandhaltungen	30.181,2	35.142,3
Fremdleistungen Dritte	19.279,0	18.163,0
Fremdleistungen nahestehende Unternehmen	11.311,6	11.182,3
Beratungsaufwand	7.852,3	7.778,9
Marketing und Marktkommunikation	24.358,3	25.264,9
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.217,7	1.487,0
Miet- und Pacht aufwendungen	4.722,8	9.567,0
Versicherungsaufwendungen	2.538,4	3.184,4
Reisen und Ausbildung	3.154,9	3.236,8
Schadensfälle	758,6	191,3
Drohende Verluste	0,0	-11.298,9
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	700,5	-165,2
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	243,2	595,4
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	510,7	604,1
Andere betriebliche Aufwendungen	8.964,5	6.360,3
	<b>116.419,0</b>	<b>111.942,0</b>

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

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

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

Der Posten „Drohende Verluste“ umfasste Verluste, die sich im Zusammenhang mit Restwertrisiken aus Bestandsverträgen aus Objekten am Standort Wien ergeben haben (siehe auch Anhang Erläuterung (28) „Langfristige Rückstellungen“ unter „Sonstige übrige Rückstellungen“). Die Rückstellung für drohende Verluste konnte aufgrund geänderter Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2015 aufgelöst werden.

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

in T€	2016	2015
Abschlussprüfung	275,7	230,5
Andere Bestätigungsleistungen	12,0	12,0
Sonstige Leistungen	159,1	92,5
	<b>446,8</b>	<b>334,9</b>

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

Die at-Equity-Ergebnisse werden ab dem laufenden Berichtsjahr aufgrund des operativen Charakters der in den Konzernabschluss der Flughafen-Wien-Gruppe at-Equity einbezogenen Gesellschaften innerhalb des operativen Ergebnisses (EBIT) ausgewiesen. Diese Änderung wurde vorgenommen, weil dies die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage verbessert. Die Vorjahresangaben wurden angepasst.

in T€	2016	2015
Anteilige Periodenergebnisse	2.093,7	2.785,7
	<b>2.093,7</b>	<b>2.785,7</b>

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

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

## › (7) Abschreibungen, Wertminderungen und Wertaufholungen

in T€	2016	2015
<b>Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte</b>		
Planmäßige Abschreibungen	4.803,0	6.724,8
<b>Abschreibungen Sachanlagen</b>		
Planmäßige Abschreibungen	126.442,2	130.395,5
<b>Abschreibungen als Finanzinvestition gehaltene Immobilien</b>		
Planmäßige Abschreibungen	6.290,8	5.566,9
<b>Summe planmäßige Abschreibungen</b>	<b>137.536,0</b>	<b>142.687,2</b>
<b>Wertminderungen von Sachanlagen</b>		
Wertminderungen im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste	30.367,3	0,0
<b>Summe Wertminderungen</b>	<b>30.367,3</b>	<b>0,0</b>
<b>Wertaufholungen von Sachanlagen</b>		
Wertaufholungen CGU „Real Estate Office“	4.150,5	0,0
<b>Wertaufholungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien</b>		
Wertaufholungen CGU „Real Estate Office“	5.970,3	0,0
Wertaufholungen CGU „Real Estate Cargo“	0,0	2.000,0
<b>Summe Wertaufholungen</b>	<b>10.120,8</b>	<b>2.000,0</b>

Da trotz beabsichtigter Einbringung von außerordentlichen Rechtsmitteln und entsprechender Weiterverfolgung des Projekts 3. Piste eine erhöhte Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Realisierbarkeit des Projekts besteht, wurde im Konzernabschluss 2016 eine Wertminderung von bisher aktivierten Projektkosten in Höhe von € 30,4 Mio. vorgenommen (siehe ebenso Kapitel „Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen“).

Die im **Geschäftsjahr 2016** durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten zur Erfassung einer Wertaufholung („Reversal of Impairment Loss“) bei einer Immobilie in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Office“ im Gesamtausmaß von T€ 10.120,8. Der erzielbare Betrag für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit wurde anhand des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Verkaufskosten ermittelt. Diese Aufholung ergibt sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten aktuellen Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung und der damit zusammenhängenden steigenden Vermietungsquote des Gebäudes. Die Wertaufholung ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Der Wertminderungstest im **Geschäftsjahr 2015** für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Real Estate Cargo“ führte zur Erfassung einer Wertaufholung („Reversal of Impairment Loss“) einer in früheren Geschäftsjahren erfassten Wertminderung in Höhe von T€ 2.000,0. Der erzielbare Betrag für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit wurde anhand des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Verkaufskosten ermittelt. Diese Aufholung ergab sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten aktuellen Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung und der damit zusammenhängenden steigenden Vermietungsquote. Die Wertaufholung ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

## Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC („Weighted Average Cost of Capital“) der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2017 (Vorjahr: Budgetierung 2016) und die langfristigen Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren für die CGU „Real Estate Office“:

- › Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 0,0% bis 2,0% (Vorjahr: 1,0% bis 2,0%)
- › Belegungsraten von 57,5% bis 100,0%, gewichteter Durchschnitt: 91,7% (Vorjahr: 62,8% bis 100,0%, gewichteter Durchschnitt: 87,0%)
- › Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0% (Vorjahr: 0,0%)
- › Steuersatz in Höhe von 25,0% (Vorjahr: 25,0%)
- › WACC nach Steuern in Höhe von 4,9% (Vorjahr: 5,2%)

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren für die CGU „Real Estate Cargo“ (Vorjahr):

- › Mietpreissteigerungen in Höhe von 1,0% bis 2,0%
- › Belegungsraten von 39,63% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 86,1%
- › Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0%
- › Steuersatz in Höhe von 25%
- › WACC nach Steuern in Höhe von 5,2%

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

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

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

in T€	2016	2015
Erträge aus nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	103,0	124,0
Erträge aus Beteiligungen sonstiger Unternehmen	560,0	140,0
	<b>663,0</b>	<b>264,0</b>

### › (9) Zinsergebnis

in T€	2016	2015
Zinsen und ähnliche Erträge	2.992,8	2.455,3
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-22.201,5	-24.531,1
	<b>-19.208,7</b>	<b>-22.075,8</b>

### › (10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2016	2015
Ertrag aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	0,0	1.864,6
Verluste aus dem Abgang von Wertrechten	0,0	-119,6
	<b>0,0</b>	<b>1.745,0</b>

Der Ertrag aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten im Geschäftsjahr 2015 betrifft den Verkauf der finanziellen Beteiligung an der Valletta Cruise Port plc.

## › (11) Ertragsteuern

in T€	2016	2015
Aufwand für laufende Ertragsteuern	40.343,0	42.849,0
Veränderung latente Steuern	497,8	-2.975,5
	<b>40.840,8</b>	<b>39.873,5</b>

Der Steueraufwand des Jahres 2016 von T€ 40.840,8 (Vorjahr: T€ 39.873,5) ist um T€ 2.476,4 (Vorjahr: T€ 1.944,2) höher als der rechnerische Steueraufwand von T€ 38.364,5 (Vorjahr: T€ 37.929,3), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25% auf den Gewinn vor Ertragsteuern in Höhe von T€ 153.457,9 (Vorjahr: T€ 151.717,0) ergeben würde.

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

### › Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2016	2015
Ergebnis vor Ertragsteuern	153.457,9	151.717,0
Rechnerische Ertragsteuer	38.364,5	37.929,3
Anpassung an ausländische Steuersätze	2.892,7	2.322,7
At-Equity-Bewertung	-523,4	-696,4
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-165,8	-66,0
Sonstige permanente Differenzen	-60,7	431,4
<b>Ertragsteueraufwand der Periode</b>	<b>40.507,3</b>	<b>39.920,9</b>
Aperiodischer Steueraufwand/-ertrag	333,5	-47,4
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand</b>	<b>40.840,8</b>	<b>39.873,5</b>
Effektivsteuersatz	26,6%	26,3%

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

## › (12) Ergebnis je Aktie

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

Nach dem Aktiensplit vom 27. Juni 2016 befanden sich im Geschäftsjahr 2016 84.000.000 Aktien im Umlauf. Daraus ergibt sich ein Ergebnis je Aktie (unverwässert = verwässert) von € 1,22 für das Geschäftsjahr 2016 sowie von € 1,19 für das Vorjahr.

## VIII. Erläuterungen zur Konzernbilanz

### Langfristiges Vermögen

#### › (13) Immaterielle Vermögenswerte

##### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2016

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Office“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2016	133.868,1	54,2	28.407,6	162.329,9
Zugänge	1.250,9	0,0	0,0	1.250,9
Umbuchungen	186,9	0,0	0,0	186,9
Abschreibungen	-4.803,0	0,0	0,0	-4.803,0
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2016</b>	<b>130.502,8</b>	<b>54,2</b>	<b>28.407,6</b>	<b>158.964,6</b>

##### › Stand zum 31.12.2016

Anschaffungskosten	191.717,5	54,2	28.407,6	224.519,5
Kumulierte Abschreibungen	-61.214,7	0,0	0,0	-65.554,9
<b>Nettobuchwert</b>	<b>130.502,8</b>	<b>54,2</b>	<b>28.407,6</b>	<b>158.964,6</b>

##### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2015

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Office“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2015	138.329,5	54,2	28.407,6	166.791,3
Zugänge	2.155,5	0,0	0,0	2.155,5
Umbuchungen	110,7	0,0	0,0	110,7
Abgänge	-2,9	0,0	0,0	-2,9
Abschreibungen	-6.724,8	0,0	0,0	-6.724,8
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2015</b>	<b>133.868,1</b>	<b>54,2</b>	<b>28.407,6</b>	<b>162.329,9</b>

##### › Stand zum 31.12.2015

Anschaffungskosten	190.896,3	54,2	28.407,6	223.698,3
Kumulierte Abschreibungen	-57.028,2	0,0	0,0	-61.368,4
<b>Nettobuchwert</b>	<b>133.868,1</b>	<b>54,2</b>	<b>28.407,6</b>	<b>162.329,9</b>

Der Posten „Konzessionen und Rechte“ enthält zum 31. Dezember 2016 eine Konzession zum Betrieb des Flughafen Malta mit einem Buchwert in Höhe von T€ 122.601,1 (Vorjahr: T€ 125.040,9) und einer Restlaufzeit von rund 50 Jahren.

Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des Geschäftsjahres betreffen zugekaufte Software. Im Geschäftsjahr 2016 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 961,7 (Vorjahr: T€ 762,1) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

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

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

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

## Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ basiert auf dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Kosten der Veräußerung, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wurde basierend auf den Inputfaktoren der verwendeten Bewertungstechniken als ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 eingeordnet. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC („Weighted Average Cost of Capital“) der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe unter Berücksichtigung einer Länderrisikoprämie für Malta abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2017 und die Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren der CGU „Malta“:

- › Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,5%
- › Steuersatz in Höhe von 35%
- › WACC nach Steuern in Höhe von 5,0%

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

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

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

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

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

Der geschätzte erzielbare Ertrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ übersteigt deren Buchwert um annähernd € 228 Mio. Da der Firmenwert aufgrund der rückwirkenden Anpassungen im Geschäftsjahr 2016 (siehe Kapitel VI) erstmalig angesetzt wurde, wurde im Geschäftsjahr 2015 kein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Das Management hat festgestellt, dass eine für möglich gehaltene Änderung von zwei wesentlichen Annahmen dazu führen könnte, dass der Buchwert den erzielbaren Betrag übersteigt. Die nachstehende Tabelle zeigt den Betrag, um den sich diese beiden Annahmen jeweils ändern müssten, damit der geschätzte erzielbare Betrag gleich dem Buchwert ist.

› **Erforderliche Änderung, damit der erzielbare Betrag dem Buchwert entspricht:**

Beträge in %	2016
Diskontierungszinssatz (WACC)	9,83
Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum	-5,39

› **(14) Sachanlagen**

› **Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2016**

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2016	1.122.466,2	298.048,6	84.895,3	73.909,1	1.579.319,2
Zugänge <sup>1</sup>	11.038,5	38.499,8	24.621,5	16.450,1	90.609,9
Umbuchungen	-12.240,8	1.866,5	472,3	-2.847,0	-12.749,0
Wertaufholungen	4.150,5	0,0	0,0	0,0	4.150,5
Abgänge	-1,1	-34,5	-262,4	-48.296,2	-48.594,3
Abschreibungen	-60.514,9	-39.331,2	-26.596,1	0,0	-126.442,2
Wertminderungen	0,0	0,0	0,0	-30.367,3	-30.367,3
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2016</b>	<b>1.064.898,5</b>	<b>299.049,2</b>	<b>83.130,5</b>	<b>8.848,7</b>	<b>1.455.926,9</b>

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von € 1,5 Mio. als negative Zugänge enthalten.

### › Stand zum 31.12.2016

Anschaffungskosten	1.700.542,0	874.176,0	304.796,0	39.216,0	2.918.730,1
Kumulierte Abschreibungen	-635.643,6	-575.126,8	-221.665,5	-30.367,3	-1.462.803,2
<b>Nettobuchwert</b>	<b>1.064.898,5</b>	<b>299.049,2</b>	<b>83.130,5</b>	<b>8.848,7</b>	<b>1.455.926,9</b>

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2015

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Anderer Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2015	1.148.584,7	316.840,2	89.992,7	68.191,9	1.623.609,5
Zugänge <sup>1</sup>	22.210,4	17.153,9	21.724,0	14.174,4	75.262,7
Umbuchungen	14.301,4	4.814,2	994,8	-8.457,3	11.653,1
Abgänge	-112,8	-254,7	-443,1	0,0	-810,6
Abschreibungen	-62.517,4	-40.505,1	-27.373,0	0,0	-130.395,5
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2015</b>	<b>1.122.466,2</b>	<b>298.048,6</b>	<b>84.895,3</b>	<b>73.909,1</b>	<b>1.579.319,2</b>

### › Stand zum 31.12.2015

Anschaffungskosten	1.701.051,9	850.003,7	288.902,7	74.424,0	2.914.382,2
Kumulierte Abschreibungen	-578.585,6	-551.955,1	-204.007,4	-514,9	-1.335.063,0
<b>Nettobuchwert</b>	<b>1.122.466,2</b>	<b>298.048,6</b>	<b>84.895,3</b>	<b>73.909,1</b>	<b>1.579.319,2</b>

1) In den Zugängen sind Rechnungsrekturen in Höhe von € 1,8 Mio. als negative Zugänge enthalten.

Hinsichtlich der Angaben zu den im Geschäftsjahr 2016 und 2015 erfassten Wertminderungen und Wertaufholungen siehe Anhang 7 (7).

Im Geschäftsjahr 2016 wurden keine Fremdkapitalzinsen aktiviert (Vorjahr: T€ 0,0).

Die größten Zugänge zu den Sachanlagen, den immateriellen Vermögenswerten und den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien im Geschäftsjahr 2016 und 2015 werden nachstehend angeführt:

### › Geschäftsjahr 2016:

<b>Im Segment Airport in T€</b>	<b>2016</b>
Pistensystem 11/29	25.643,5
Projekt 3. Piste (in der Folge ausgebucht bzw. wertgemindert)	9.012,2
Großraumpositionen Pier Nord	2.750,3
Hochleistungsschleuder Piste	1.784,7
Trafostation 3/11	1.664,1
Rollwege	1.248,7
Frachtpositionen	1.184,2
Baggage Logistics Center	1.048,3
<b>Im Segment Handling in T€</b>	<b>2016</b>
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	1.832,5
Spezialfahrzeuge	1.751,7
Flugzeug-, Diesel- und Elektroschlepper	1.480,4
Startaggregate und Arbeitstreppen	1.356,2
Hebe- und Ladefahrzeuge	664,2
Transport- und Gepäckwagen	474,5
<b>Im Segment Retail &amp; Properties in T€</b>	<b>2016</b>
Abfertigungsgebäude	2.359,2
Air Cargo Center Ost	1.507,7
Grundstücke	1.441,5
Adaptierungen Office Park 3	451,2
Einzelplatzüberwachung Parkhaus 4	423,8
<b>Im Segment Malta in T€</b>	<b>2016</b>
Vorfeld 9	1.716,0
Instrumentenlandesystem (ILS)	1.568,0
Röntgenmaschinen	255,0
FIDS-Raum	375,0
<b>Im Segment Sonstige Segmente in T€</b>	<b>2016</b>
Stromerzeugungsanlagen	2.796,0
Datenverarbeitungsmaschinen	1.381,3
Kanalisation	1.316,8
Software	1.223,0

**› Geschäftsjahr 2015:**

<b>Im Segment Airport in T€</b>	<b>2015</b>
Pistensystem 11/29	13.332,0
Winterdienst- und Geräteeinstellhallen	9.994,6
Projekt 3. Piste	7.888,1
Röntgengeräte	2.191,1
Spezialfahrzeuge	1.485,6
Rollwege	1.070,0
Flughafenbahnhof	902,6
Verladefräse für Vorfeld und Pierbereiche	884,4
Fahrzeuge Feuerwehr	828,5
<b>Im Segment Handling in T€</b>	<b>2015</b>
Spezialfahrzeuge	1.224,3
Hebe- und Ladefahrzeuge	539,8
Bodengeräte für Vorfeldabfertigung	488,5
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	445,7
Transport- und Gepäckwagen	195,4
<b>Im Segment Retail &amp; Properties in T€</b>	<b>2015</b>
Flugbetriebsgebäude und Hangar	16.580,5
Containerdorf	1.886,5
Adaptierungen Office Park 3	307,8
Erweiterung Air Cargo Center Ost	276,0
Charterbus-Parkplatz	267,5
<b>Im Segment Malta in T€</b>	<b>2015</b>
Erweiterung Parkplätze und Sicherheitsinfrastruktur	4.060,0
Terminalerweiterung	1.880,0
Piste	1.000,0
Netzwerk Infrastruktur und Hardware	300,0
<b>Im Segment Sonstige Segmente in T€</b>	<b>2015</b>
Datenverarbeitungsmaschinen	2.697,1
Software	1.775,5
Trafostationen	1.518,2
Kältemaschinen	1.336,5
KV-Leitung	533,0
Passagierflussmessung	528,3

## › (15) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2016

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2016	133.502,6	0,0	133.502,6
Zugänge	104,9	0,0	104,9
Umbuchungen	12.562,1	0,0	12.562,1
Wertaufholung	5.970,3	0,0	5.970,3
Abschreibungen	-6.290,8	0,0	-6.290,8
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2016</b>	<b>145.849,2</b>	<b>0,0</b>	<b>145.849,2</b>

### › Stand zum 31.12.2016

Anschaffungskosten	226.378,3	0,0	226.378,3
Kumulierte Abschreibungen	-80.529,1	0,0	-80.529,1
<b>Nettobuchwert</b>	<b>145.849,2</b>	<b>0,0</b>	<b>145.849,2</b>

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2015

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2015	143.508,9	0,0	143.508,9
Zugänge	9.650,2	0,0	9.650,2
Umbuchungen	-11.763,9	0,0	-11.763,9
Umgliederung in zum Verkauf stehende Vermögenswerte	-4.307,9	0,0	-4.307,9
Wertaufholung	2.000,0	0,0	2.000,0
Abgänge	-17,8	0,0	-17,8
Abschreibungen	-5.566,9	0,0	-5.566,9
<b>Nettobuchwert zum 31.12.2015</b>	<b>133.502,6</b>	<b>0,0</b>	<b>133.502,6</b>

### › Stand zum 31.12.2015

Anschaffungskosten	217.889,2	0,0	217.889,2
Kumulierte Abschreibungen	-84.386,5	0,0	-84.386,5
<b>Nettobuchwert</b>	<b>133.502,6</b>	<b>0,0</b>	<b>133.502,6</b>

Hinsichtlich der Angaben zu den im Geschäftsjahr 2016 und 2015 erfassten Wertaufholungen siehe Anhang Erläuterung (7).

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

in T€	2016	2015
Mieteinnahmen	18.013,6	16.591,9
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	6.880,1	7.551,7
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	179,0	548,6

### Beizulegender Zeitwert

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien T€ 168.705,6 (Vorjahr: T€ 151.256,2).

### Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2017 (Vorjahr: Budgetierung 2016) und die langfristigen Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren:

- › Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 0,0% bis 2,0% (Vorjahr: 1,0% bis 2,0%)
- › Belegungsraten von 44,1% bis 100,0%, gewichteter Durchschnitt: 92,6% (Vorjahr: 39,6% bis 100,0%, gewichteter Durchschnitt: 86,5%)
- › Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0% (Vorjahr: 0,0%)
- › Steuersatz in Höhe von 25,0% bis 35,0% (Vorjahr: 25,0% bis 35,0%)
- › WACC nach Steuern in Höhe von 4,6% bis 6,1% (Vorjahr: 5,2%)

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

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

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

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.

in T€	2016	2015
Nettobuchwert zum 1.1.	45.801,2	44.366,2
Anteilige Periodengewinne	2.093,7	2.785,7
Rückzahlung von Eigenkapital	-5.000,0	0,0
Dividendenausschüttung	-2.659,7	-1.350,7
<b>Nettobuchwert zum 31.12.</b>	<b>40.235,1</b>	<b>45.801,2</b>

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

## › (17) Sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (LaR <sup>1</sup> )	419,8	390,8
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	157,8	89,0
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	262,0	301,8
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte (Afs <sup>2</sup> )	2.426,2	2.372,5
davon Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	116,3	116,3
davon langfristige Wertrechte, Wertpapiere (Eigenkapitaltitel) sowie Investmentfonds	2.309,9	2.256,1
Abgrenzungsposten <sup>3</sup>	32.064,0	32.710,7
	<b>34.910,0</b>	<b>35.474,0</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien: 1) LaR = Kredite und Forderungen (Loans and Receivables), 2) Afs = zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available-for-Sale), 3) kein Finanzinstrument

Die **ausgereichten Darlehen und Forderungen** beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC in Höhe von T€ 172,3 (Vorjahr: T€ 192,5) und Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 157,8 (Vorjahr: T€ 89,0), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 89,8 (Vorjahr: T€ 96,4) sowie eine Ausleihung betreffend die Vorfinanzierung eines Radweges für die Umlandgemeinden in Höhe von T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 13,0).

Die **zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte** betreffen längerfristig gehaltene Wertrechte und Wertpapiere (Eigenkapitaltitel) in Höhe von T€ 2.206,2 (Vorjahr: T€ 2.155,8), Anteile an Investmentfonds in Höhe von T€ 103,6 (Vorjahr: T€ 100,3) sowie

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen in Höhe von T€ 116,3 (Vorjahr: T€ 116,3), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

#### Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2016 und 2015):

- › GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.
- › Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.
- › VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.
- › Kirkop PV Farm Limited
- › Luqa PV Farm Limited – liquidiert 2016
- › Gudja PV Farm Limited – liquidiert 2016
- › Gudja Two PV Farm Limited – liquidiert 2016
- › Gudja Three PV Farm Limited – liquidiert 2016

Der **Abgrenzungsposten** betrifft eine geleistete Mietvorauszahlung für ein temporäres Nutzungsrecht von Grundstücken („Temporary Emphyteusis“). Diese Vorauszahlung wird über die Laufzeit, welche sich von 58 bis 65 Jahre bewegt, verteilt (siehe Kapitel „IV. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“).

## Kurzfristige Vermögenswerte

### › (18) Vorräte

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Hilfs- und Betriebsstoffe	5.970,2	5.763,5
	5.970,2	5.763,5

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

### › (19) Wertpapiere

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Schuldtitel (AfS <sup>1</sup> )	21.301,7	21.050,9
	21.301,7	21.050,9

Erläuterung der Bewertungskategorien: 1) AfS = zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available-for-Sale)

Bei dem Schuldtitel handelt es sich um eine Ergänzungskapitalobligation.

>

## › (20) Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Zum 31. Dezember 2016 werden Grundstücke mit einem Buchwert in Höhe von T€ 4.307,9 (Vorjahr: T€ 4.307,9) in der Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ nach IFRS 5 ausgewiesen. Die Flughafen-Wien-Gruppe erwartet weiterhin, dass der Verkauf dieser Grundstücke innerhalb des nächsten Jahres erfolgt. Die Grundstücke stehen im Zusammenhang mit vorgesehenen Veräußerungen für einen Gewerbe- und Industriepark im Umland und sind weiterhin dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Zum 31. Dezember 2015 waren zudem Gebäude mit einem Buchwert von T€ 69.095,1 in der Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ (Segment Retail & Properties) nach IFRS 5 ausgewiesen. Die Sachanlagen betreffen Hangar- und Flugbetriebsgebäude, die im Jahr 2015 erworben wurden und durch eine vereinnahmte Mietvorauszahlung zu Jahresbeginn 2016 wirtschaftlich an den Mieter Austrian Airlines übertragen wurden.

Die Vermögenswerte sind zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Es sind keine Wertminderungsaufwendungen entstanden. Die Bilanzierung gemäß IFRS 5 führte zum 31. Dezember 2016 sowie zum 31. Dezember 2015 auch zu keiner Erfassung von Gewinnen oder Verlusten.

## › (21) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	58.696,4	55.041,6
Abzüglich Wertberichtigungen	-3.926,7	-5.661,8
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	62,0	137,3
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (LaR<sup>1</sup>)</b>	<b>54.831,7</b>	<b>49.517,1</b>
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (LaR <sup>1</sup> )	2.425,0	2.114,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (LaR <sup>1</sup> )	43.162,9	2.913,4
Forderungen an Finanzamt <sup>2</sup>	2.816,8	10.562,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte <sup>2</sup>	1.028,7	799,6
Abgrenzungsposten <sup>2</sup>	3.158,5	3.610,1
	<b>107.423,5</b>	<b>69.517,7</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien: 1) LaR = Kredite und Forderungen (Loans and Receivables),  
2) kein Finanzinstrument

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, die mit Verbindlichkeiten für Lohn- und Gehaltsabgaben saldiert werden.

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Bewertungskategorie Kredite und Forderungen beinhalten kurzfristige Veranlagungen mit einer Bindungsdauer von mehr als drei Monaten in Höhe von T€ 40.000,0. Der durchschnittliche Zinssatz für die Veranlagung liegt bei 0,35%.

## › (22) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Kassenbestand	143,4	147,6
Guthaben bei Kreditinstituten	43.295,1	44.590,7
	<b>43.438,5</b>	<b>44.738,2</b>

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei Kreditinstituten lag zum 31. Dezember 2016 bei 0,00% (Vorjahr: 0,05%). Die Cash-Dispositionen in Malta sind Teil einer Nettingvereinbarung betreffend Verzinsung mit in Malta gehaltenen Finanzverbindlichkeiten. Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind keine Veranlagungen in fremden Währungen (Vorjahr: US\$ 200.000) enthalten.

Zum Stichtag sind wie im Vorjahr keine Termingelder zugunsten von inländischen Kreditinstituten als Pfand bestellt.

## Eigenkapital

### › (23) Grundkapital

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 84.000.000 Stück (Vorjahr: 21.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stückaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“). In der 28. ordentlichen Hauptversammlung der Flughafen Wien AG am 31. Mai 2016 wurde ein Aktiensplit im Verhältnis 1:4 beschlossen. Die Umstellung an der Wiener Börse erfolgte mit Wirkung 27. Juni 2016. Für jede Stückaktie erhielten die Aktionäre dadurch drei weitere Stückaktien. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 befanden sich daher 84.000.000 (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.

Nach dem Aktiensplit vom 27. Juni 2016 im Verhältnis 1:4 wurden die Vorjahreswerte betreffend Ergebnis je Aktie gemäß IAS 33.26 mit der aktuellen Aktienanzahl berechnet.

Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2016 vorgeschlagene Dividende beträgt € 0,625 (Vorjahr: € 0,50) je Aktie.

### › (24) Kapitalrücklagen

Das bei der im Geschäftsjahr 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und das in der Berichtsperiode 1995 bei der Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 stellen die Kapitalrücklagen des Konzerns dar und entsprechen jenen des Einzelabschlusses der Flughafen Wien AG.

### › (25) Sonstige Rücklagen

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

- a) Available-for-Sale-Rücklage: Die Available-for-Sale(AfS)-Rücklage resultiert aus kumulierten Gewinnen oder Verlusten aus der Marktwertbewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten. Diese werden im sonstigen Ergebnis nach Berücksichtigung von Beträgen, die bei einem Verkauf oder einer festgestellten Wertminderung in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen werden, erfasst.
- b) Neubewertung immaterielles Vermögen: Neubewertungsrücklage aus der anteiligen Aufwertung um die stillen Reserven der im Erstkonsolidierungszeitpunkt (2006) gehaltenen Altanteile an MMLC und MIA-Gruppe gemäß IFRS 3.59 (2004).
- c) Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen: Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis erfasst.
- d) Währungsumrechnungsrücklage: Die Währungsumrechnungsrücklage umfasst alle Umrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Jahresabschlusses von ausländischen Tochterunternehmen entstehen.

### › (26) Einbehaltene Ergebnisse

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden. Von diesen Ergebnissen kann jener Betrag an die Aktionäre der Muttergesellschaft ausgeschüttet werden, der in dem nach österreichischen Rechnungslegungsgrundsätzen aufgestellten Einzelabschluss der Flughafen Wien AG als „Bilanzgewinn“ zum 31. Dezember 2016 ausgewiesen ist.

### › (27) Nicht beherrschende Anteile

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

Die nicht beherrschenden Anteile an der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) betragen nach dem Closing vom 30. März 2016 zum Bilanzstichtag 4,15% (Vorjahr: 42,9%) sowie an Malta International Airport plc und seinen Tochterunternehmen

(MIA-Gruppe) durchgerechnet 51,56% (Vorjahr: durchgerechnet 67,06%). Der Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen im Geschäftsjahr 2016 ist unter Anhang 36 erläutert.

Die nicht beherrschenden Anteile an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation) betreffen die Anteile des Mitgesellschafters Raiffeisen-Invest-Gesellschaft m.b.H.

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

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

## Langfristige Schulden

### › (28) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Abfertigungen	85.049,8	85.417,7
Pensionen	18.225,2	18.124,1
Jubiläumsgelder	25.954,7	25.985,3
Altersteilzeit	20.638,2	21.055,0
Sonstige übrige Rückstellungen	3.434,4	8.215,3
	<b>153.302,3</b>	<b>158.797,4</b>

### Leistungsorientierte Abfertigungspläne österreichischer Konzerngesellschaften

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

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

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

### Versicherungsmathematische Annahmen

Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ zu entnehmen.

### › Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2016	2015
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	85.417,7	82.959,5
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	6.614,3	6.707,5
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-2.111,3	-308,2
davon aus finanziellen Annahmen	1.271,1	0,0
davon aus demografischen Annahmen	-2.995,8	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	-386,6	-308,2
Abfertigungszahlungen	-4.870,9	-3.941,1
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>85.049,8</b>	<b>85.417,7</b>

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -23.371,4 (Vorjahr: T€ -24.954,9).

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2016	2015
Dienstzeitaufwand	5.100,4	5.234,2
Zinsaufwand	1.513,8	1.473,3
<b>Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand<sup>1</sup></b>	<b>6.614,3</b>	<b>6.707,5</b>

1) Ohne freiwillige Abfertigungen

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertungsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 5.861,0 (Vorjahr: T€ 5.105,3).

### Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2016 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 10,2 Jahren (Vorjahr: 10,5 Jahre).

### Sensitivitätsanalysen

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

### › Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Abfertigungen

in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-7.891,4	9.286,2
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	8.545,1	-7.444,1

## Leistungsorientierte Pensionspläne

### Leistungsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften

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

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

### Leistungsorientierte Pensionspläne maltesischer Konzerngesellschaften

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

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

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

### Versicherungsmathematische Annahmen

Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ zu entnehmen.

## Beitragsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften

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

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

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

### › Entwicklung der Rückstellung für Pensionen

in T€	2016	2015
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	18.124,1	20.624,5
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	361,1	431,0
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	647,8	-1.711,7
davon aus finanziellen Annahmen	677,1	546,0
davon aus demografischen Annahmen	0,0	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	-29,3	-2.257,7
Pensionszahlungen	-907,8	-1.219,7
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>18.225,2</b>	<b>18.124,1</b>

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für Pensionsrückstellungen T€ -1.522,4 (Vorjahr: T€ -1.047,7).

### › Der Personalaufwand enthält:

in T€	2016	2015
Dienstzeitaufwand	114,8	129,9
Zinsaufwand	246,3	301,1
<b>Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand<sup>1</sup></b>	<b>361,1</b>	<b>431,0</b>

1) Ohne Pensionskassenbeiträge

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.015,5 (Vorjahr: T€ 1.046,3).

### Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2016 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 13,7 Jahren (Vorjahr: 13,6 Jahre).

### Sensitivitätsanalysen

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

#### › Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Pensionen

in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-1.135,3	1.324,3
Bezugssteigerung Anwartschaft	2,7	-2,5
Bezugssteigerung Leistungsphase	1.282,9	-1.126,4

### Rückstellungen für Jubiläumsgelder österreichischer Konzerngesellschaften

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

#### › Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2016	2015
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	25.985,3	23.653,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	890,3	3.017,5
Jubiläumsgeldzahlungen	-920,9	-685,2
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>25.954,7</b>	<b>25.985,3</b>

#### › Der Personalaufwand enthält:

in T€	2016	2015
Dienstzeitaufwand	1.880,6	1.686,0
Zinsaufwand	453,1	411,0
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-1.443,3	920,6
<b>Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand</b>	<b>890,3</b>	<b>3.017,5</b>

## Rückstellungen für Altersteilzeit österreichischer Konzerngesellschaften

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

### › Entwicklung der Rückstellung für Altersteilzeit

in T€	2016	2015
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	21.055,0	21.425,1
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	4.259,9	3.996,7
Altersteilzeitzahlungen	-4.676,7	-4.366,9
<b>Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen</b>	<b>20.638,2</b>	<b>21.055,0</b>

### › Der Personalaufwand enthält:

in T€	2016	2015
Dienstzeitaufwand	3.290,8	3.433,0
Zinsaufwand	55,5	57,3
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	913,6	506,5
<b>Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand</b>	<b>4.259,9</b>	<b>3.996,7</b>

## Sonstige übrige Rückstellungen

in T€	1.1.2016	Um- buchung <sup>1</sup>	Auflösung	31.12.2016
Sonstige übrige Rückstellungen	8.215,3	-4.781,0	0,0	3.434,4

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

Die sonstigen übrigen Rückstellungen wurden aufgrund von Unwesentlichkeit nicht abgezinst.

in T€	1.1.2015	Um- buchung <sup>1</sup>	Auflösung	31.12.2015
Sonstige übrige Rückstellungen	19.175,1	339,1	-11.298,9	8.215,3

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

Im Geschäftsjahr 2015 konnte eine Rückstellung für drohende Verluste für Bestandsrisiken aus Operating-Leasing-Verträgen aufgrund geänderter Rahmenbedingungen in Höhe von T€ 11.298,9 aufgelöst werden.

## › (29) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (FLAC <sup>1</sup> )	63.917,0	137.104,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten (FLAC <sup>1</sup> )	396.310,3	416.525,5
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>460.227,3</b>	<b>553.629,6</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) FLAC = finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

In den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind Barvorlagen in Höhe von € 32,5 Mio. (Vorjahr: € 34,0 Mio.) enthalten.

### › Die Finanzverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Bis zu einem Jahr	63.917,0	137.104,1
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	112.544,4	120.190,7
Mehr als fünf Jahre	283.765,9	296.334,8
	<b>460.227,3</b>	<b>553.629,6</b>

### › Die Finanzverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
<b>Stand 1.1.2016</b>	<b>416.525,5</b>	<b>137.104,1</b>	<b>553.629,6</b>
Rückzahlungen	-3.800,0	-89.602,3	-93.402,3
Umgliederung	-16.415,2	16.415,2	0,0
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>396.310,3</b>	<b>63.917,0</b>	<b>460.227,3</b>

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen. Die durchschnittliche Verzinsung der Finanzverbindlichkeiten beträgt 4,15% (Vorjahr: 4,20%).

Details zu Besicherungen sind in Anhangelerläuterung (37) angeführt.

## › (30) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Andere finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC <sup>1</sup> )	10.633,2	10.233,7
Abgrenzungsposten <sup>2</sup>	32.284,5	22.076,9
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln <sup>2</sup>	709,6	933,6
	<b>43.627,3</b>	<b>33.244,2</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien: 1) FLAC = finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost), 2) kein Finanzinstrument

Die anderen finanziellen Verbindlichkeiten betreffen Mietaufwendungen, welche über die Vertragslaufzeit linear erfasst werden.

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

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

## › (31) Latente Steuern

in T€	31.12.2016	31.12.2015
<b>Aktive latente Steuerabgrenzung</b>		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	2.489,2	1.113,1
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	134,5
Rückstellungen für Abfertigungen	10.205,3	10.568,2
Rückstellungen für Pensionen	2.891,7	2.792,4
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	2.899,6	3.014,1
Sonstige Verbindlichkeiten	4.616,6	4.243,2
Sonstige Rückstellungen	745,2	896,5
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	0,0	76,8
	<b>23.847,7</b>	<b>22.838,9</b>
<b>Passive latente Steuerabgrenzung</b>		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	82.243,4	80.210,9
Wertpapiere	325,4	262,7
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	225,8	384,4
	<b>82.794,7</b>	<b>80.858,0</b>
<b>Steuerabgrenzung (saldiert)</b>	<b>-58.947,0</b>	<b>-58.019,1</b>

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€	2016	2015
Stand zum 1.1.	22.838,9	22.690,5
Erfolgswirksame Veränderungen	1.363,5	598,7
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	-354,7	-450,4
Stand zum 31.12.	23.847,7	22.838,9

### › Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2016	2015
Stand zum 1.1.	80.858,0	83.319,1
Erfolgswirksame Veränderungen	1.861,4	-2.376,8
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Wertrechte langfristiges Vermögen	12,6	-23,9
Schuldtitel (Wertpapiere) kurzfristiges Vermögen	62,7	-60,3
Summe erfolgsneutrale Veränderungen	75,3	-84,3
Stand zum 31.12.	82.794,7	80.858,0

Bei der Berechnung der tatsächlichen und latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde der geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25% bzw. für Malta von 35% angewandt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen (für Malta 5,0% bis 35,0% und für die Slowakei 22,0%) berechnet.

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

Auf at-Equity-bilanzierte Beteiligungen und Anteile an Tochtergesellschaften bzw. Gemeinschaftsunternehmen wurden keine latenten Steuern gebildet. Insgesamt bestehen aus at-Equity-bilanzierten Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen temporäre Differenzen in Höhe von T€ 1.934,1 (Vorjahr: T€ 2.500,2), welche zu passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 483,5 (Vorjahr: T€ 625,0) führen würden.

Zum 31. Dezember 2016 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 1.609,0 (Vorjahr: T€ 1.726,1) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen im Wesentlichen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge.

## Kurzfristige Schulden

### › (32) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Nicht konsumierte Urlaube	8.846,5	8.810,2
Andere Personalansprüche	9.105,1	8.385,4
Ertragsteuern	1.585,4	27.555,0
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	41.681,2	42.034,0
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	13.349,1	7.261,5
Sonstige übrige Rückstellungen	14.150,9	10.845,2
	<b>88.718,2</b>	<b>104.891,3</b>

### › Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2016

in T€	1.1.2016	Um- buchung	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- weisung	31.12.2016
Nicht konsumierte Urlaube	8.810,2	0,0	-318,9	-204,0	559,3	8.846,5
Andere Personalansprüche	8.385,4	0,0	-6.032,9	-1.159,3	7.911,9	9.105,1
Ertragsteuern	27.555,0	0,0	-24.885,7	-2.643,5	1.559,6	1.585,4
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	42.034,0	0,0	-33.267,8	-1.391,4	34.306,5	41.681,2
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	7.261,5	0,0	-6.828,9	-380,7	13.297,1	13.349,1
Sonstige übrige Rückstellungen	10.845,2	4.781,0	-8.899,3	-1.225,4	8.649,5	14.150,9
	<b>104.891,3</b>	<b>4.781,0</b>	<b>-80.233,5</b>	<b>-7.004,3</b>	<b>66.283,9</b>	<b>88.718,2</b>

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

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

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

### › (33) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Gegenüber Dritten	31.956,9	35.790,1
Gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	681,4	776,3
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	1.955,5	2.115,6
	<b>34.593,7</b>	<b>38.682,0</b>

### › (34) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	5.397,1	13.941,6
Kreditorische Debitoren	995,4	1.604,0
Umweltfonds	0,0	41.335,8
Andere sonstige Verbindlichkeiten	10.035,3	7.627,2
Abgrenzungsposten Löhne	7.265,7	8.076,6
<b>Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC<sup>1</sup>)</b>	<b>23.693,5</b>	<b>72.585,1</b>
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern <sup>2</sup>	938,4	1.429,5
Andere Abgrenzungsposten <sup>2</sup>	2.781,1	1.954,1
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	7.301,0	8.175,4
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln <sup>2</sup>	222,5	207,4
	<b>34.936,5</b>	<b>84.351,5</b>

Erläuterung der Bewertungskategorien: 1) FLAC = finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost), 2) kein Finanzinstrument

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds betrafen die Verpflichtungen aus dem Mediationsverfahren, die aufgrund des abweisenden Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichts zum Bauvorhaben Projekt 3. Piste per 31. Dezember 2016 unter Korrektur der aktivierten Projektkosten ausgebucht wurden.

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

## IX. Konzern-Geldflussrechnung

### › (35) Konzern-Geldflussrechnung

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

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

Zur Berücksichtigung von Anschaffungen (Investitionen) von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen (inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien) und Finanzanlagen aus Vorperioden, die im Geschäftsjahr zahlungsunwirksam (Vorjahr: zahlungswirksam) wurden, wurden T€ 3.589,5 (Vorjahr: T€ 3.475,8) von den Auszahlungen für Anlagenzugänge abgerechnet (Vorjahr: hinzugerechnet).

## X. Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen

### › (36) Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen

Mit 30. März 2016 erwarb der Konzern 100% der Anteile an MIA HOLDINGS (CANADA) LIMITED und MMLC Holdings Malta Limited. Dadurch stieg der Anteil an dem Tochterunternehmen Malta Mediterranean Link Consortium Limited von 57,1% auf 95,85%. Unter Berücksichtigung des 10,1%-Anteils der VIE (Malta) Limited erhöhte sich auch der durchgerechnete Anteil an der Malta International Airport Gruppe von 32,94% auf 48,44%.

Die nicht beherrschenden Anteile per 31. Dezember 2016 betreffen daher 4,15% der Anteile an der Malta Mediterranean Link Consortium Limited sowie durchgerechnet 51,56% der Anteile am Malta International Airport plc. Die Angaben betreffend wesentliche nicht beherrschende Anteile sind der Anlage 3 zum Anhang zu entnehmen.

Bezüglich des Erwerbs der MMLC Holdings Malta Limited wird auf das Kapitel „Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis“ verwiesen.

Der Konzern erfasste eine Verringerung der nicht beherrschenden Anteile von T€ 22.510,6 sowie eine Verringerung der einbehaltenen Ergebnisse von T€ 37.898,9, die den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzurechnen ist. Der Buchwert der erworbenen nicht beherrschenden Anteile ergibt sich wie folgt:

T€	
Buchwert der erworbenen nicht beherrschenden Anteile	22.510,6
Gezahlter Kaufpreis an nicht beherrschende Anteile <sup>1</sup>	60.409,5
<b>Rückgang des Eigenkapitals der Eigentümer des Mutterunternehmens</b>	<b>-37.898,9</b>

1) Kaufpreis in Höhe von T€ 63.688,8 abzüglich erworbener Zahlungsmittel der MMLC Holdings Malta Limited

## XI. Finanzinstrumente und Risikomanagement

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

#### Forderungen, ausgereichte Darlehen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die folgenden Tabellen zeigen eine Überfälligkeitsanalyse der Forderungen, ausgereichten Darlehen, sonstigen finanziellen Vermögenswerte und kurzfristigen Wertpapiere der Kategorie „Loans and Receivables“ sowie die Entwicklung der Wertberichtigungen.

2016 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2016	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tagen	von 91 bis 180 Tagen	von 181 bis 360 Tagen	mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	100.419,5	91.818,4	448,9	5.796,5	1.151,1	469,4	75,0
Restlaufzeit über 1 Jahr	419,8	419,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>100.839,4</b>	<b>92.238,2</b>	<b>448,9</b>	<b>5.796,5</b>	<b>1.151,1</b>	<b>469,4</b>	<b>75,0</b>

2015 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2015	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tagen	von 91 bis 180 Tagen	von 181 bis 360 Tagen	mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	54.545,0	44.150,5	1.907,8	4.937,2	528,9	426,4	32,4
Restlaufzeit über 1 Jahr	390,8	390,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>54.935,8</b>	<b>44.541,3</b>	<b>1.907,8</b>	<b>4.937,2</b>	<b>528,9</b>	<b>426,4</b>	<b>32,4</b>

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:

2016 in T€	Wert- berichtigung 1.1.2016	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wert- berichtigung 31.12.2016
Einzelwert- berichtigungen	8.703,6	-2.147,3	-337,3	738,1	6.957,1
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	14,1	0,0	0,0	0,4	14,5
<b>Summe</b>	<b>8.717,7</b>	<b>-2.147,3</b>	<b>-337,3</b>	<b>738,5</b>	<b>6.971,6</b>

2015 in T€	Wert- berichtigung 1.1.2015	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wert- berichtigung 31.12.2015
Einzelwert- berichtigungen	9.688,7	-526,2	-1.303,7	844,7	8.703,6
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	45,9	0,0	-31,7	0,0	14,1
<b>Summe</b>	<b>9.734,6</b>	<b>-526,2</b>	<b>-1.335,4</b>	<b>844,7</b>	<b>8.717,7</b>

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen (im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen) betragen in der Berichtsperiode 2016 T€ 299,3 (Vorjahr: T€ 325,5).

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

2016 in T€	Buchwert vor Wert- berichtigungen 31.12.2016	Einzelwert- berichtigung 31.12.2016	Pauschale (Einzel-)Wert- berichtigung 31.12.2016	Buchwert nach Wertberichti- gungen 31.12.2016
Überfällig < 1 Jahr	458,5	404,4	1,0	53,1
Überfällig > 1 Jahr	7.173,4	6.552,7	13,5	607,2
<b>Summe</b>	<b>7.631,9</b>	<b>6.957,1</b>	<b>14,5</b>	<b>660,3</b>

2015 in T€	Buchwert vor Wert- berichtigungen 31.12.2015	Einzelwert- berichtigung 31.12.2015	Pauschale (Einzel-)Wert- berichtigung 31.12.2015	Buchwert nach Wertberichti- gungen 31.12.2015
Überfällig < 1 Jahr	1.125,3	818,7	1,9	304,6
Überfällig > 1 Jahr	10.154,4	7.884,9	12,2	2.257,3
<b>Summe</b>	<b>11.279,7</b>	<b>8.703,6</b>	<b>14,1</b>	<b>2.561,9</b>

## Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

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

2016 in T€	Wäh- rung	Buchwert 31.12.2016	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2016	Cashflows			Zins- satz <sup>1</sup>
				< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinsten Finanzverbind- lichkeiten	EUR	390.130,0	526.128,8	45.081,4	162.520,1	318.527,2	4,71%
Variabel verzins- te Finanzver- bindlichkeiten	EUR	70.097,3	76.551,0	37.140,6	10.535,5	28.874,9	1,08%
Lieferantenver- bindlichkeiten	EUR	34.593,7	34.593,7	34.593,7	0,0	0,0	
Sonstige Ver- bindlichkeiten	EUR	34.326,6	34.326,6	23.693,5	0,0	10.633,2	
<b>Summe</b>		<b>529.147,6</b>	<b>671.600,0</b>	<b>140.509,2</b>	<b>173.055,6</b>	<b>358.035,3</b>	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

2015 in T€	Wäh- rung	Buchwert 31.12.2015	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2015	Cashflows			Zins- satz <sup>1</sup>
				< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinsten Finanzverbind- lichkeiten	EUR	439.796,3	602.337,3	66.422,9	175.905,8	360.008,6	4,91%
Variabel verzins- te Finanzver- bindlichkeiten	EUR	113.833,3	117.748,8	92.120,2	12.040,8	13.587,9	1,49%
Lieferantenver- bindlichkeiten	EUR	38.682,0	38.682,0	38.682,0	0,0	0,0	
Sonstige Ver- bindlichkeiten	EUR	82.818,9	82.818,9	72.585,1	0,0	10.233,7	
<b>Summe</b>		<b>675.130,4</b>	<b>841.587,0</b>	<b>269.810,2</b>	<b>187.946,6</b>	<b>383.830,2</b>	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

Von den Bankdarlehen sind aufgrund vertraglicher Bedingungen T€ 378.667,5 (Vorjahr: T€ 427.721,3) durch Garanten besichert, die im Gegenzug ein Haftungsentgelt erhalten.

Der Kreditvertrag mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) in Höhe von T€ 400.000,0 (derzeit aushaftend: T€ 375.000,0) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Mit 5. August 2016 wurden die Haftungsquoten für das gesamte Kreditobligo durch Garantentausch auf nunmehr drei der fünf bestehenden Garanten neu aufgeteilt.

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2016 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 2016 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

Finanzverbindlichkeiten in Höhe von T€ 13.275,0 der Flughafen Malta Gruppe sind durch eine allgemeine Hypothek besichert. Die Hypothek umfasst die Vermögenswerte der MIA-Gruppe mit Ausnahme des Terminals und anderer Gebäude. Die MIA-Gruppe hat im Ausmaß von T€ 16.000,0 weitere Garantien für Finanzverbindlichkeiten abgegeben.

Finanzverbindlichkeiten im Ausmaß von T€ 2.710,0 (Vorjahr: T€ 4.810,0) sind mit Unternehmensanteilen (Aktien betreffend Tochterunternehmen) besichert.

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

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

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

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

Der beizulegende Zeitwert des Fonds der Kategorie „Available-for-Sale“ (AfS) bezieht sich auf einen börsennotierten Fonds (Stufe 1).

Der beizulegende Zeitwert der Wertrechte der Kategorie „Available-for-Sale“ (AfS) bezieht sich auf Wertrechte aus Lebensversicherungen und wird anhand des Aktivierungswerts der Polizzen ermittelt. Dieser ergibt sich aus dem Gesamtwert von Deckungskapital und Gewinnbeteiligungen für die jeweilige Polizze (Stufe 2).

Der beizulegende Zeitwert der Schuldtitel (Wertpapiere) der Kategorie „Available-for-Sale“ (AfS) wird auf Basis von einem aus Credit Spread und Zinsrisiko ermittelten Kurs errechnet (Stufe 2).

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

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und Wertansätze der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, gegliedert nach Bewertungskategorien. Die Angaben zum beizulegenden Zeitwert für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zum Zeitwert erfasst sind, dienen Informationszwecken. Da die Bilanzpositionen „Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ sowie „Übrige Verbindlichkeiten“ sowohl Finanzinstrumente als auch nicht finanzielle Vermögenswerte bzw. nicht finanzielle Verbindlichkeiten enthalten, wurde die Zeile „Kein Finanzinstrument“ eingeführt, um eine Überleitung der Buchwerte zur entsprechenden Bilanzposition zu gewährleisten.

### **Erläuterung der Bewertungskategorien:**

- › LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)
- › AfS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available-for-Sale)
- › FLAC – finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten

AKTIVA		Buchwerte		
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen	
Beträge in T€	Bewertungskategorie	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte
<b>31. Dezember 2016</b>				
<b>Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst</b>				
Wertrechte	AfS	1.573,6		
Fonds	AfS	103,6		
Schuldtitel (Wertpapiere)	AfS		21.301,7	
<b>Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup>	LaR			54.831,7
Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen	LaR			2.425,0
Sonstige Forderungen <sup>3</sup>	LaR			43.162,9
Ausgereichte Darlehen	LaR	419,8		
Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) <sup>2</sup>	AfS	632,6		
Beteiligungen <sup>2</sup>	AfS	116,3		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve			
<b>Kein Finanzinstrument</b>				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	32.064,0		7.004,0
<b>Summe</b>		<b>34.910,0</b>	<b>21.301,7</b>	<b>107.423,5</b>
<b>31. Dezember 2015</b>				
<b>Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst</b>				
Wertrechte	AfS	1.523,2		
Fonds	AfS	100,3		
Schuldtitel (Wertpapiere)	AfS		21.050,9	
<b>Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup>	LaR			49.517,1
Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen	LaR			2.114,4
Sonstige Forderungen <sup>3</sup>	LaR			2.913,4
Ausgereichte Darlehen	LaR	390,8		
Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) <sup>2</sup>	AfS	632,6		
Beteiligungen <sup>2</sup>	AfS	116,3		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve			
<b>Kein Finanzinstrument</b>				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	32.710,7		14.972,7
<b>Summe</b>		<b>35.474,0</b>	<b>21.050,9</b>	<b>69.517,7</b>

1) Abzüglich Wertberichtigungen inklusive Forderungen gegenüber nicht einbezogenen verbundenen Unternehmen

2) Aufgrund von Unwesentlichkeit (und einer fehlenden Kursnotiz) unterbleibt hierzu eine Angabe.

3) Abzüglich Wertberichtigungen

		Zeitwert				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	Wertansatz nach IAS 39
	1.573,6		1.573,6		1.573,6	Zeitwert erfolgsneutral
	103,6	103,6			103,6	Zeitwert erfolgsneutral
	21.301,7		21.301,7		21.301,7	Zeitwert erfolgsneutral
	54.831,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
	2.425,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
	43.162,9					Fortgeführte Anschaffungskosten
	419,8					Fortgeführte Anschaffungskosten
	632,6					Anschaffungskosten
	116,3					Anschaffungskosten
43.438,5	43.438,5					Nominalwert = Zeitwert
	39.068,0					
43.438,5	207.073,7					

	1.523,2		1.523,2		1.523,2	Zeitwert erfolgsneutral
	100,3	100,3			100,3	Zeitwert erfolgsneutral
	21.050,9		21.050,9		21.050,9	Zeitwert erfolgsneutral
	49.517,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
	2.114,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
	2.913,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
	390,8					Fortgeführte Anschaffungskosten
	632,6					Anschaffungskosten
	116,3					Anschaffungskosten
44.738,2	44.738,2					Nominalwert = Zeitwert
	47.683,3					
44.738,2	170.780,7					

>

PASSIVA		Buchwerte			
		Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden	
Beträge in T€	Bewertungs-kategorie	Finanzver-bindlich-keiten	Übrige Verbind-lichkeiten	Finanz-verbind-lichkeiten	Lieferan-tenver-bindlich-keiten
<b>31. Dezember 2016</b>					
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert					
n. a.					
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert					
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC				34.593,7
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	396.310,3		63.917,0	
Übrige Verbindlichkeiten	FLAC		10.633,2		
<b>Keine finanzielle Schulden</b>					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		32.994,1		
<b>Summe</b>		<b>396.310,3</b>	<b>43.627,3</b>	<b>63.917,0</b>	<b>34.593,7</b>
<b>31. Dezember 2015</b>					
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert					
n. a.					
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert					
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC				38.682,0
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	416.525,5		137.104,1	
Übrige Verbindlichkeiten	FLAC		10.233,7		
<b>Keine finanzielle Schulden</b>					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		23.010,5		
<b>Summe</b>		<b>416.525,5</b>	<b>33.244,2</b>	<b>137.104,1</b>	<b>38.682,0</b>

		Zeitwert				
Übrige Verbindlichkeiten	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	Wertansatz nach IAS 39
	34.593,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
	460.227,3		503.433,0		503.433,0	Fortgeführte Anschaffungskosten
23.693,5	34.326,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
11.243,0	44.237,2					
<b>34.936,5</b>	<b>573.384,8</b>					

	38.682,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
	553.629,6		575.171,8		575.171,8	Fortgeführte Anschaffungskosten
72.585,1	82.818,9					Fortgeführte Anschaffungskosten
11.766,4	34.776,9					
<b>84.351,5</b>	<b>709.907,3</b>					

## Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2016 in T€	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand
Barreserve	1.100,1	
Kredite und Forderungen (LaR)	512,8	
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	2.043,0	
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-22.201,5
<b>Summe</b>	<b>3.655,8</b>	<b>-22.201,5</b>

2015 in T€	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand
Barreserve	1.007,9	
Kredite und Forderungen (LaR)	61,9	
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	1.649,5	
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-24.531,1
<b>Summe</b>	<b>2.719,3</b>	<b>-24.531,1</b>

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.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie „Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten“ in Höhe von netto T€ 22.201,5 (Vorjahr: T€ 24.531,1) beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert.

Im Rahmen der erfolgsneutralen Erfassung der Wertänderungen von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten wurden im Geschäftsjahr 2016 Bewertungsgewinne (Vorjahr: -verluste) von brutto T€ 304,5 bzw. netto abzüglich latenter Steuern T€ 229,2 (Vorjahr: brutto T€ 182,6; netto T€ 141,9) im sonstigen Ergebnis erfasst.

Das Nettoergebnis aus dem Abgang betrifft im Geschäftsjahr 2015 den Abgang eines Wertrechts sowie den Verkauf der Beteiligung an der Valletta Cruise Port plc.

Aus der Folgebewertung

Zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung	Aus Abgang	Nettoergebnis 2016
	-2,3			-2,3
		-700,5		-700,5
304,5				304,5
				0,0
304,5	-2,3	-700,5	0,0	-398,3

Aus der Folgebewertung

Zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung	Aus Abgang	Nettoergebnis 2015
	-4,6			-4,6
		165,2		165,2
-182,6			1.745,0	1.562,5
				0,0
-182,6	-4,6	165,2	1.745,0	1.723,0

## › (38) Risikomanagement

### **Finanzwirtschaftliche Risiken**

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktrisiken wie Risiken aus der Veränderung der Zinssätze, der Wechselkurse und der Börsenkurse. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Marktrisiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte derivative und nicht derivative Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Geldfluss des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt und kommen für Handels- oder andere spekulative Zwecke nicht zum Einsatz. Zur Minderung des Kreditrisikos werden die Sicherungsgeschäfte grundsätzlich nur mit führenden Finanzinstituten erstklassiger Bonität abgeschlossen.

Die Grundzüge der Finanzpolitik werden jährlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Die Umsetzung der Finanzpolitik sowie das laufende Risikomanagement obliegen der Konzern-Treasury-Abteilung. Bestimmte Transaktionen bedürfen der vorherigen Genehmigung durch den Bereichsleiter und bei Überschreiten von bestimmten Wertgrenzen durch den Gesamtvorstand, der darüber hinaus regelmäßig über den Umfang und den Betrag der aktuellen Risikoexposition informiert wird. Die Treasury-Abteilung betrachtet das effektive Management des Liquiditätsrisikos sowie des Marktrisikos als eine ihrer Hauptaufgaben.

### **Liquiditätsrisiko**

Aufgabe der Liquiditätssicherung ist die jederzeitige Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der Unternehmensgruppe. Basis der Liquiditätssteuerung ist eine kurz- und langfristige Liquiditätsplanung, die laufend Soll-Ist-Analysen unterzogen und bei Bedarf angepasst wird. Hierzu erhält die zentrale Treasury-Abteilung Informationen von den einzelnen Konzernbereichen, um ein Liquiditätsprofil zu erstellen. Durch diese aktive Steuerung von Zahlungsströmen wird der Zinssaldo optimiert. Zusätzlich werden Teile der Finanzinvestitionen in Wertrechten (Investmentfonds, Anleihen) und Termingelder gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangeläuterung (37) 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 Kreditrating 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, das Einfordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie die vermehrte 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 repräsentieren gleichzeitig das maximale Ausfall- und Bonitätsrisiko, da zum Abschlussstichtag keine wesentlichen das maximale Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen (wie z. B. Aufrechnungsvereinbarungen) bestehen.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangelerläuterung (37) dargestellt. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen und Risiken sind unter der Anhangelerläuterung (40) dargestellt.

### Zinsrisiko

Das Zinsänderungsrisiko stellt das Risiko dar, dass der beizulegende Zeitwert oder künftige Zahlungsströme eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen des Marktzinssatzes schwanken. Das Zinsrisiko beinhaltet das Barwertrisiko bei fest verzinsten Finanzinstrumenten und das Zahlungsstromrisiko bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten und liegt vor allem bei langfristigen Finanzinstrumenten vor. Solche längeren Laufzeiten sind im operativen Bereich von untergeordneter Bedeutung, können jedoch bei Finanzanlagen, Wertpapieren und Finanzschulden wesentlich sein.

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt Zinsrisiken vorwiegend in der Eurozone.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche Auswirkungen hypothetischer Änderungen von relevanten Risikovariablen auf Ergebnis und Eigenkapital zeigen. Neben Zinsänderungsrisiken unterliegt der Flughafen-Wien-Konzern Währungsrisiken und Preisrisiken von Beteiligungen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag bezogen werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie allenfalls auf das Eigenkapital dar. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- › Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7.
- › Zinssatzänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2016 um 100 Basispunkte höher/niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis 2016 um T€ 330,2 niedriger bzw. T€ 330,2 höher gewesen. Das Eigenkapital unter Berücksichtigung der Steuerwirkung wäre um T€ 280,7 niedriger bzw. T€ 280,7 höher gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung ergibt sich aus potenziellen Effekten aus variabel verzinslichen Wertpapieren und Finanzschulden. >

Zum 31. Dezember 2015 waren nur kurzfristige variable Finanzverbindlichkeiten mit einer Laufzeit von unter einem Jahr im Bestand. Daher ergaben sich keine hypothetischen Ergebnisauswirkungen aus variablen Finanzschulden.

### **Währungsrisiko**

Währungskursrisiken entstehen bei Finanzinstrumenten, die auf eine andere als die funktionale Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft lauten, in der sie bewertet werden. Für Zwecke der IFRS besteht kein Währungskursrisiko bei Finanzinstrumenten, die auf die funktionale Währung lauten. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung bleiben im Sinne von IFRS 7 unberücksichtigt.

Die Währungskursrisiken des Flughafen-Wien-Konzerns resultieren aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Fremdwährungsrisiken im Investitionsbereich sind vorwiegend auf den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungen an ausländischen Unternehmen zurückzuführen. Zum Abschlussstichtag unterlag der Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Transaktionen im Investitionsbereich.

Im operativen Bereich wickeln die einzelnen Konzernunternehmen ihre Aktivitäten nahezu ausschließlich in ihrer jeweiligen funktionalen Währung (Euro) ab, die der Berichtswährung des Flughafen-Wien-Konzerns entspricht. Deshalb wird das Wechselkursrisiko des Konzerns aus der laufenden operativen Tätigkeit als gering eingeschätzt.

Währungsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 grundsätzlich mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Als relevante Risikovariablen gelten grundsätzlich alle nicht funktionalen Währungen, in denen der Konzern Finanzinstrumente eingeht. Den Währungssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

Wesentliche originäre monetäre Finanzinstrumente wie Forderungen, verzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Fremdkapitalinstrumente, flüssige Mittel oder verzinsliche Schulden sind vorwiegend unmittelbar in funktionaler Währung denominated. Währungskursänderungen haben daher im Wesentlichen keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.

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

Demnach ist das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den Flughafen-Wien-Konzern zum Abschlussstichtag als nicht wesentlich anzusehen.

### **Sonstige Preisrisiken**

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung zu Marktrisiken auch Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf Preise von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen insbesondere Börsenkurse oder Indizes in Frage. Zum 31. Dezember 2016 und 2015 hatte der Flughafen-Wien-Konzern – von Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen und unwesentlichen Beteiligungen abgesehen – keine als zur Veräußerung verfügbare kategorisierte Beteiligung im Bestand.

## Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des Flughafen-Wien-Konzerns zielt ab auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts und die Einhaltung einer für die Wahrung einer ausgezeichneten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

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

in T€	2016	2015
Finanzschulden	460.227,3	553.629,6
– liquide Mittel	-43.438,5	-44.738,2
– kurzfristige Veranlagung <sup>1</sup>	-40.000,0	0,0
– kurzfristige Wertpapiere	-21.301,7	-21.050,9
<b>= Nettoverschuldung</b>	<b>355.487,1</b>	<b>487.840,5</b>
/ Buchwert Eigenkapital	1.143.975,2	1.139.284,9
<b>= Gearing</b>	<b>31,1%</b>	<b>42,8%</b>

1) Die kurzfristigen Veranlagen betreffen Termingelder, siehe Anhanglerläuterung (21).

Das Gearing reduzierte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch Tilgung von Fremdmitteln.

Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, diese Relation etwa auf dem 2,5-fachen Wert zu halten. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 1,1 (2015: 1,6).

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

## XII. Sonstige Angaben

### › (39) Leasingverhältnisse

#### Operating Leasing

##### 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 an den Standorten Flughafen Wien und Flughafen Malta (inkl. der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien).

in T€	2016	2015
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	156.376,8	157.049,8
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	37.372,3	37.139,9

##### Künftige Mindestleasingzahlungen:

Bis zu einem Jahr	90.203,8	78.511,5
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	253.485,0	213.722,1
Länger als fünf Jahre	101.040,6	131.849,7

##### Flughafen Wien als Leasingnehmer

in T€	2016	2015
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	2.748,8	7.815,6
davon erfolgswirksam als Aufwand erfasste bedingte Mietzahlungen (Zins)	0,0	569,2

##### Künftige Mindestleasingzahlungen:

Bis zu einem Jahr	2.063,8	2.014,2
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	8.279,8	8.623,5
Länger als fünf Jahre	110.970,2	112.127,3

Die in der Geschäftsperiode 2015 erfolgswirksam als Aufwand erfassten bedingten Mietzahlungen waren an einen festen Referenzzinssatz (6-M-EURIBOR) gebunden.

Zahlungen aus Operating-Lease-Verträgen betreffen die Grundmiete, die an die Regierung von Malta für ein temporäres Nutzungsrecht („Temporary Emphyteusis“) zu bezahlen ist. Die Leasinglaufzeit für diese Verträge bewegt sich von 58 bis 65 Jahre. Die Leasingzahlungen werden gemäß einer Indexierung periodisch angepasst. Die Leasingaufwendungen werden linear über die Vertragslaufzeit erfasst.

## Finance Leasing

Nach dem im Dezember 2015 realisierten Kauf der VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI, vormals HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH) durch die Flughafen-Wien-Gruppe wurde am 4. Jänner 2016 der Mietvertrag für die für den Flugverkehrs-betrieb wesentlichen Immobilien mit der Austrian Airlines neu gestaltet. Dabei handelt es sich vorwiegend um Hangar- und Flugbetriebsgebäude sowie Werkstätten.

Die Austrian Airlines hat im Zuge der Neugestaltung des Mietvertrags eine Mietvorauszahlung an die Flughafen-Wien-Gruppe in Höhe von € 79,6 Mio. geleistet. Zudem gab die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft eine Garantieerklärung betreffend die Übernahme von Abrisskosten nach Ablauf des Bestandsverhältnisses ab. Den Vertragsanpassungen wurde im Konzernabschluss 2015 mit dem gesonderten Bilanzpostenausweis als „zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ betreffend Hangar- und Flugbetriebsgebäude anteilig Rechnung getragen.

Im Konzernabschluss 2016 des Leasinggebers (Flughafen-Wien-Gruppe) wird der Sachverhalt mit Vereinnahmung der Mietvorauszahlung und Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums als Finanzierungsleasing abgebildet, die Mietvorauszahlung mit der Leasingforderung aufgerechnet.

### › (40) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

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

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 1.505,4 (Vorjahr: T€ 2.010,1).

Zum Bilanzstichtag bestanden betreffend Malta International Airport plc Streitigkeiten mit der maltesischen Regierung (Streitwert: rund € 2,8 Mio.) sowie Forderungen einzelner Arbeitnehmer. Aus Sicht des Flughafen-Wien-Konzerns sind sämtliche Ansprüche unbegründet.

Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Anhangelerläuterung (28).

Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 0,8 Mio. (Vorjahr: € 0,1 Mio.), für Sachanlagen in Höhe von € 32,4 Mio. (Vorjahr: € 26,8 Mio.).

### › (41) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen beinhalten nicht vollkonsolidierte verbundene Unternehmen des Flughafen-Wien-Konzerns, assoziierte Unternehmen, die Aktionäre der Flughafen Wien AG (Land Niederösterreich und Stadt Wien mit jeweils 20% der Aktien, Airports Group Europe S.à.r.l. mit 39,80%) sowie deren wesentliche Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen. Mit Gesellschaften, an denen das Land Niederösterreich und die Stadt Wien direkt oder indirekt Beteiligungen halten, die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen >

Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des Flughafen-Wien-Konzerns und der betreffenden Gesellschaften zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis der Geschäftsbeziehung gewährter Rabatte getätigt.

Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Wien AG und den nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung. Betreffend die bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten wird auf die Erläuterung der jeweiligen Bilanzposten verwiesen. Die von nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen erhaltenen aufwandswirksam erfassten Leistungen betragen im Geschäftsjahr T€ 944,1 (Vorjahr: T€ 1.238,4). Die aufwandswirksam erfassten Leistungen der „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) betragen im Geschäftsjahr T€ 10.233,7 (Vorjahr: T€ 9.943,9).

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2016 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 1.159,5 (Vorjahr: T€ 1.124,9), gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) in Höhe von T€ 573,7 (Vorjahr: T€ 522,7) sowie gegenüber dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 625,0 (Vorjahr: T€ 636,5). Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG und deren Töchter, die für den Zugbetrieb notwendig sind (Gepäckhandling, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen etc.). Die Umsätze mit dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der Flughafen Wien AG für Personalbeistellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Die Umsätze mit dem Gemeinschaftsunternehmen GET2 betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG.

Am 31. Dezember 2016 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen T€ 2.401,3 (Vorjahr: T€ 2.089,3) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen T€ 23,8 (Vorjahr: T€ 25,1).

Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen auf T€ 7.352,5 (Vorjahr: T€ 16.056,8) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen auf T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 0,4).

### **Natürliche nahestehende 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 Anhangläuterung (42) entnommen werden.

## › (42) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände und Geschäftsführer):

	2016	2015
Arbeiter	3.011	3.057
Angestellte	1.646	1.609
<b>Arbeitnehmer insgesamt</b>	<b>4.657</b>	<b>4.666</b>

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2016 und 2015 folgende Vergütungen:

### › Bezüge Vorstand 2016 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2016	Erfolgsabhängige Bezüge für 2015	Sachbezüge 2016	Gesamtbezüge 2016
Dr. Günther Ofner	286,8	264,5	11,5	562,9
Mag. Julian Jäger	286,8	264,5	10,3	561,7
	573,7	529,0	21,9	1.124,5

### › Bezüge Vorstand 2015 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2015	Erfolgsabhängige Bezüge für 2014	Sachbezüge 2015	Gesamtbezüge 2015 ohne Langfristbonus	Erfolgsabhängiger Langfristbonus 2012–2014	Gesamtbezüge 2015 mit Langfristbonus
Dr. Günther Ofner	264,5	192,5	8,6	465,7	185,5	651,2
Mag. Julian Jäger	264,5	192,5	8,6	465,7	185,5	651,2
	529,0	385,1	17,3	931,4	370,9	1.302,3

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge, die im Jahr 2015 ausbezahlt wurden, betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2014 sowie erfolgsabhängige Bezüge aus der Vergangenheit für langfristige Ziele. Im Jahr 2016 betreffen die ausbezahlten erfolgsabhängigen Bezüge die Prämien für das Geschäftsjahr 2015. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management.

Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15% des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt. Für das Geschäftsjahr 2016 wurden T€ 82,7 (Vorjahr: T€ 96,4) für jeden Vorstand einbezahlt.

Für andere Mitarbeiter gelangen Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen zur Auszahlung.

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich im Berichtsjahr auf T€ 435,6 (Vorjahr: T€ 1.199,0).

&gt;

## Aufwendungen für Personen in Schlüsselpositionen

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

### › Aufwendungen des Geschäftsjahres 2016

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	184,3	1.100,2	2.806,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	86,1	42,0
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	25,6
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	98,0
<b>Summe</b>	<b>184,3</b>	<b>1.186,3</b>	<b>2.971,5</b>

### › Aufwendungen des Geschäftsjahres 2015

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	196,4	1.075,3	2.865,7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	192,8	19,7
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	176,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	79,9
<b>Summe</b>	<b>196,4</b>	<b>1.268,1</b>	<b>3.142,0</b>

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 184,3 (Vorjahr: T€ 196,4) geleistet.

### › (43) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Am 9. Februar 2017 erhielt die Flughafen Wien AG ein abweisendes Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts zum Projekt 3. Piste (siehe dazu Kapitel „V. Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen“).

Darüber hinaus sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2016 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gebucht oder gemäß IAS 10 offengelegt werden müssten, bekannt bzw. wurden im vorliegenden Konzernabschluss bereits berücksichtigt.

Schwechat, am 10. März 2017

**Der Vorstand**



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO

# Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurz- zeichen	Ober- gesellschaft	Land	Konzern- anteil <sup>1</sup>	Konsolidie- rungsart	Segment
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	Alle ohne Malta
Flughafen Wien Immobilien- verwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0 %	VK	Airport, Retail & Properties
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK	Airport
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE International Beteiligungs- management Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Liegenschaftsbeteiligungs- gesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling
Vienna Airport Business Park Immo- bilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Technik GmbH	VAT	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG	LZW	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Airport
VIE Immobilien Betriebs GmbH	IMB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH	VFI	BPIB	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH	BPL	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH	ALG	BPIB	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH (ehem. Beta Liegen- schaftsentwicklungs GmbH)	BLG	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Airport Baumanagement GmbH	VAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil <sup>1)</sup>	Konsolidierungsart	Segment
Vienna Passenger Handling Services GmbH	VPHS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
BTS Holding a.s. „v likvidacii“	BTSH	VIE	Slowakei	81,0%	VK	Sonstige
KSC Holding a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Sonstige
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Malta Finance Holding Ltd.	VIE MFH	VIE	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VIE MFH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Limited	VIE OP	VIE OPH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
MMLC Holdings Malta Limited	MMLCH	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
Malta Mediterranean Link Consortium Limited	MMLC	VIE Malta	Malta	95,9%	VK	Sonstige
Malta International Airport plc	MIA	MMLC	Malta	48,4%	VK	Malta
Airport Parking Limited	APL	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Development Limited	SPD	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Business Centre Limited	SBC	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	Sonstige
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0%	EQ	Sonstige
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ	Sonstige
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	EQ	Sonstige
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	NK	Sonstige
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100,0%	NK	Sonstige
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	NK	Sonstige
Kirkop PV Farm Limited	KPV	MIA	Malta	48,4%	NK	Malta

1) Durchgerechnet

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:

### a) Österreichische Tochterunternehmen

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

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIE

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

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	11.500,8	12.839,1
Periodenergebnis	1.078,3	1.560,9
Sonstiges Ergebnis	22,0	-18,4
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.100,3</b>	<b>1.542,5</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	8.416,7	8.239,5
Kurz- und langfristige Schulden	2.160,2	1.985,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>6.256,5</b>	<b>6.254,3</b>

#### › Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

Sitz:	Bad Vöslau
Kapitalanteil:	100% VAH

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

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	994,4	932,1
Periodenergebnis	113,5	62,3
Sonstiges Ergebnis	-0,8	-1,2
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>112,7</b>	<b>61,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	2.513,4	1.782,4
Kurz- und langfristige Schulden	859,2	240,9
<b>Nettovermögen</b>	<b>1.654,2</b>	<b>1.541,5</b>

### › Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIEL
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung.	

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	2.666,4	2.473,4
Periodenergebnis	1.430,1	1.301,6
Sonstiges Ergebnis	-0,6	0,1
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.429,5</b>	<b>1.301,7</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	6.286,3	5.886,9
Kurz- und langfristige Schulden	505,5	228,7
<b>Nettovermögen</b>	<b>5.780,8</b>	<b>5.658,3</b>

### › Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIE

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

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-0,5	9,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-0,5</b>	<b>9,5</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	121.401,7	57.713,4
Kurz- und langfristige Schulden	0,1	0,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>121.401,6</b>	<b>57.713,4</b>

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

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIAB

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

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	895,0	844,6
Periodenergebnis	3.939,4	643,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>3.939,4</b>	<b>643,8</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	112.030,0	44.674,7
Kurz- und langfristige Schulden	166,9	439,7
<b>Nettovermögen</b>	<b>111.863,1</b>	<b>44.234,9</b>

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien, sowie Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden auf dem Gelände der Flughafen Wien AG.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	17.664,4	17.541,6
Periodenergebnis	7.834,9	7.144,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>7.834,9</b>	<b>7.144,6</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	63.765,9	89.834,3
Kurz- und langfristige Schulden	3.618,3	5.137,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>60.147,6</b>	<b>84.696,7</b>

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	2.665,3	2.464,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2.665,3</b>	<b>2.464,9</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	53.552,7	54.887,4
Kurz- und langfristige Schulden	10.000,1	14.000,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>43.552,7</b>	<b>40.887,4</b>

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

**Gegenstand des Unternehmens:** Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	4.552,1	3.748,7
Periodenergebnis	1.517,1	1.412,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.517,1</b>	<b>1.412,8</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	32.557,1	39.592,2
Kurz- und langfristige Schulden	13.134,4	20.256,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>19.422,7</b>	<b>19.335,6</b>

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

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	99% VIEL 1% IVW
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.	

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	3.582,7	9.159,5
Periodenergebnis	2.876,9	10.657,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2.876,9</b>	<b>10.657,8</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	109.934,7	26.563,6
Kurz- und langfristige Schulden	81.782,9	1.288,8
<b>Nettovermögen</b>	<b>28.151,7</b>	<b>25.274,8</b>

### › VIE Office Park 3 BetriebsGmbH (VWTC)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	99% VIEL 1% BPIB
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Vermietung und Entwicklung der Liegenschaft, insbesondere des Office Park 3.	

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	3.127,4	2.619,4
Periodenergebnis	7.488,6	45,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>7.488,6</b>	<b>45,8</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	15.712,0	8.339,9
Kurz- und langfristige Schulden	5.381,9	5.498,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>10.330,1</b>	<b>2.841,5</b>

### › VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	99,7% VIEL 0,3% IVW
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung von Liegenschaften, die Vermietung der im Eigentum der Gesellschaft stehenden Superäädifikatsgebäude (Winterdienst- und Maintenance Halle) sowie die Verwaltung eigenen Vermögens.	

Beträge in T€	2016	2015 <sup>1</sup>
Umsatzerlöse	1.833,4	1.366,0
Periodenergebnis	883,6	571,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>883,6</b>	<b>571,2</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	15.484,2	16.285,1
Kurz- und langfristige Schulden	4.566,2	6.130,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>10.918,0</b>	<b>10.154,5</b>

1) Erworben mit 31. März 2015

### › VIE Immobilien Betriebs GmbH (IMB)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIEL

**Gegenstand des Unternehmens:** Der Betrieb von Immobilien sowie die Funktion als Komplementärin in Tochter- und Enkeltochtergesellschaften der Flughafen Wien Aktiengesellschaft.

Beträge in T€	2016	2015 <sup>1</sup>
Umsatzerlöse	9,2	3,6
Periodenergebnis	-4,3	-3,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-4,3</b>	<b>-3,3</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	699,8	601,3
Kurz- und langfristige Schulden	192,4	89,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>507,4</b>	<b>511,7</b>

1) Neugründung mit 18. Juni 2015

### › VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	94% BPIB 6% IMB

**Gegenstand des Unternehmens:** Vermietung und Verwaltung von Flugbetriebsgebäuden.

Beträge in T€	2016	2015 <sup>1</sup>
Umsatzerlöse	1.350,8	0,0
Periodenergebnis	-944,3	0,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-944,3</b>	<b>0,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	88.374,8	85.677,3
Kurz- und langfristige Schulden	79.372,0	75.730,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>9.002,9</b>	<b>9.947,2</b>

1) Erworben mit 31. Dezember 2015

### › Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH (ALG)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% BPIB

**Gegenstand des Unternehmens:** Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2016 <sup>1</sup>	2015
Umsatzerlöse	0,0	n.a.
Periodenergebnis	-3,3	n.a.
Sonstiges Ergebnis	0,0	n.a.
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-3,3</b>	<b>n.a.</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	33,4	n.a.
Kurz- und langfristige Schulden	1,6	n.a.
<b>Nettovermögen</b>	<b>31,7</b>	<b>n.a.</b>

1) Neugründung mit 26. Juli 2016

### › Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH, vormals Beta Liegenschaftsentwicklungs GmbH (BLG)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIEL
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.	

Beträge in T€	2016 <sup>1</sup>	2015
Umsatzerlöse	0,0	n.a.
Periodenergebnis	-5,5	n.a.
Sonstiges Ergebnis	0,0	n.a.
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-5,5</b>	<b>n.a.</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	31,1	n.a.
Kurz- und langfristige Schulden	1,6	n.a.
<b>Nettovermögen</b>	<b>29,5</b>	<b>n.a.</b>

1) Neugründung mit 26. Juli 2016

### › Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH (BPL)

<b>Sitz:</b>	Fischamend
<b>Kapitalanteil:</b>	94% BPIB 6% IMB
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	

Beträge in T€	2016 <sup>1</sup>	2015
Umsatzerlöse	0,0	n.a.
Periodenergebnis	-1,3	n.a.
Sonstiges Ergebnis	0,0	n.a.
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-1,3</b>	<b>n.a.</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	3.431,5	n.a.
Kurz- und langfristige Schulden	1.972,0	n.a.
<b>Nettovermögen</b>	<b>1.459,5</b>	<b>n.a.</b>

1) Erworben mit 21. Dezember 2016

### › Vienna Airport Technik GmbH (VAT)

<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIE
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen am Elektroanlagensektor. Weiters ist sie tätig in der Errichtung von elektrischen Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung, und in der Installation elektrischer Infrastruktur.	

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	40.826,7	35.798,6
Periodenergebnis	1.683,2	1.316,4
Sonstiges Ergebnis	16,8	39,2
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.700,0</b>	<b>1.355,6</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	9.266,0	7.863,2
Kurz- und langfristige Schulden	6.170,7	5.107,9
<b>Nettovermögen</b>	<b>3.095,3</b>	<b>2.755,3</b>

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	50.804,5	52.986,0
Periodenergebnis	8.630,5	8.372,4
Sonstiges Ergebnis	87,8	631,9
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>8.718,3</b>	<b>9.004,3</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	27.182,5	30.441,8
Kurz- und langfristige Schulden	10.075,8	12.953,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>17.106,7</b>	<b>17.488,4</b>

### › VIE Airport Baumanagement GmbH (VAB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der Flughafen Wien AG bzw. anderer Auftraggeber.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	3.374,0	3.355,2
Periodenergebnis	127,2	343,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>127,2</b>	<b>343,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	406,7	576,2
Kurz- und langfristige Schulden	237,4	184,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>169,3</b>	<b>392,1</b>

### › Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)

**Sitz:** Schwechat

**Kapitalanteil:** 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	5.147,3	3.490,7
Periodenergebnis	105,3	82,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>105,3</b>	<b>82,3</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.034,0	607,9
Kurz- und langfristige Schulden	781,5	460,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>252,6</b>	<b>147,3</b>

### b) Slowakische Tochterunternehmen

#### › BTS Holding a.s. "v likvidácii" (BTSH)

**Sitz:** Bratislava, Slowakei

**Kapitalanteil:** 47,7% VIE 33,3% VINT

**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	101,7	-30,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>101,7</b>	<b>-30,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	709,7	864,1
Kurz- und langfristige Schulden	60,6	316,7
<b>Nettovermögen</b>	<b>649,1</b>	<b>547,4</b>

### › KSC Holding a.s. (KSCH)

**Sitz:** Bratislava, Slowakei

**Kapitalanteil:** 47,7% VIE 52,3% VINT

**Gegenstand des Unternehmens:** Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	748,6	1.254,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>748,6</b>	<b>1.254,5</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	34.368,6	34.721,5
Kurz- und langfristige Schulden	810,8	1.912,3
<b>Nettovermögen</b>	<b>33.557,8</b>	<b>32.809,2</b>

### c) Maltesische Tochterunternehmen

#### › VIE (Malta) Limited (VIE Malta)

**Sitz:** Luqa, Malta

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

**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Halten der Beteiligung an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. sowie Malta International Airport plc.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	3.855,4	5.644,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>3.855,4</b>	<b>5.644,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	65.157,9	61.161,9
Kurz- und langfristige Schulden	9.647,1	6.621,7
<b>Nettovermögen</b>	<b>55.510,8</b>	<b>54.540,3</b>

### › VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta	
<b>Kapitalanteil:</b>	99,95% VIE 0,05% VIAB	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Malta Finance Ltd.		

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-37,8	-37,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-37,8</b>	<b>-37,6</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	14.744,5	14.784,8
Kurz- und langfristige Schulden	13,6	16,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>14.730,8</b>	<b>14.768,6</b>

### › VIE Malta Finance Ltd. (VIE MF)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta	
<b>Kapitalanteil:</b>	99,95% VIE MFH 0,05% VIAB	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Kauf und Verkauf, Investition und Handel von Finanzinstrumenten.		

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	477,2	503,2
Sonstiges Ergebnis	-74,8	-71,9
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>402,5</b>	<b>431,3</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	21.667,5	51.364,0
Kurz- und langfristige Schulden	20.196,8	50.442,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>1.470,7</b>	<b>921,5</b>

### › VIE Operations Holding Limited (VIE OPH)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta	
<b>Kapitalanteil:</b>	99,95% VINT 0,05% VIAB	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited.		

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.001,9	476,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.001,9</b>	<b>476,6</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	397,6	474,8
Kurz- und langfristige Schulden	290,9	396,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>106,7</b>	<b>78,6</b>

### › VIE Operations Limited (VIE OP)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta	
<b>Kapitalanteil:</b>	99,95% VIE OPH 0,05% VINT	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Erbringung und Bereitstellung von Unterstützungs-, Service- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit internationalen Flughäfen.		

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	1.245,1	1.121,4
Periodenergebnis	732,1	742,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>732,1</b>	<b>742,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	740,3	665,2
Kurz- und langfristige Schulden	191,1	121,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>549,2</b>	<b>543,6</b>

### › MMLC Holdings Malta Limited (MMLCH)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta	
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VINT	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Halten der Beteiligung an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC).		

Beträge in T€	2016 <sup>1</sup>	2015
Umsatzerlöse	0,0	n.a.
Periodenergebnis	956,5	n.a.
Sonstiges Ergebnis	0,0	n.a.
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>956,5</b>	<b>n.a.</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	15.843,3	n.a.
Kurz- und langfristige Schulden	18,4	n.a.
<b>Nettovermögen</b>	<b>15.824,9</b>	<b>n.a.</b>

1) Erworben mit 30. März 2016

### › Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC)

<b>Sitz:</b>	La Valetta, Malta	
<b>Kapitalanteil:</b>	57,1% VIE Malta 38,8% MMLCH	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport p.l.c. (MIA).		

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	5.350,5	5.882,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>5.350,5</b>	<b>5.882,5</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	50.357,5	49.978,6
Kurz- und langfristige Schulden	2.725,5	5.197,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>47.632,0</b>	<b>44.781,6</b>

### › Malta International Airport plc. (MIA)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta
<b>Kapitalanteil:</b>	10,1% VIE Malta 40,0% MMLC
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Betrieb des Flughafens Malta International Airport.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	69.553,5	63.689,6
Periodenergebnis	20.354,8	19.986,5
Sonstiges Ergebnis	-69,2	-348,3
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>20.285,5</b>	<b>19.638,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	159.098,9	157.649,7
Kurz- und langfristige Schulden	72.963,3	78.295,8
<b>Nettovermögen</b>	<b>86.135,6</b>	<b>79.353,9</b>

### › Airport Parking Limited (APL)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta
<b>Kapitalanteil:</b>	100% MIA
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Betrieb des Parkplatzes und der Garagierung am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	2.320,9	2.270,7
Periodenergebnis	352,3	280,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>352,3</b>	<b>280,9</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.286,0	831,0
Kurz- und langfristige Schulden	701,3	598,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>584,8</b>	<b>232,5</b>

### › Sky Parks Development Limited (SPD)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta
<b>Kapitalanteil:</b>	100% MIA
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b>	Entwicklung und Management von Officegebäuden am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	1.682,5	1.628,6
Periodenergebnis	-114,8	-257,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-114,8</b>	<b>-257,5</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	18.910,4	20.599,4
Kurz- und langfristige Schulden	18.569,2	22.143,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>341,2</b>	<b>-1.544,0</b>

### › Sky Parks Business Center Limited (SBC)

<b>Sitz:</b>	Luqa, Malta
<b>Kapitalanteil:</b>	100% MIA
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Betrieb von Officegebäuden (Skypark) am Flughafen Malta.	

<b>Beträge in T€</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Umsatzerlöse	3.088,1	2.878,0
Periodenergebnis	383,4	361,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>383,4</b>	<b>361,2</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.657,7	1.613,8
Kurz- und langfristige Schulden	1.623,9	1.963,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>33,8</b>	<b>-349,7</b>

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

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

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Gemeinschaftsunternehmen
<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	50,1% VIE

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

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	12.566,2	12.065,5
Periodenergebnis	1.460,9	1.904,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.460,9</b>	<b>1.904,3</b>

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2016	2015
Planmäßige Abschreibungen	653,0	625,8
Zinserträge	0,1	0,1
Zinsaufwendungen	1,2	0,8
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	476,9	623,5

Beträge in T€	31.12.2016	31.12.2015
Kurzfristige Vermögenswerte	5.800,6	15.571,2
Langfristige Vermögenswerte	6.859,9	7.218,4
Kurzfristige Schulden	2.893,2	2.437,4
Langfristige Schulden	249,8	281,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>9.517,5</b>	<b>20.071,2</b>

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2016	31.12.2015
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8,5	7,2
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	0,0	0,0

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

>

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2016	2015
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	10.055,7	9.101,6
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	731,9	954,1
Ausbezahlte Dividende und Kapitalrückzahlungen	-6.019,3	0,0
<b>Buchwert zum 31.12.</b>	<b>4.768,3</b>	<b>10.055,7</b>

› „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2)

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Gemeinschaftsunternehmen
<b>Sitz:</b>	Schwechat
<b>Kapitalanteil:</b>	51,0% VIAS
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung etc.	

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	10.956,1	10.783,7
Periodenergebnis	1.052,4	978,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.052,4</b>	<b>978,8</b>

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2016	2015
Planmäßige Abschreibungen	281,0	305,5
Zinserträge	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	0,2	0,5
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	328,5	307,7

Beträge in T€	31.12.2016	31.12.2015
Kurzfristige Vermögenswerte	3.146,0	3.393,2
Langfristige Vermögenswerte	1.277,1	1.399,4
Kurzfristige Schulden	3.044,0	3.550,1
Langfristige Schulden	120,4	88,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>1.258,7</b>	<b>1.154,3</b>

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2016	31.12.2015
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,4	3,1
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	0,0	0,0

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2016	2015
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	588,7	538,3
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	536,7	499,2
Ausbezahlte Dividende	-483,5	-448,8
Buchwert zum 31.12.	641,9	588,7

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

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Gemeinschaftsunternehmen
<b>Sitz:</b>	Košice, Slowakei
<b>Kapitalanteil:</b>	66% KSCH
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Betrieb des Flughafens Košice.	

Beträge in T€	2016 <sup>1</sup>	2015
Umsatzerlöse	9.121,4	9.625,5
Periodenergebnis	1.479,3	2.006,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.479,3</b>	<b>2.006,8</b>

1) Vorläufige Werte

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2016 <sup>1</sup>	2015
Planmäßige Abschreibungen	745,1	809,5
Zinserträge	27,9	59,5
Zinsaufwendungen	0,0	0,0
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	460,1	594,3

1) Vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2016 <sup>1</sup>	31.12.2015
Kurzfristige Vermögenswerte	17.385,6	18.051,8
Langfristige Vermögenswerte	36.857,9	36.755,3
Kurzfristige Schulden	1.659,7	1.871,5
Langfristige Schulden	670,5	673,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>51.913,2</b>	<b>52.262,2</b>

1) Vorläufige Werte

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2016 <sup>1</sup>	31.12.2015
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.469,6	15.491,7
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>2</sup>	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>2</sup>	0,0	0,0

1) vorläufige Werte

2) ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	31.12.2016 <sup>1</sup>	31.12.15
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	34.493,1	34.093,1
Anpassung Gesamtergebnis (aperiodisch)	-198,3	-44,5
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	976,4	1.324,5
Sonstige	380,1	389,7
Ausbezahlte Dividende	-1.144,2	-889,7
<b>Buchwert zum 31.12.</b>	<b>34.506,9</b>	<b>34.873,1</b>

1) vorläufige Werte

### › 3. Assoziierte Unternehmen, die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:

#### › SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

<b>Beteiligungsverhältnis:</b>	Assoziiertes Unternehmen	
<b>Sitz:</b>	Schwechat	
<b>Kapitalanteil:</b>	49% VIE	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten.		

Beträge in T€	2016 <sup>1</sup>	2015 <sup>1</sup>
Umsatzerlöse	948,8	989,6
Periodenergebnis	70,1	111,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>70,1</b>	<b>111,4</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	729,7	678,9
Kurz- und langfristige Schulden	124,3	117,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>605,5</b>	<b>561,4</b>

1) Vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2016	31.12.2015
Buchwerte der Anteile an nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen, SCA	318,0	283,7

### › 4. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden:

#### › GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS)

<b>Sitz:</b>	Schwechat	
<b>Kapitalanteil:</b>	100% VIAS	
<b>Gegenstand des Unternehmens:</b> Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind.		

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	1.537,3	1.942,3
Periodenergebnis	71,6	102,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>71,6</b>	<b>102,9</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	812,8	930,9
Kurz- und langfristige Schulden	280,1	366,8
<b>Nettovermögen</b>	<b>532,7</b>	<b>564,1</b>

>

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIAS

**Gegenstand des Unternehmens:** Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an, ist jedoch derzeit operativ nicht tätig.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-1,9	-1,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	45,1	47,0
Kurz- und langfristige Schulden	0,1	0,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>45,1</b>	<b>47,0</b>

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

**Gegenstand des Unternehmens:** Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland, sowie Erwerb und Verwaltung anderer Unternehmen.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-5,4	-3,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-5,4</b>	<b>-3,1</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1,2	6,5
Kurz- und langfristige Schulden	0,1	0,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>1,2</b>	<b>6,5</b>

### › Kirkop PV Farm Limited (KFL)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 100% MIA

**Gegenstand des Unternehmens:** Die Haupttätigkeit des Unternehmens liegt darin die Möglichkeiten der Stromerzeugung mit Photovoltaik zu erforschen.

Beträge in T€	2016	2015
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	0,0	0,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1,2	1,2
Kurz- und langfristige Schulden	0,0	0,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>

**Übrige nicht konsolidierte Gesellschaften (in 2016 liquidiert)**

Folgende Gesellschaften mit einem Stammkapital in Höhe von jeweils T€ 1,2 (2015: T€ 1,2), Kapitalanteil 100 % MIA, Sitz in Luqa, Malta, wurden im Geschäftsjahr 2016 liquidiert:

- › **Luqa PV Farm Limited**
- › **Gudja PV Farm Limited**
- › **Gudja Two PV Farm Limited**
- › **Gudja Three PV Farm Limited**

Diese Gesellschaften waren nie operativ tätig und hatten daher abgesehen vom Stammkapital und Zahlungsmitteln weder Vermögenswerte noch Schulden.

## Wesentliche nicht beherrschende Anteile

Es folgen zusammengefasste Finanzinformationen für den Teilkonzern Malta International Airport plc - der wesentliche nicht beherrschende Anteile enthält. Diese werden entsprechend den Rechnungslegungsmethoden des Konzerns erstellt und um die fortgeführten Anpassungen des beizulegenden Zeitwertes zum Erwerbszeitpunkt verändert. Der Teilkonzern Malta International Airport plc ist dem Segment Malta zugeordnet. Unter Sonstige sind Tochterunternehmen mit unwesentlichen nicht beherrschenden Anteilen in Summe zusammengefasst. Diese betreffen die Gesellschaften MMLC und BTSH.

### Geschäftsjahr 2016

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56%	51,56%
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90%	49,90%
<b>Firmenwert</b>	<b>28.407,6</b>	<b>0,0</b>
Übrige Langfristige Vermögenswerte	237.968,1	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	52.912,0	0,0
Langfristige Schulden	96.621,1	0,0
Kurzfristige Schulden	32.932,0	-254,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>189.734,6</b>	<b>254,0</b>
<b>Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile</b>	<b>83.180,2</b>	
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>73.064,8</b>	<b>0,0</b>
Periodenergebnis	19.026,6	1.499,1
Sonstiges Ergebnis	-69,2	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>18.957,4</b>	<b>1.499,1</b>
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	9.970,0	0,0
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis</b>	<b>9.934,3</b>	<b>0,0</b>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	28.320,7	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-7.134,6	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-24.280,2	
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-6.751,5	
<b>Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-3.094,0</b>	

MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	Sonstige nach konzerninternen Eliminierungen	Gesamt
51,56%				
49,90%				
28.407,6	0,0	0,0	0,0	
237.968,1	49.506,2	-49.506,2	0,0	
52.912,0	1.561,1	0,0	1.561,1	
96.621,1	0,0	610,0	610,0	
32.678,0	2.786,1	-587,6	2.198,5	
<b>189.988,6</b>	<b>48.281,1</b>	<b>-49.528,5</b>	<b>-1.247,4</b>	
<b>83.180,2</b>	<b>2.100,4</b>	<b>-2.056,4</b>	<b>43,9</b>	<b>83.224,1</b>
73.064,8	0,0	0,0	0,0	
20.525,7	5.452,1	-5.434,4	17,8	
-69,2	0,0	0,0	0,0	
<b>20.456,5</b>	<b>5.452,1</b>	<b>-5.434,4</b>	<b>17,8</b>	
9.970,0	241,4	-233,5	7,9	
<b>9.934,3</b>	<b>241,4</b>	<b>-233,5</b>	<b>7,9</b>	<b>9.942,2</b>
	4.846,1			
	0,0			
	-4.600,0			
	-103,8			<b>-6.855,2</b>
	<b>246,1</b>			

>

## Geschäftsjahr 2015

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	67,06%	67,06%
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90%	49,90%
<b>Firmenwert</b>	<b>28.407,6</b>	<b>0,0</b>
Übrige Langfristige Vermögenswerte	239.997,2	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	52.905,3	0,0
Langfristige Schulden	84.817,0	0,0
Kurzfristige Schulden	52.286,3	0,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>184.206,9</b>	<b>0,0</b>
<b>Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile</b>	<b>104.479,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>66.965,8</b>	<b>0,0</b>
Periodenergebnis	17.301,3	1.121,4
Sonstiges Ergebnis	-348,3	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>16.953,0</b>	<b>1.121,4</b>
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	11.602,3	0,0
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis</b>	<b>11.368,7</b>	<b>0,0</b>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	30.419,7	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-4.162,6	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-17.339,4	
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-7.426,6	
<b>Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>8.917,7</b>	

MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	Sonstige nach konzerninternen Eliminierungen	Gesamt
67,06%				
49,90%				
28.407,6	0,0	0,0	0,0	
239.997,2	49.506,2	-49.506,2	0,0	
52.905,3	1.336,5	0,0	1.336,5	
84.817,0	2.710,0	0,0	2.710,0	
52.286,3	2.803,7	-342,6	2.461,1	
<b>184.206,9</b>	<b>45.329,0</b>	<b>-49.163,6</b>	<b>-3.834,6</b>	
<b>104.479,0</b>	<b>19.315,6</b>	<b>-21.146,9</b>	<b>-1.831,3</b>	<b>102.647,7</b>
66.965,8	0,0	0,0	0,0	
18.422,7	5.852,6	-5.953,2	-100,6	
-348,3	0,0	0,0	0,0	
<b>18.074,4</b>	<b>5.852,6</b>	<b>-5.953,2</b>	<b>-100,6</b>	
11.602,3	2.517,9	-2.553,9	-36,0	
<b>11.368,7</b>	<b>2.517,9</b>	<b>-2.553,9</b>	<b>-36,0</b>	<b>11.332,6</b>
	6.249,7			
	0,0			
	-5.900,0			
	-1.630,2			<b>-9.056,8</b>

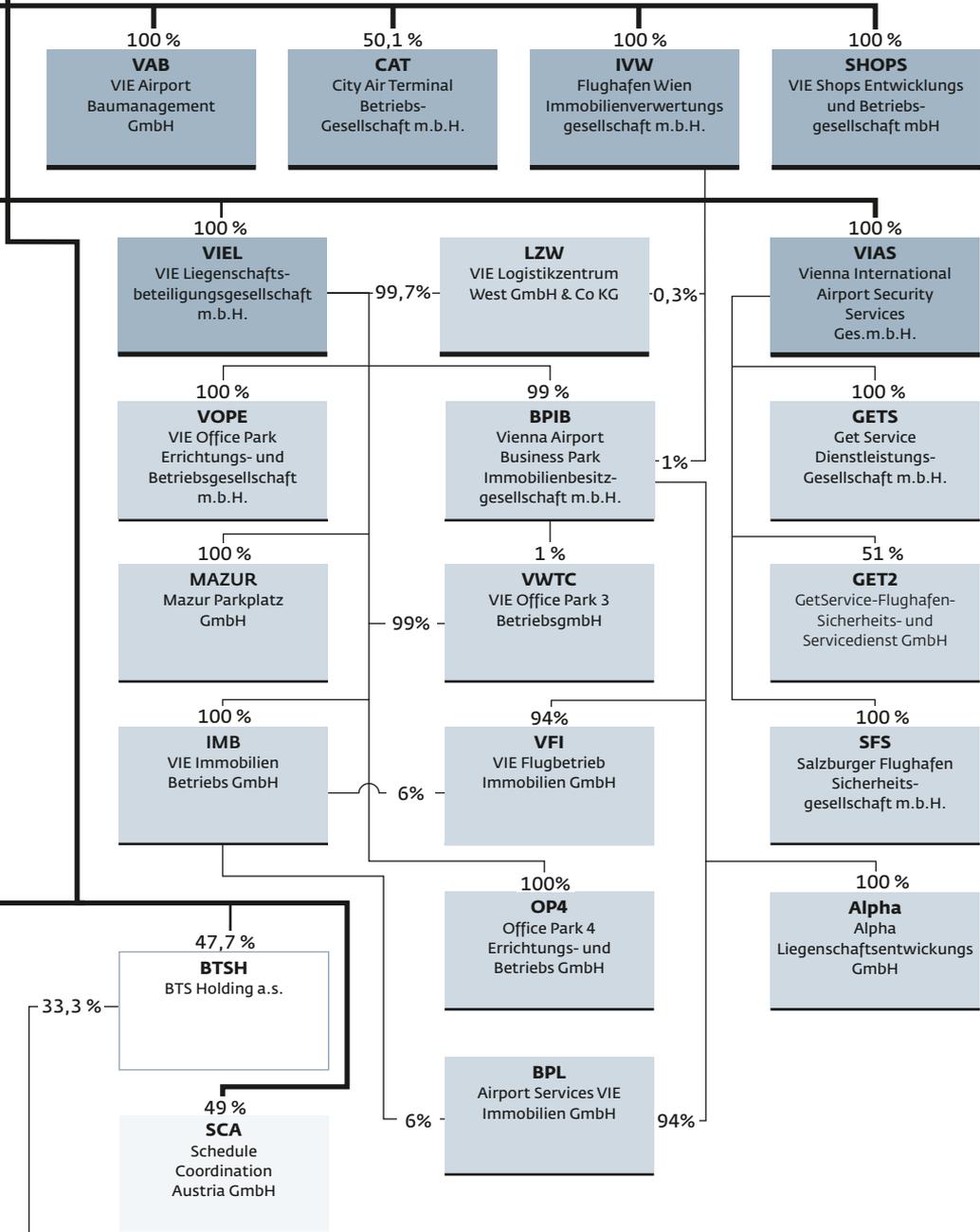
349,7



# Tochtergesellschaften und Beteiligungen



Stand: 31.12.2016



# 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, 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, 10. März 2017

## Der Vorstand



**Dr. Günther Ofner**  
Vorstandsmitglied, CFO



**Mag. Julian Jäger**  
Vorstandsmitglied, COO

# Bestätigungsvermerk

## Bericht zum Konzernabschluss

### Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft,  
Schwechat,**

und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2016, der Konzern-Geldflussrechnung und der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2016 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind (IFRS), und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

#### › Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

## › **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Werthaltigkeit von Sachanlagen
2. Ansatz und Bewertung im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste
3. Rückwirkende Anpassungen im Zusammenhang mit der Konsolidierung der MMLC/MIA-Gruppe

## › **1. Werthaltigkeit von Sachanlagen**

Siehe Anhang Abschnitt V. und IV. sowie Note (7)

### **Das Risiko für den Abschluss**

Bei der Flughafen Wien Aktiengesellschaft repräsentiert das Sachanlagevermögen mit EUR 1.455,9 Mio. rund 72 % der Bilanzsumme, weshalb der Bewertung des Sachanlagevermögens besondere Bedeutung zukommt.

Im Falle von Anhaltspunkten für Wertminderungen oder dafür, dass eine Wertminderung, die in früheren Perioden erfasst wurde, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte (Triggering Events), werden Sachanlagen durch Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf ihre Werthaltigkeit hin untersucht.

Den Werthaltigkeitstests liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Die Werthaltigkeit ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Vorstands hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse für Zwecke der Discounted Cash Flow-Berechnung, von den zugrunde gelegten Diskontierungszinssätzen, Wachstumsraten und vom betrachteten Planungszeitraum.

### **Unsere Vorgehensweise in der Prüfung**

Zur Beurteilung, ob Triggering Events vorliegen, haben wir in Gesprächen mit dem Vorstand und dem Management ein Verständnis über die Planungsannahmen und die relevanten Prozesse erlangt. In der Folge haben wir die vorgelegte Dokumentation („Trigger Liste“) analysiert und die darin dargelegten Annahmen und Schätzungen mit unseren Erkenntnissen aus der Konzernabschlussprüfung, insbesondere der Ergebnisanalysen, verglichen.

In weiterer Folge haben wir die Wertminderungstests geprüft. Die der Bewertung zugrunde gelegten Plandaten haben wir auf das aktuelle und vom Aufsichtsrat genehmigte Unternehmensbudget übergeleitet. Die den Wertminderungstests zugrunde gelegten weiteren Parameter haben wir kritisch gewürdigt.

Zur Beurteilung der Planungstreue haben wir die tatsächlichen Zahlungsflüsse mit den in Vorperioden angenommenen Planzahlen verglichen und Abweichungen mit dem Management besprochen.

Die bei der Bestimmung der Diskontierungszinssätze herangezogenen Annahmen

haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung der Diskontierungssätze verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.

Die betroffenen Buchwerte haben wir mit der Anlagenbuchhaltung abgestimmt.

Weiters haben wir beurteilt, ob die Angaben im Anhang in Zusammenhang mit den durchgeführten Werthaltigkeitstests angemessen und vollständig sind.

## › 2. Ansatz und Bewertung im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste

Siehe Anhang Abschnitt V

### Das Risiko für den Abschluss

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft erhielt am 9. Februar 2017 ein abweisendes, formell rechtskräftiges Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts als Berufungsinstanz zum Bauvorhaben Parallelpiste (Projekt 3. Piste).

Im Zuge der Konzernabschlusserstellung hat der Vorstand den Ansatz und die Werthaltigkeit der einzelnen Komponenten vor diesem Hintergrund beurteilt. Die den Anlagen in Bau zugeordneten Buchwerte betrugen zum 31. Dezember 2015 EUR 69,7 Mio. und erhöhten sich aufgrund von Zugängen bis zum 31. Dezember 2016 auf EUR 78,7 Mio. Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds und die korrespondierenden aktivierten Projektkosten in Höhe von EUR 48,3 Mio. wurden daher aufgrund des Entfalls der Zahlungsverpflichtung ausgebucht. Die verbleibenden Projektkosten in Höhe von EUR 30,4 Mio. wurden zur Gänze wertgemindert. Die Evaluierung der Buchwerte von Grundstücken (EUR 48,4 Mio.) ergab, dass aufgrund alternativer Nutzungsmöglichkeiten die Werthaltigkeit weiterhin gegeben ist. Die Komponenten des technischen Lärmschutzes (EUR 33,3 Mio.) unterliegen aufgrund der fortgesetzten Nutzungsmöglichkeit ebenfalls keiner Wertminderung.

Die Auswirkung des Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichts auf Ansatz und Bewertung des Projektes 3. Piste beruhen auf Schätzungen und Ermessensentscheidungen.

### Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Beurteilung des Vorstands, dass es sich bei dem ergangenen Erkenntnis um ein berücksichtigungspflichtiges Ereignis nach dem Ende der Berichtsperiode nach IAS 10 handelt, überprüft.

Zur Einschätzung des Vorstands, dass aufgrund der rechtskräftigen Abweisung des Genehmigungsantrages durch den Bundesverwaltungsgerichtshof keine Zahlungen an den Umweltfonds zu leisten sind, hat der Vorstand eine anwaltliche Stellungnahme eingeholt. Dadurch hat sich bestätigt, dass die Ausbuchung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds sachgerecht ist.

Die im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste getroffenen Einschätzungen und angewandten Bilanzierungsmethoden haben wir mit dem Management und der Rechtsabteilung besprochen.

Wir haben dabei insbesondere die Herleitung hinsichtlich Ansatz und Werthaltigkeit der einzelnen Komponenten aus den relevanten Rechnungslegungsstandards sowie den vertraglichen und gesetzlichen Grundlagen durch den Vorstand nachvollzogen und in weiterer Folge die Angemessenheit der Angaben im Anhang beurteilt.

>

### › 3. Rückwirkende Anpassungen im Zusammenhang mit der Konsolidierung der MMLC/MIA-Gruppe

Siehe Anhang Abschnitt V., VI. und X.

#### **Das Risiko für den Abschluss**

Mit 30. März 2016 hat die Flughafen Wien Aktiengesellschaft ihre Anteile an der Holdinggesellschaft Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC) von 57,10 % auf 95,85 % und die durchgerechneten Anteile an der Malta International Airport plc. und deren Tochtergesellschaften (MIA-Gruppe) von 32,94 % auf 48,44 % aufgestockt und im Quartalsabschluss zum 31. März 2016 die Gesellschaften erstmals vollkonsolidiert. Bis zu diesem Stichtag erfolgte eine at-Equity-Konsolidierung der Anteile.

Im Rahmen einer Anlassprüfung der Rechnungslegung ist die Finanzmarktaufsicht mit Bescheid vom 27. Dezember 2016 zu dem Ergebnis gekommen, dass die MIA-Gruppe und die MMLC aufgrund vertraglicher Rechte und passiver Mitinvestoren seit 2006 durch Vollkonsolidierung in die Konzernabschlüsse einzubeziehen waren, da die Flughafen Wien Aktiengesellschaft seit 2006 die praktische Fähigkeit hatte, beide Gesellschaften zu lenken und die Voraussetzungen im Sinne des IFRS 10 erfüllt waren.

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat somit im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 eine rückwirkende Anpassung gemäß IAS 8 in den Eröffnungssalden der frühesten dargestellten Periode vorgenommen, wobei die Darstellung derart erfolgt, als ob die Erstkonsolidierung bereits zum 31. März 2006 stattgefunden hätte. Im Zuge der rückwirkenden Kaufpreisallokation wurden ein immaterieller Vermögenswert für die Konzession zum Betrieb des Flughafen Malta in Höhe von EUR 148,8 Mio. und ein Firmenwert in Höhe von EUR 28,4 Mio. angesetzt.

Die Transaktion vom 30. März 2016 wurde in der Folge als Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen bilanziert.

Für Zwecke der rückwirkenden erstmaligen Vollkonsolidierung der MMLC und der MIA-Gruppe wurden rückwirkend zum 31. März 2006 die übernommenen Vermögenswerte und Schulden identifiziert und unter Berücksichtigung von Planungen und weiteren Annahmen mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (Kaufpreisallokation).

Die rückwirkende Vollkonsolidierung beruht auf Schätzungen und Ermessensentscheidungen.

### Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfung des Ansatzes und der Bewertung der im Rahmen der rückwirkenden Anpassung erfassten Vermögenswerte und Schulden im Konzernabschluss und deren Fortschreibung beinhaltet insbesondere die folgenden Schritte:

- › Beurteilung der im Rahmen der Erstkonsolidierung identifizierten Vermögenswerte und Schulden und deren Bewertung auf Angemessenheit und Plausibilität,
- › Prüfung der gewählten Methoden und zugrundeliegenden Parameter zur Ermittlung der beizulegenden Werte im Rahmen der Kaufpreisallokation zum 31. März 2006, insbesondere betreffend die identifizierte Konzession zum Betrieb des Flughafens Malta,
- › Nachvollzug der rechnerischen Richtigkeit der Ermittlung der beizulegenden Werte sowie des Firmenwertes,
- › Nachvollzug der Fortentwicklung der identifizierten Vermögenswerte und Schulden sowie der Neubewertungsrücklage, der nicht beherrschenden Anteile und der erfassten Ergebnisse, inklusive dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen im Geschäftsjahr 2016.

Darüber hinaus haben wir geprüft, ob die Angaben im Anhang zur rückwirkenden Anpassung vollständig und angemessen sind.

### › Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

### › Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie >

dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- › Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- › Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- › Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- › Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

- › Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- › Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.
- › Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- › Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.
- › Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

## › Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

### Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

### **Urteil**

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

### **Erklärung**

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Konzernlagebericht festgestellt.

### **Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Jahres- bzw Konzernabschluss, den Lage- bzw Konzernlagebericht und die diesbezüglichen Bestätigungsvermerke. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt nicht diese sonstigen Informationen ab und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald diese vorhanden sind und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich in Widerspruch zum Konzernabschluss stehen, oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

### **Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer**

Die für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Frau Mag. Heidi Schachinger.

Wien, am 10. März 2017

**KPMG Austria GmbH**

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

**Mag. Heidi Schachinger**

Wirtschaftsprüferin



# Glossar

- › **Austro Control:** Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum
- › **Catchment Area:** Geografische Region, innerhalb derer der Flughafen Wien binnen zweier Autostunden erreicht werden kann bzw. von der aus die Anfahrt kürzer ist als zu jedem anderen gleichrangigen Flughafen
- › **Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV):** 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
- › **General Aviation:** Allgemeine Luftfahrt
- › **Handling:** Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge
- › **Home-Carrier:** Heimische Fluggesellschaft
- › **Hub:** Umsteigeflughafen
- › **Incentive:** Entgeltpolitische Anreize wie das Destinations-, das Frequenz- sowie das Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub-Funktion
- › **Lärmgebühren:** Von der Lautstärke eines Flugzeugmodells abhängige Gebühren, die seit Juli 2010 zum Teil verrechnet werden
- › **Lärmschutzprogramm:** Vereinbarung im Rahmen des Mediationsvertrags, nach der unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zumindest teilweise vom Flughafen Wien finanziert wird
- › **Lärmzone:** Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird
- › **Maximum Take-off Weight (MTOW):** Höchstabfluggewicht; vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht
- › **Minimum Connecting Time:** Kürzeste benötigte Zeit beim Umsteigevorgang auf einem Hub-Flughafen
- › **Point-to-Point-Verkehr:** Direktverbindung zwischen zwei Punkten.
- › **Ramp-Handling:** Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitärservice, Passagiertransport etc.
- › **Trucking:** Luftfracht, die auf Lkw transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)
- › **Terminal 3:** Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Terminal 2 anschließt
- › **VISITAIR Center:** Seit 2007 bestehendes Ausstellungs- und Informationszentrum über den Flughafen Wien

## Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

- › **Anlagenintensität:** Anlagevermögen / Gesamtvermögen
- › **Anlagendeckungsgrad 2:** (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen
- › **Capital Employed:** Sachanlagevermögen + immaterielle Vermögensgegenstände + langfristige Forderungen + Working Capital
- › **EBIT nach Steuern:** EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern vom Ertrag
- › **EBITDA-Marge:** (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz
- › **EBIT-Marge:** EBIT / Umsatz
- › **Eigenkapitalquote:** Eigenkapital / Bilanzsumme
- › **Gearing (Verschuldungsgrad):** Nettoverschuldung / Eigenkapital
- › **ROE (Return on Equity after Tax):** Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital
- › **ROCE (Return on Capital Employed after Tax):** EBIT nach Steuern / durchschnittliches Capital Employed
- › **ROS, Umsatzrendite (Return on Sales):** EBIT / Umsatz
- › **Nettoverschuldung (Net Debt):** Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristige Wertpapiere
- › **Working Capital:** Vorräte + kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – kurzfristige Steuerrückstellungen – übrige kurzfristige Rückstellungen – Lieferantenverbindlichkeiten – übrige kurzfristige Verbindlichkeiten
- › **Weighted Average Cost of Capital (WACC):** Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten für Eigen- und Fremdkapital

## Abkürzungsverzeichnis

- › **ACI:** Airports Council International (internationale Flughafenvertretung)
- › **BMVIT:** Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- › **CO<sub>2</sub>:** Kohlendioxid
- › **IATA:** International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)
- › **ICAO:** International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
- › **Lfz:** Luftfahrzeug
- › **PAX:** Passagier
- › **VIAS:** Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.

# Impressum

## Medieninhaber

### Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Postfach 1  
1300 Wien-Flughafen Austria

Telefon: +43/1/7007-0  
Telefax: +43/1/7007-23001

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

DVR: 008613  
Firmenbuchnummer: FN 42984 m  
Firmenbuchgericht:  
Landesgericht Korneuburg

## Investor Relations

Leitung: Mag. Judit Helenyi  
Telefon: +43/1/7007-23126  
E-Mail: [j.helenyi@viennaairport.com](mailto:j.helenyi@viennaairport.com)  
Mario Santi  
Telefon: +43/1/7007-22826  
E-Mail: [m.santi@viennaairport.com](mailto:m.santi@viennaairport.com)

## Leitung Kommunikation

Stephan Klasmann  
Telefon: +43/1/7007-22300  
E-Mail: [s.klasmann@viennaairport.com](mailto:s.klasmann@viennaairport.com)

## Pressestelle

Peter Kleemann MAS  
Telefon: +43/1/7007-23000  
E-Mail: [p.kleemann@viennaairport.com](mailto:p.kleemann@viennaairport.com)

## Hersteller

Ueberreuter Print GmbH  
2100 Korneuburg

---

## Das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet:

### Website des Flughafen Wien:

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

### Investor Relations Flughafen Wien:

[www.viennaairport.com/unternehmen/investor\\_relations](http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations)

### Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:

[www.laermschutzprogramm.at](http://www.laermschutzprogramm.at)

### Umwelt und Luftfahrt:

[www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at)

### Alles zur 3. Piste:

[www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen\\_wien\\_ag/3\\_piste](http://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste)

### Dialogforum Flughafen Wien:

[www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at)

### Mediationsverfahren (Archiv):

[www.viemediation.at](http://www.viemediation.at)

---

## Dieser Geschäftsbericht wurde im Auftrag der Flughafen Wien AG



von VGN – Content Marketing /  
Corporate Publishing produziert.  
(Managing Director: Erich Schönberg)

## Konzeption und Gestaltung:

Dieter Dalinger,  
Gabriele Rosenzopf MSc (Creative Director)

## Layout, Tabellensatz und Koordination:

Alexander Puff

Infografik: Réne Gatti

Lektorat: Mag. Thomas Lederer

---

**Disclaimer:** Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss im März 2017 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr. Die PDF-Ausgabe des Geschäftsberichts 2016 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft finden Sie auf unserer Homepage [www.viennaairport.com/unternehmen/investor\\_relations](http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations) unter dem Menüpunkt „Publikationen und Berichte“. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Geschäftsbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit Frauen und Männer gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Geschäftsbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt.









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