

Geschäftsbericht 2005

Flughafen Wien AG



Offen für neue Horizonte.



Flughafen Wien wächst 2005 wieder stärker als europäischer Durchschnitt!

Bei einem Anstieg von 7,3 Prozent wurden am Flughafen Wien im Geschäftsjahr 2005 rund 15,9 Millionen Passagiere abgefertigt. Die wichtigsten drei Schubkräfte dieses erfreulichen Wachstumskurses bildeten die positive Entwicklung des Osteuropa-, Langstrecken- und Low-Cost-Carrier-Verkehrs. Mit einer marktorientierten Tarif- und Incentive-Politik optimiert der Flughafen Wien seine Wettbewerbsfähigkeit und stärkt seine Position für die Zukunft.

Zur Ausschöpfung des Wachstumspotenzials wird ein ambitioniertes Investitionsprogramm in den Jahren 2004 bis 2008 zur Erhöhung der Kapazitäten umgesetzt. Alleine in den Jahren 2004 und 2005 wurden in Summe € 504,4 Mio. in den Ausbau des Standorts investiert, womit ein Großteil der Vorhaben bereits umgesetzt werden konnte. Den Höhepunkt wird die Fertigstellung des Terminals VIE-Skylink im Jahr 2008 bilden. Den zahlreichen Projekten liegt ein gemeinsames Ziel zugrunde: Die Fortsetzung des Wachstumskurses der Flughafen-Wien-Gruppe.

2005 steigt die Zahl der Passagiere am Flughafen Wien um 7,3 Prozent auf rund 16 Millionen. Unsere Dreifachstrategie zeigt Wirkung:

Osteuropa

Passagierentwicklung 2005:

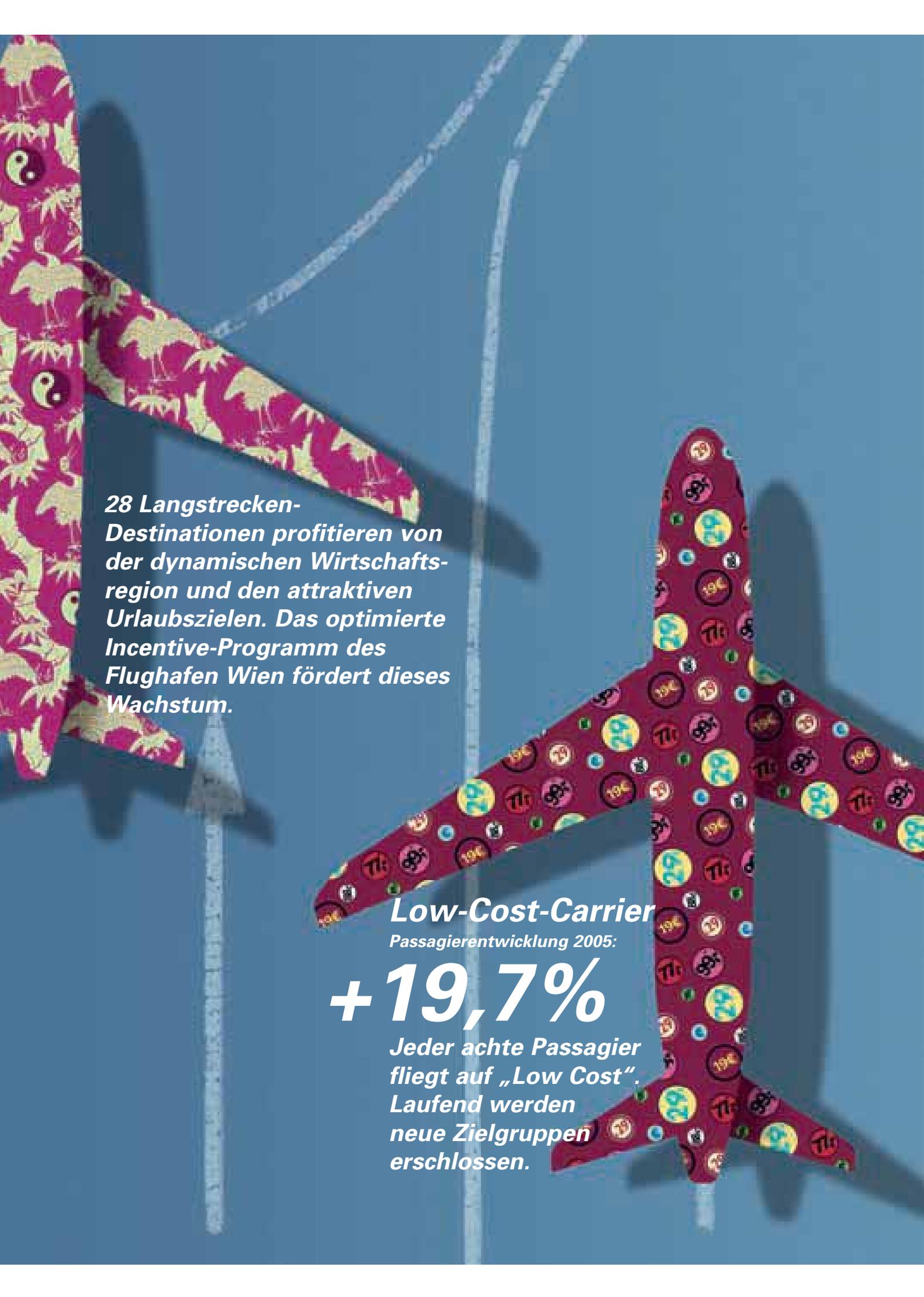
+9,9%

Mit 43 Destinationen behauptet sich der Flughafen Wien als DER europäische Ost-West-Hub. Die dynamische Wirtschaftsentwicklung in diesen Ländern sichert das Wachstumspotenzial auf Jahre hinaus.

Ferner Osten

Passagierentwicklung 2005:

+12,9%



28 Langstrecken-Destinationen profitieren von der dynamischen Wirtschaftsregion und den attraktiven Urlaubszielen. Das optimierte Incentive-Programm des Flughafens Wien fördert dieses Wachstum.

Low-Cost-Carrier

Passagierentwicklung 2005:

+19,7%

Jeder achte Passagier fliegt auf „Low Cost“, Laufend werden neue Zielgruppen erschlossen.

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

Betriebswirtschaftliche Kennzahlen in € Mio. (ausgenommen Mitarbeiter)

	2005	Veränd. in %	2004	Veränd. in %	2003
Gesamtumsatz	410,3	3,0	398,3	14,3	348,4
davon Airport	188,6	-1,0	190,5	14,4	166,5
davon Handling	132,2	6,9	123,6	16,7	106,0
davon Non-Aviation	89,2	6,3	83,9	11,0	75,6
EBIT	92,3	-10,0	102,5	5,3	97,3
EBIT-Margin in % ¹⁾	21,3	-13,0	24,5	-8,2	26,7
EBITDA-Margin in % ²⁾	34,5	-4,5	36,2	-7,9	39,3
ROCE in % ³⁾	10,2	-22,0	13,1	-5,3	13,8
Konzernergebnis nach Minderheiten	74,3	3,6	71,7	1,2	70,8
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	158,0	-18,7	194,4	29,3	150,4
Eigenkapital	665,8	5,5	631,0	6,9	590,4
Bilanzsumme	1.189,4	24,9	952,3	14,0	835,3
Investitionen ⁴⁾	319,1	72,2	185,3	60,9	115,2
Ertragsteuern	25,3	-25,0	33,8	-5,1	35,6
Mitarbeiter ⁵⁾	3.581	9,7	3.264	11,9	2.918

Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2005	Veränd.	2004	Veränd.	2003
MTOW in Mio. Tonnen ⁶⁾	6,5	4,6	6,2	18,6	5,3
Gesamtpassagiere in Mio.	15,9	7,3	14,8	15,7	12,8
davon Transferpassagiere in Mio.	5,4	6,9	5,1	18,0	4,3
Flugbewegungen	230.900	2,7	224.809	14,1	197.089
Fracht Luftfracht und Trucking; in Tonnen	234.677	12,0	209.625	21,0	173.296
Sitzladefaktor in % ⁷⁾	66,4	1,8	65,2	-2,1	66,6

Börsetechnische Kennzahlen

	2005	Veränd.	2004	Veränd.	2003
Anzahl ausgegebener Aktien in Mio.	21,0	0,0	21,0	0,0	21,0
KGV per 31.12.	17,1	4,8	16,3	48,0	11,0
Gewinn je Aktie in €	3,54	3,8	3,41	1,2	3,37
Dividende je Aktie in € ⁸⁾	2,00	0,0	2,00	0,0	2,00
Dividenden-Rendite per 31.12.; in %	3,3	-7,8	3,6	-33,3	5,4
Pay-Out-Ratio					
in % vom Konzernergebnis nach Minderheiten	56,5	-3,5	58,6	-1,2	59,3
Marktkapitalisierung per 31.12.; in € Mio.	1.270,3	8,6	1.169,7	49,7	781,2
Börsenkurs: Höchstwert in €	61,20	6,8	57,29	54,0	37,20
Börsenkurs: Tiefstwert in €	49,10	29,4	37,95	25,1	30,33
Börsenkurs: Wert per 31.12. in €	60,49	8,6	55,70	49,7	37,20
Marktgewichtung ATX per 31.12.; in %	1,7	-33,6	2,6	-30,5	3,7

1) EBIT-Margin (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Betriebsleistung. 2) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern + Abschreibungen / Betriebsleistung. 3) ROCE (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzgl. zurechenbare Steuern) / durchschnittliches Capital Employed. 4) Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen. 5) Personalstand per 31.12., gewichtet nach Beschäftigungsgrad inkl. Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer, etc.), exkl. Vorstände und Geschäftsführer. 6) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge. 7) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere / angebotene Sitzplatzkapazität. 8) Berichtsjahr: Vorschlag an Hauptversammlung

Inhaltsverzeichnis

Kommentar des Vorstands	8
Management	13
Das Unternehmen Flughafen Wien	14
Kleines Einmaleins des Flughafen-Geschäfts	18
Wien – Bratislava – Košice	21
Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien	23
Die Zukunft des Flughafen Wien	33
Corporate Governance	44
Die Flughafen-Wien-Aktie	47
Umwelt	51
Mediationsverfahren	54
Nachhaltigkeit	55
Mitarbeiter	56
Konzernlagebericht	
Wirtschaftliches Umfeld	61
Umsatz	64
Ertragslage	66
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur	70
Investitionen	73
Risiken	74
Prognose	75
Segmentberichterstattung	
Airport	76
Handling	79
Non-Aviation	82
Konzernabschluss 2005	
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	86
Konzern-Bilanz	87
Konzern-Geldflussrechnung	88
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	89
Anhang zum Konzernabschluss der Flughafen Wien AG	90
Bericht des Abschlussprüfers	124
Beteiligungen der Flughafen Wien AG	125
Aufbauorganisation	128
Who is Who	129
Bericht des Aufsichtsrats	130
Glossar	131



Seite 37
Fertig gestellte
Projekte



Seite 25
Ost-West-Hub

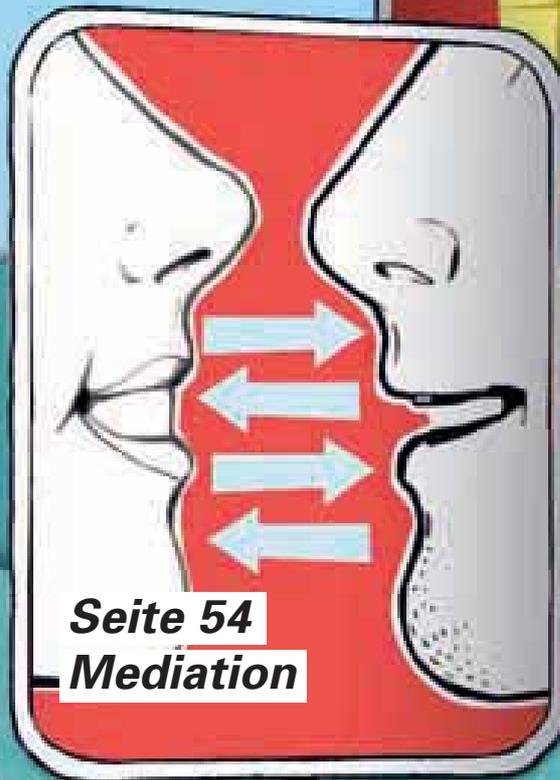


Seite 33
Bauprojekte





Seite 41
Geschäftsfelder



Seite 54
Mediation



Seite 56
Mitarbeiter

Kommentar des Vorstands

Sehr geehrte Damen und sehr geehrte Herren,

Es freut uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Flughafen Wien AG ihre positive Entwicklung der vergangenen Jahre auch 2005 fortsetzen konnte: Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich in allen Bereichen positiv und lag wiederum über dem europäischen Durchschnitt. Zur Absicherung unserer Wettbewerbsfähigkeit mussten jedoch Maßnahmen gesetzt werden, die zwar den Jahresgewinn 2005 bremsten, das zukünftige Ertragspotenzial allerdings absichern werden.

Die im Oktober 2004 eingeführte Tarifreform kam im Berichtsjahr voll zum Tragen und wirkte sich auf die Umsatzentwicklung aus. Die Tarife wurden generell gesenkt und umstrukturiert; beispielsweise wurde der Landetarif reduziert, im Gegenzug der Passagiertarif nur geringfügig angehoben. Unsere Anstrengungen, die Tarifstruktur für die Airlines weiter zu optimieren, gehen jedoch weiter. Mit 1. Jänner 2006 wurde der Landetarif um 2,8 Prozent gesenkt. Die Passagiergebühr wurde um € 1,12 angehoben, auch um neu eingeführte Umweltmaßnahmen finanzieren zu können. Um die Transferfunktion des Flughafen Wien zu stärken, wurde der bereits seit vielen Jahren bestehende Transfer-Incentive ab April bis Dezember 2005 um € 2,00 auf € 10,21 erhöht.

Die positive Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien erfordert umfangreiche Investitionen. Alleine in den Jahren 2004 und 2005 wurden in Summe € 504,4 Mio. in den bedarfsgerechten Ausbau des Standortes investiert. Zahlreiche Projekte dieses Mehrjahreskonzepts wie etwa Office Park Phase 1, Flugsicherungsturm, Handling Center West, VIP und Business Center, General Aviation Center, Vorfelderweiterung Nord-Ost, Premium Check-in und Terminal 1A wurden im Berichtsjahr abgeschlossen. All diese Projekte wurden termin- und kostengerecht abgewickelt. Das Leitprojekt der kommenden Jahre bildet unumstritten die Realisierung der Terminalerweiterung VIE-Skylink.

Lassen Sie uns an dieser Stelle einen Überblick der wichtigsten finanziellen Eckdaten skizzieren: Die Umsatzerlöse der Flughafen-Wien-Gruppe stiegen 2005 um 3 Prozent auf € 410,3 Mio. und verliefen damit aufgrund der zuvor erwähnten Tarifsenkungen unterproportional zum Anstieg des Passagieraufkommens von 7,3 Prozent. Dank einer verbesserten Produktivität stiegen die Betriebsaufwendungen ohne Berücksichtigung der Abschreibungsaufwendungen lediglich um 6,2 Prozent. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) ging aufgrund des investitionsbedingten Anstiegs der Abschreibungsaufwendungen und höherer Personalaufwendungen um 10,0 Prozent auf € 92,3 Mio. zurück. Das Finanzergebnis verbesserte sich um 165,0 Prozent auf € +7,7 Mio. Das Ergebnis vor Ertragsteuern verringerte sich um 5,1 Prozent auf € 100,0 Mio.; der Jahresgewinn 2005 ist mit € 74,7 Mio. um 4,2 Prozent höher als im Vorjahr.

Was waren im Rückblick die wichtigsten Einflussfaktoren des Geschäftsverlaufes 2005?

Dank der konsequenten Verfolgung unserer Wachstumsstrategie, die auf den drei Säulen Osteuropa-, Langstrecken- und Low-Cost-Carrier-Verkehr beruht, konnten wir die Passagieranzahl um 7,3 Prozent steigern; der Durchschnittswert der europäischen Airports lag für 2005 nur bei 5,8 Prozent. 15,9 Millionen Fluggäste wurden 2005 am Flughafen Wien abgefertigt, um rund eine Million mehr als im Jahr 2004, als das Passagieraufkommen um 15,7 Prozent zulegte. Unsere hervorragende Position als ein führender Anbieter von Verbindungen nach Osteuropa konnten wir 2005 weiter ausbauen und das Passagieraufkommen der osteuropäischen Destinationen um 9,9 Prozent anheben. Überaus positiv entwickelten sich auch die Langstreckenverbindungen in den Mittleren und Fernen Osten; sie weisen ein Wachstum von 18,9 Prozent aus. Einen weiteren wichtigen Motor der positiven Verkehrsentwicklung bildeten wiederholt die Low-Cost-Carrier, auf die 30,2 Prozent des Passagierwachstums zurückzuführen sind und 12,4 Prozent aller Passagiere entfallen. Nach einem überdurchschnittlichen Anstieg der Transfer-Passagiere im Vorjahr von 18 Prozent wird für 2005 ein Plus von 6,9 Prozent ausgewiesen, womit 34,4 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens diesem Sektor zuzuschreiben sind.

Diese erfreulichen Zuwachsraten stellten uns in Anbetracht der zahlreichen Um- und Ausbaurbeiten am Standort in den täglichen Abläufen und Aufgaben vor zusätzliche Herausforderungen. Nur dank des außerordentlichen Einsatzes und der Flexibilität unserer Mitarbeiter konnten sie auch erfolgreich bewältigt werden. Die hohe Servicequalität für unsere Transferpassagiere und das Halten der hervorragenden Mindestumsteigezeit, die mit 25 bis 30 Minuten zu den Spitzenwerten innerhalb vergleichbarer europäischer Flughäfen zählt, wurden ebenso sichergestellt wie die allgemeinen Qualitätsstandards. Die durchwegs guten Bewertungen in den regelmäßig durchgeführten Passagierumfragen sind der erfreuliche Lohn dieser Anstrengungen.

Für 2006 gehen wir von einem Passagierwachstum von rund 6 Prozent und einem Anstieg von 2 Prozent bei den Flugbewegungen und 3 Prozent beim Maximum Take-off Weight aus. Mit gezielten Marketingaktionen werden wir aktiv unsere Position als wichtigster Airport der wirtschaftlich dynamischen Region Ostösterreich – Westslowakei stärken.

Die positive Entwicklung des Passagieraufkommens und die Absicherung des Qualitätsniveaus machen eine Erweiterung der bestehenden Terminalflächen notwendig. Das Herzstück unserer geplanten Kapazitätserweiterung bildet der Terminalausbau VIE-Skylink. Die wichtigsten Planungsvorgaben waren die Beibehaltung des One-Roof-Konzepts und die Absicherung unserer kurzen Minimum Connecting Time von 25 Minuten. Im ersten Ausbauschnitt wird die Kapazität des Flughafen Wien auf 24 Millionen Passagiere erweitert; der bisherige Bauverlauf lässt eine termin- und kostengerechte Fertigstellung Ende 2008 erwarten.

Neben Projekten zur Kapazitätserhöhung bilden Realisierungen von schlüsselfertigen Immobilien einen Strategieschwerpunkt im Non-Aviation-Bereich; beispielsweise wird derzeit der Office Park um eine Phase 2 erweitert, die bis 2007 fertig gestellt wird.

Zügig fortgesetzt wurden 2005 auch die Ausbaurbeiten des Bahnhofs Flughafen, der in Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen finanziert wird und unsere Infra-

strukturanbindung deutlich verbessern wird. Dieselbe Zielsetzung verfolgten wir mit dem im Rahmen eines Joint Venture mit den Österreichischen Bundesbahnen und der Flughafen Wien AG errichteten und betriebenen City Airport Train (CAT), der sich mittlerweile sehr gut etablieren konnte. Bereits 10 Prozent aller Fluggäste nutzen den CAT, der in nur 16 Minuten den Flughafen Wien ohne Zwischenstopp mit Wien-Mitte, wo bereits das Check-in erledigt werden kann, verbindet.

Im sensiblen Bereich der Sicherheit war das Berichtsjahr von Vorbereitungsarbeiten zur Umsetzung der EU-Sicherheitsverordnung 2320 geprägt, die mit 1. Jänner 2006 in Kraft trat. Diese Verordnung sieht die Kontrolle aller Mitarbeiter vor, denen Zugang zum Sicherheitsbereich des Vorfelds gewährt wird. Bei den Kontrollen gelten dieselben Standards wie für Passagiere; 13 Kontrollpunkte mussten eingerichtet und mit Röntgenkontrollen, Metalldetektor-Schleusen und weiterem Equipment ausgestattet werden.

Die strategische Ausrichtung des Flughafen Wien wird durch Vorhaben zur Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standorts abgerundet. Für derartige Projekte gilt jedoch die unumstößliche Vorgabe, dass sie den Unternehmenswert steigern und unsere Dividendenpolitik begünstigen müssen. Unser Engagement am Flughafen Malta entspricht dieser Prämisse gänzlich. Wir sind im Rahmen eines Konsortiums mit 40 Prozent am Malta International Airport beteiligt. Darüber hinaus hat die Flughafen-Wien-Gruppe im Berichtsjahr mehr als 8 Prozent der Aktien der Malta International Airport plc. erworben.

Das zentrale Projekt unserer strategischen Ausrichtung bildet jedoch die Kooperation mit dem Flughafen Bratislava. Um bestmöglich am Wachstumspotenzial der Region Ostösterreich und Westslowakei partizipieren zu können, haben wir uns im Juli 2005 entschlossen, an den Privatisierungs-Tendern für die Flughäfen M.R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. teilzunehmen. Die damit angestrebte Airport-Allianz im Herzen Europas soll die Position der Flughäfen Wien und Bratislava gegenüber ihren Mitbewerbern wie Budapest, Prag oder München stärken. Am 10. Februar 2006 wurden von der slowakischen Regierung und dem Bestbieter „Consortium TwoOne“, an dem die Flughafen Wien AG 50,1 Prozent der Stimmrechte hält, die Verträge unterschrieben. Die Eigentümerrechte wird das Konsortium allerdings erst ab der offiziellen Zustimmung der slowakischen und österreichischen Wettbewerbsbehörden ausüben können, die wir bis Sommer 2006 erwarten.

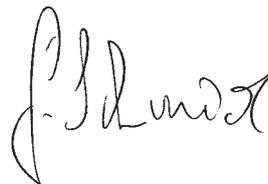
Abschließend möchten wir unseren Mitarbeitern, Geschäftspartnern und Aktionären für ihr Vertrauen im Geschäftsjahr 2005 unseren herzlichen Dank aussprechen.



Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied



*Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied*

*Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied
und Sprecher*

*Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied*

DAS JAHR 2005 im Überblick

- ✓ **Verkehrswachstum über europäischem Durchschnitt (Seite 23f.)**
- ✓ **Forcierung des Langstreckenverkehrs (Seite 28)**
- ✓ **Weiterer Ausbau der Osteuropa-Dreh-scheibe (Seite 25f.)**
- ✓ **Low-Cost-Carrier gewinnen an Bedeutung (Seite 30)**
- ✓ **Mehr Fracht-Carrier und Frequenzen steigern Frachtvolumen (Seite 80)**
- ✓ **Investitionsprogramm: Kosten und Zeitplan wurden eingehalten (Seite 73)**
- ✓ **Ground Handling: Hoher Marktanteil abgesichert (Seite 79)**

Management

Der Vorstand der Flughafen Wien AG wurde vom Aufsichtsrat für die Periode vom 1. Oktober 2004 bis 30. September 2009 bestellt. Das im September 2004 initiierte und im Berichtsjahr definierte sowie teilweise bereits umgesetzte Programm zur Effizienz- und Produktivitätssteigerung (PEP) führte auch zu einer Neuausrichtung der bis dahin in 18 Unternehmensbereiche unterteilten Managementstruktur. Einzelne Bereiche wurden zusammengeführt bzw. Zuständigkeiten neu geregelt (siehe Organigramm auf Seite 128).

Die Umsetzung der qualitativen wie auch finanziellen Unternehmensziele wird durch ein regelmäßiges Monitoring im Rahmen des strategischen Managementsystems überwacht. Unterstützt wird die Zielerreichung durch ein leistungsorientiertes Incentive-System, das sich an den Vorstand – er definiert seine Finanz- und Qualitätsziele mit dem Aufsichtsrat – sowie die Führungskräfte der ersten und zweiten Berichtsebene richtet.

Vorstandsmitglied und Sprecher Mag. Herbert Kaufmann, geboren 1949, arbeitete neben seinem Studium der Volkswirtschaft als Techniker bei verschiedenen in- und ausländischen Unternehmen. 1975 trat er bei der Arbeiterkammer Niederösterreich ein, wo er nur zwei Jahre später zum Leiter der wirtschaftspolitischen Abteilung und 1985 zum Direktor ernannt wurde. Er war unter anderem Abgeordneter zum Landtag und zum österreichischen Nationalrat. 1999 wurde er zum Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands der Flughafen Wien AG bestellt. Zu seinem Verantwortungsbereich zählen die Airline- und Terminaldienste, das Generalsekretariat, die Kommunikation sowie Strategie und Controlling.

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

Vorstandsmitglied Mag. Christian Domany, geboren 1952, arbeitete nach Abschluss des Studiums der Betriebswirtschaftslehre zuerst bei der Creditanstalt Bankverein. 1984 wechselte er zur Industriellenvereinigung, wo er unter anderem als Leiter des Bereichs „Personal, Finanzen und Organisation“ und als Generalsekretär-Stellvertreter tätig war. Nach der Ernennung zum Generalsekretär des Österreichischen Sparkassenverbands im Jahr 1997 wurde er drei Jahre später Generalsekretär der Wirtschaftskammer Österreich. Am 1. Oktober 2004 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG, wo er für den Geschäftsbereich Immobilien und Center Management sowie die Fachbereiche Personal und Finanz- und Rechnungswesen sowie den Servicebereich Planung und Bau verantwortlich zeichnet.

Das Unternehmen Flughafen Wien

Die Flughafen Wien AG ist eine der wenigen börsennotierten Flughafenbetreiber in Europa. 40 Prozent des Grundkapitals werden von der öffentlichen Hand – zu gleichen Teilen vom Land Niederösterreich und der Stadt Wien – gehalten. 10 Prozent wurden nach einem Hauptversammlungsbeschluss im Jahr 2000 an eine Mitarbeiterstiftung übertragen, über die die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG direkt am Unternehmenserfolg partizipieren. Die restlichen 50 Prozent der Aktien stehen im Streubesitz.

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

VAI Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	100%	50,1%	CAT City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.
VIAS Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	100%	100%	Shops VIE Shops Entwicklungs und Betriebsgesellschaft
VAH Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	100%	100%	VIEL VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.
VINT Vienna International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	100%		100% VOPE VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.
VIE-BBI Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	100%	100%	IVW Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft
VIE Malta VIE Malta Ltd.	99,8%	0,2%	VIE BPIB Vienna Airport Business Park Immobilien Besitz Gesellschaft m.b.H. 99%
MMLC Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.		57,1%	BTSH BTS Holding a.s. 47,7%
MIA Malta International Airport plc.	8%	40%	KSCH KSC Holding a.s. 47,7%

Die vollständige Liste aller Beteiligungen der Flughafen Wien AG befindet sich, gegliedert nach Art und Umfang der Konsolidierung, im Konzernjahresabschluss auf den Seiten 125-127.

Beteiligungsveränderungen 2005:

- Gründung VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. zur Entwicklung und Verwertung von Immobilien, insbesondere des Office Parks Phase 2.
- Verkauf des 51-prozentigen Anteils an der Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H. an den Partner SPIRK & Partner Ziviltechnikergesellschaft m.b.H.
- Kauf von 8 Prozent an der Malta International Airport plc. bei Privatisierungsschritt über die Börse.
- Gründung der Gesellschaften BTS Holding a.s. und KSC Holding a.s. nach slowakischem Recht im Rahmen der Ausschreibungsbeteiligung zur Privatisierung der Flughäfen Bratislava und Košice; gemeinsam mit Konsortiumpartnern RZB und Penta.

Die Flughafen Wien AG ist Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien sowie Anbieter aller damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungen. Als eine der marktführenden Drehscheiben zu den florierenden Destinationen Mittel- und Osteuropas bereiten wir uns auf überdurchschnittliches Wachstum vor. Unterstützt wird unsere Wachstumsstrategie auch durch die positive Nachfrageentwicklung der Destinationen des Fernen und Mittleren Ostens und die überdurchschnittliche Dynamik der Low-Cost-Carrier.

Einhergehend mit der Erweiterung der Europäischen Union im Mai 2004 galt es, das Einzugsgebiet des Flughafen Wien neu abzustecken: Waren es bis zu diesem Wendepunkt 5,6 Millionen Menschen, für die der Flughafen Wien den bevorzugten Ausgangspunkt ihrer Flugreise bildete, erhöhte die Integration der östlichen Nachbarstaaten Österreichs dieses Potenzial auf über 14 Millionen Menschen. Dank der prosperierenden wirtschaftlichen Entwicklung dieser Länder ist in den kommenden Jahren mit einer weiteren Zunahme des Reiseaufkommens zu rechnen.

Begünstigt durch die hohe Anzahl der von Wien aus angebotenen Osteuropa-Destinationen und seine geostrategisch günstige Lage, profitiert der Flughafen Wien in besonderer Weise von diesen makroökonomischen Entwicklungen. In diesem Umfeld gilt es, die starke Position Wiens als Drehscheibe für den Transferpassagier-Verkehr zwischen Ost- und Westeuropa zu verteidigen, aber auch die Hub-Funktion des Flughafens durch Akquisition von zusätzlichen Langstrecken-Destinationen zu stärken. Die Chancen unseres nunmehr erweiterten Einzugsgebiets werden wir mit intensiven Informations- und Marketingaktivitäten noch stärker ausschöpfen.

Eckdaten des Flughafen Wien

Bewohner Einzugsgebiet _____ rund 14 Mio.	Fracht (inkl. Trucking, in Tonnen) _____ 234.677
Gelände­fläche (in km²) _____ rund 10	Check-in-Schalter _____ 124
Unternehmen am Standort _____ rund 200	Abstellpositionen in max. Belegung _____ 80
Airlines¹⁾ _____ 69 Linien	davon Andockpositionen _____ 20
Destinationen¹⁾ _____ 176 Linien	Vermietbare Frachtfläche (in m²) _____ 30.206
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe¹⁾ _____ 3.581	Vermietbare Bürofläche (in m²) _____ 70.688
Mitarbeiter Standort Flughafen _____ rund 14.000	Verkaufsfläche Geschäfte (in m²) _____ 5.977
Passagiere _____ 15.859.050	Verkaufsfläche Gastronomie (in m²) _____ 3.451
Flugbewegungen _____ 230.900	Parkplätze indoor exkl. Dauerparker _____ 4.800
Gepäckstücke-Handling _____ 14.168.786	Parkplätze outdoor exkl. Dauerparker _____ 4.200
	Parkplätze Dauerparker _____ rund 6.000

1) per 31.12.2005

***2005 investierte der Flughafen Wien € 319,1 Mio.
Der Ausbau des Standorts schafft das Fundament
für zukünftiges Wachstum.***





Kleines Einmaleins des Flughafen-Geschäfts

- **Entwicklung Kerngeschäft: Passagiere +7,3%, Flugbewegungen +2,7%, MTOW +4,6%, Fracht +12,0%**
- **Externe Umsätze Shops und Gastronomie: +9,1%**
- **Beratungsleistung neben Malta nun auch in Abu Dhabi**

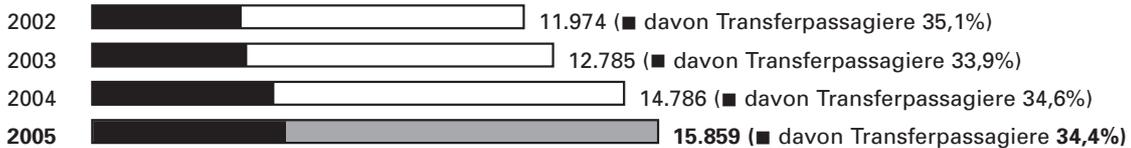
Der operative Erfolg des Flughafen-Kerngeschäfts lässt sich an den Kenngrößen Passagieraufkommen, Maximum Take-off Weight (MTOW) sowie der Anzahl der Flugbewegungen ablesen. Letztere geben als Summe aller Starts und Landungen Auskunft über die Auslastung der Rollbahn- und Abstellkapazitäten am Vorfeld. Das MTOW wird für jeden Flugzeugtyp vom Hersteller definiert und fließt in die Berechnung des Landetarifs einer Maschine mit ein. Die Anzahl der beförderten Passagiere wirkt sich über den Passagiertarif, der von der jeweiligen Airline eingehoben wird, direkt auf die Ertragslage des Flughafens aus. Die für den Flughafen Wien ideale Verkehrsentwicklung ist daher eine Kombination aus hohem MTOW- und Passagierwachstum bei unterproportionaler Steigerung der Flugbewegungen und der damit einhergehenden optimalen Auslastung der Pistenkapazität.

Das bestehende Pistensystem ermöglicht maximal 72 Flugbewegungen pro Stunde. Bei unveränderten technischen Bedingungen und Realisierung der erwarteten Verkehrsentwicklung benötigt der Flughafen Wien aus heutiger Sicht ab dem Jahr 2012 eine weitere Piste, um seinen Wachstumskurs fortsetzen zu können. Im Falle einer Kooperation des Flughafen Wien mit dem Flughafen Bratislava ließe sich aus unserer Sicht dank der damit realisierten Synergien die Errichtung einer dritten Piste um zwei bis vier Jahre auf 2014 bis 2016 verzögern. Mit der Erweiterung der Terminalflächen wurde bereits im Berichtsjahr begonnen: Der Terminalausbau VIE-Skylink wurde als Phasierungsmodell entwickelt, um die einzelnen Realisierungsschritte flexibel an die Verkehrsentwicklung zu koppeln.

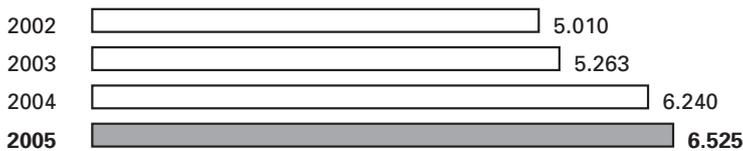
Kurze Boarding- bzw. Transferzeiten (25 Minuten zwischen Flügen der Star Alliance Group) sind von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Flughafens. Um diese Zeiten gewährleisten zu können, führt die Flughafen Wien AG alle Handling-Leistungen rund um die Flugzeugabfertigung selbst durch.

Das Betätigungsfeld des Flughafen Wien reicht jedoch weit über das klassische Airport-Geschäft hinaus. Steigende Passagierzahlen erhöhen gleichzeitig auch die Attraktivität des Flughafens als Anbieter von Shop-, Gastronomie- und Werbeflächen. Unterstützt

Passagiere in Tausend



Maximum Take-off Weight in tausend Tonnen



von seiner vorteilhaften geografischen Lage und dem dichten Verkehrsnetz zu Destinationen Zentral- und Osteuropas, positioniert sich der Flughafen Wien auch als attraktiver Immobilienstandort für international operierende Konzerne.

Immobilien

In Abhängigkeit zur jeweiligen Nachfrage realisiert und vermietet der Flughafen Wien Büro- wie auch Fracht- und Logistikobjekte. Begünstigt durch unsere Lage im Zentrum Europas agiert der Flughafen Wien als Verkehrsdrehscheibe zwischen Ost und West und nützt dabei auch die Chance, sich als attraktiver Standort für internationale Konzerne – vor allem Speditionen und Frächter – zu profilieren. Diesen Unternehmen moderne und bedarfsgerechte Immobilienobjekte zur Verfügung zu stellen, gehört zu unseren bedeutendsten Geschäftsfeldern und strategischen Vorhaben. (Nähere Informationen zu aktuellen Bauprojekten entnehmen Sie bitte dem Kapitel „Die Zukunft des Flughafen Wien“ ab Seite 33).

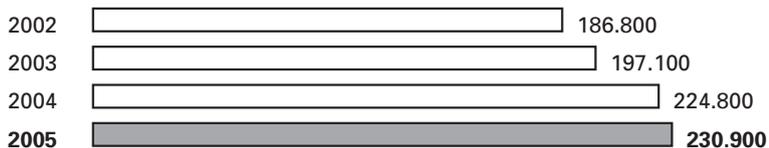
Shopping und Gastronomie

Der Flughafen Wien bietet mit 19 Gastronomielokalen und mehr als 70 Shops seinen Passagieren, Besuchern, Anrainern und Mitarbeitern eine breit gefächerte Palette an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten.

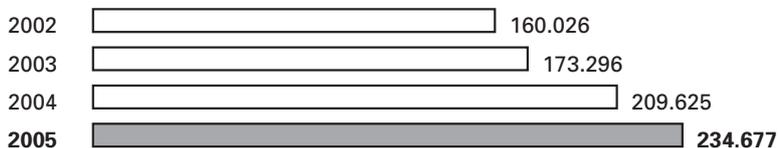
Parkierung

In Abstimmung zur Entwicklung der Passagierzahl erfolgt der Ausbau der Parkierung. Der positiven Verkehrsentwicklung entsprechend wurde 2005 massiv in die Aufstockung der Parkraumkapazität investiert: Das Parkhaus 3 wurde um drei Etagen aufgestockt, die Parkhäuser 7 und 8 wurden neu errichtet, und im neuen General-Aviation-Bereich wurden neue Parkierungsflächen geschaffen. Per Jahresende 2005 stehen unseren Passagieren und Besuchern somit rund 4.800 Parkplätze in Parkhäusern, 200 Kurzparkplätze und rund 4.000 kostengünstigere Langzeitparkplätze zur Verfügung; rund 6.000 Abstellplätze sind für Dauermieter reserviert. In Abstimmung mit der zukünftigen Entwicklung der Passagierzahl ist ein weiterer Ausbau dieser Kapazitäten geplant.

Flugbewegungen



Fracht (Luftfracht, Trucking) in Tonnen



Werbeflächen

Der Flughafen Wien bietet eine Vielzahl von Werbemöglichkeiten, wie etwa Leuchtkästen, „City Light“-Vitrinen, Promotionflächen, Transparente und andere Werbeobjekte, im Terminal, an den Ein- und Ausfahrtsstraßen sowie auf Gebäudeflächen an. Diese Werbeinstrumente erreichen rund 16 Millionen Passagiere und ungefähr 3 Millionen Meeters und Greeters pro Jahr.

VIP & Business Center und Lounges (VBC)

Im Rahmen der baulichen Veränderungen am Flughafen Wien entstand 2005 – zeitgerecht zum EU-Ratsvorsitz Österreichs im ersten Halbjahr 2006 – ein neues, hochmodernes VIP & Business Center, in dem Kunden Veranstaltungen verschiedenster Art organisieren und durchführen lassen können. Parallel zur Errichtung der neuen Räumlichkeiten wurden in den bestehenden bei 2.524 Veranstaltungen 17.492 Personen betreut. In fünf vom VBC betreuten Lounges können zudem Passagiere ihren Aufenthalt am Flughafen Wien in angenehmer und entspannter Atmosphäre genießen.

Know-how-Transfer

Im Rahmen von branchenspezifischen Beratungsleistungen bieten wir unsere Erfahrungen und unser Know-how auch anderen Airports an. Über Technical Service Agreements bringt sich der Flughafen Wien beim Flughafen Malta, an dem wir über das Konsortium Malta Mediterranean Link (MMLC) und ein direkt gehaltenes Aktienpaket beteiligt sind, in den Bereichen strategische Planung, Retail-Geschäft, Personalentwicklung, Kapazitätsmanagement sowie Airport- und Aviation-Marketing ein. Seit Sommer 2005 können wir unser Know-how auch beim Ausbau des Flughafens in Abu Dhabi, der Hauptstadt der Vereinigten Arabischen Emirate, unter Beweis stellen.

Ein starker Großraum entsteht: Wien – Bratislava – Košice

Mit einem Wirtschaftswachstum, das deutlich über den westeuropäischen Vergleichswerten liegt, bilden die neuen osteuropäischen EU-Mitgliedsländer die wirtschaftlichen Hoffnungsmärkte Europas. Prognosen sehen in der Region Ostösterreich – Westslowakei eine der stärksten Wachstumsregionen Europas.

Übernahme der Flughäfen Bratislava und Košice

Die Entwicklung der slowakischen Flughäfen während der letzten Jahre spiegelt diesen Trend wider. Im EU-Vergleich der Flugreisen pro Einwohner lag die Slowakei 2004 an letzter Stelle, gleichzeitig weist sie jedoch die größten Zuwachsraten in der Luftfahrt auf, womit der hohe Aufholbedarf dieser Branche dokumentiert wird. Im Jahr 2005 stieg das Passagieraufkommen am Flughafen Bratislava um 48 Prozent auf 1,3 Millionen und hat sich damit innerhalb der letzten fünf Jahre beinahe vervierfacht (2000: 284.000). Der kleinere Flughafen Košice – ein ehemaliger Militärflughafen – verzeichnete 2005 ein Passagierplus von 17 Prozent auf 270.000. Um am Wachstum dieser Region optimal partizipieren zu können, entschloss sich die Flughafen Wien AG im Juli 2005 an den Privatisierungs-Tendern für die Flughäfen M.R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. teilzunehmen. Hierfür wurde das Konsortium „TwoOne“, bestehend aus der Flughafen Wien Aktiengesellschaft, der Raiffeisen Zentralbank Österreich AG (RZB) und der Penta Investment Limited, gegründet, an dem die Flughafen Wien AG 50,1 Prozent der Stimmanteile hält. Im Dezember 2005 wurde das erste Angebot gelegt. Nach einer weiteren Biiterrunde im Jänner 2006, bei der das Angebot nachgebessert wurde, wurden am 10. Februar 2006 von der slowakischen Regierung und dem Bestbieter „Consortium TwoOne“ die Verträge unterschrieben. Die Eigentümerrechte wird das Konsortium allerdings erst ab der offiziellen Zustimmung der slowakischen und österreichischen Wettbewerbsbehörden ausüben können. Die Zustimmung wird bis zum Sommer 2006 erwartet.

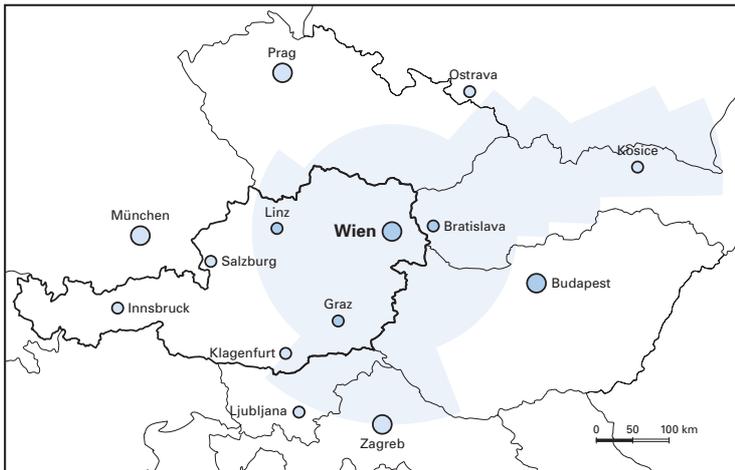
Das Angebot im Detail

Das Konsortium „TwoOne“ bezahlt für 66 Prozent der Anteile an den Flughafen-Betriebsgesellschaften Bratislava und Košice einen Kaufpreis von Slowakischen Kronen (SKK) 11,4 Mrd. (rund € 305 Mio.). Zur Stärkung der Eigenkapitalbasis der beiden Gesellschaften hat sich das Konsortium verpflichtet, SKK 7,9 Mrd. (rund € 211 Mio.) einzubringen. In den folgenden fünf Jahren werden die beiden Flughafen-Betriebsgesellschaften insgesamt Investitionen in Höhe von mindestens SKK 9,8 Mrd. (rund € 261 Mio.) tätigen. Davon entfallen SKK 9,4 Mrd. (rund € 250 Mio.) auf Bratislava und SKK 0,4 Mrd. (rund € 11 Mio.) auf Košice.

Ausbau der Verkehrsverbindung Wien – Bratislava

Das Konzept sieht zudem eine Verbesserung der öffentlichen Verbindung der beiden Standorte vor: Der CAT (City Airport Train) wird Wien mit dem Flughafen Bratislava verbinden. Wie jetzt schon für Reisende ab Wien wird es dann auch für Bratislava möglich sein, bereits in der City einchecken zu können. Als Sofortmaßnahme wird eine verstärkte Busverbindung zwischen Wien und Bratislava – ebenfalls mit City Check-in in Wien – eingerichtet.

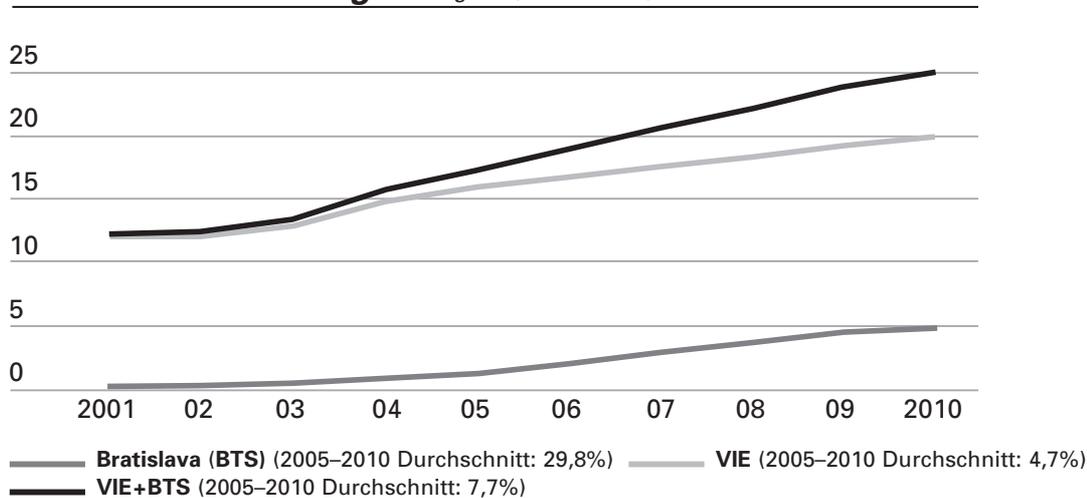
Catchment Area Flughafen Wien



Eine große Chance für die Flughäfen Wien und Bratislava

Die Übernahme der beiden Flughäfen Bratislava und Košice durch die Flughafen Wien AG eröffnet eine große Chance für die gesamte Region. Prognosen gehen davon aus, dass das Passagieraufkommen dieses Großraums von derzeit rund 17 Millionen auf etwa 30 Millionen Passagiere im Jahr 2015 anwachsen wird. Von diesem Gesamtvolumen könnten 6 bis 7 Millionen Passagiere in Bratislava und 23 bis 24 Millionen Passagiere in Wien abgefertigt werden, womit sich das Destinations- und Frequenzangebot vor allem in Bratislava massiv erhöht. Zudem stärkt die damit geschaffene Airportallianz im Herzen Europas die Position beider Flughäfen im Wettbewerb mit ihren Mitbewerbern (wie z.B. Budapest, Prag, München). Der Fokus der gemeinsamen Strategie liegt beim Flughafen Wien im weiteren Ausbau als Drehscheibe im Ost-West-Verkehr und als Langstrecken-Hub. Bratislava wird verstärkt Charter- und Low-Cost-Verkehr bedienen, aber auch der Point-to-Point-Verkehr wird weiter entwickelt werden. Der Flughafen Košice hat aufgrund seines derzeit geringen Verkehrsaufkommens ein hohes Entwicklungspotenzial. Der Flughafen wird vor allem Flüge in europäische Hubs anbieten aber auch als Tourismusdestination Verkehr kreieren.

Verkehrsentwicklung Passagiere (in Millionen)



Die Erfolgsfaktoren des Flughafens Wien

Erfolgsfaktor Wachstumspotenzial

Der Flughafen Wien konnte im Jahr 2005 den erfreulichen Wachstumskurs der Vorjahre fortsetzen. Im Dezember des Berichtsjahres wurde erstmals die Schwelle von 15 Millionen Passagieren überschritten; bis zum Jahresende wurden 15,9 Millionen gezählt. Mit dem daraus resultierenden Passagierwachstum von 7,3 Prozent liegt der Flughafen Wien erneut über dem europäischen Durchschnitt, der sich auf 5,8 Prozent (Quelle: ACI) beläuft.

Die Wachstumstreiber für den Flughafen Wien waren im Berichtsjahr vor allem die Low-Cost-Carrier, denen 30,2 Prozent des neu generierten Passagierwachstums zuzuschreiben sind; auf die Destinationen des Mittleren Ostens und Asiens entfallen 26,1 Prozent des Anstiegs und auf den Osteuropa-Verkehr 20,1 Prozent. Unter stabilen wirtschaftlichen Voraussetzungen wird für den Flughafen Wien für das Jahr 2006 ein Verkehrswachstum von rund 6 Prozent prognostiziert.

Entwicklung der Spitzenstunde*

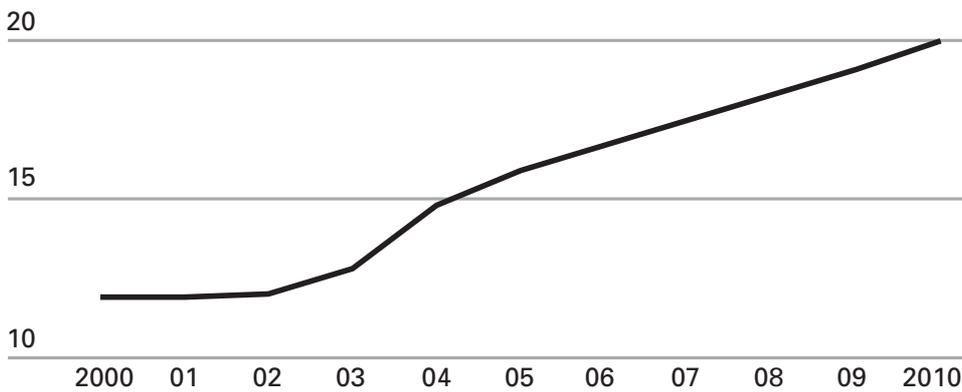
Flugbewegungen, 30. (typische) Spitzenstunde

Jahr	Flugbewegungen	Passagiere an + ab
2000	51	3.714
2001	52	3.922
2002	54	3.901
2003	54	3.864
2004	60	4.378
Ist 2005	61	4.763
Prognose 2006	62	4.900
Prognose 2007	64	5.100
Prognose 2008	66	5.250
Prognose 2009	68	5.450

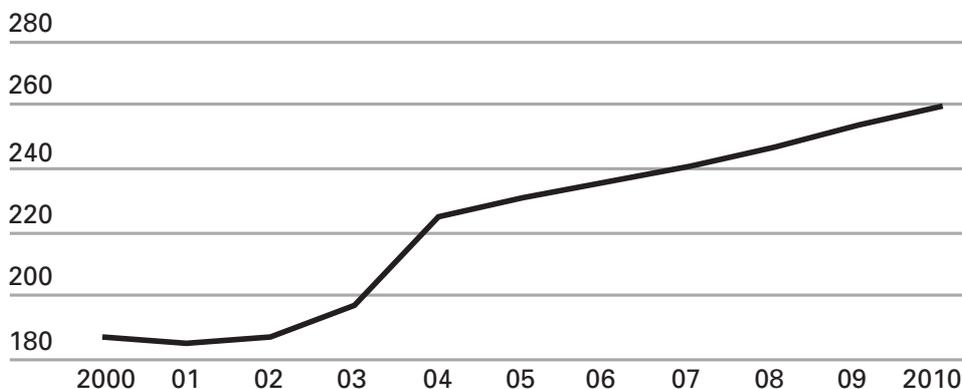
* Stunde mit den meisten Flugbewegungen

Als Vorbereitung auf die steigenden Passagierzahlen und die Entwicklung in der Spitzenstunde wurde bereits im Jahr 1998 ein bedarfsgerechter Ausbauplan entwickelt. Im Mai des Berichtsjahres wurde ein weiteres Teilprojekt dieser Kapazitätsoptimierung, der Terminal 1A, in Betrieb genommen. Es wurden 22 zusätzliche Check-in-Counter sowie drei neue Kontakt-Counter geschaffen. Die Umsetzungsarbeiten des größten Bauprojekts, der Terminalerweiterung VIE-Skylink, haben Mitte 2005 begonnen. Dieses Vorhaben umfasst den Pier Süd, zusätzliche Check-in-Schalter sowie eine erweiterte Gepäckausgabe. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2008 geplant. Die Realisierung der unterschiedlichen Ausbaustufen ist von der Entwicklung des Verkehrswachstums abhängig (nähere Informationen finden Sie im Kapitel „Bedarfsgerechter Ausbau“ ab Seite 33).

Passagierentwicklung in Millionen (Prognose 2006–2010)



Flugbewegungen in Tausend (Prognose 2006–2010)



Mediationsverfahren erfolgreich abgeschlossen

Im Juli 2000 wurde es angekündigt, im März 2001 hat es begonnen, mit der Vertragsunterzeichnung am 22. Juni 2005 ging es zu Ende – das Mediationsverfahren rund um die Ausbaupläne des Flughafen Wien.

Mehr als 50 Verfahrensparteien führten in einem Klima gegenseitigen Respekts fünf Jahre lang intensive Gespräche. Erstes greifbares Ergebnis war der Teilvertrag im Jahr 2004, der eine Verbesserung der Fluglärmsituation brachte. Mit dem Abschluss des Mediationsverfahrens Mitte 2005 konnten allgemein akzeptierte Rahmenbedingungen für den weiteren Ausbau des Flughafen Wien abgesteckt werden.

Ein Dreieck aus sozialen, ökonomischen und ökologischen Interessen stand im Mittelpunkt der Diskussionen. Das Resultat: die Lage einer dritten Piste, Einschränkungen für den Nachtflug, Deckelungen der Lärmbelastung und ein Umweltfonds sowie Regeln für das weitere Zusammenleben und Vorgehen. Der Verein Dialogforum Flughafen Wien, der nach Abschluss des Verfahrens seine Arbeit aufnahm, wird den Teilvertrag und den Mediationsvertrag überwachen, für die Fortsetzung der gemeinsamen Arbeit sorgen und neue Fragestellungen in die Diskussion aufnehmen.

Erfolgsfaktor Hub-Funktion

Neben dem Passagieraufkommen aus der eigenen Catchment Area nimmt die Entwicklung des Transferaufkommens maßgeblichen Einfluss auf unseren Geschäftsverlauf. Ergänzend zum Ausbau der Destinationen und Frequenzen zählt das Halten unserer hervorragenden Mindestumsteigzeit (Minimum Connecting Time) und unserer Hub-Funktion zwischen Ost und West zu den wichtigsten strategischen Zielsetzungen.

Transfergeschwindigkeit

Lag der Anteil der Transferpassagiere an den Gesamtpassagieren im Jahr 2000 noch bei 28,4 Prozent, so unterstreicht der Transferanteil von 34,4 Prozent im Jahr 2005 die zunehmende Bedeutung des Flughafen Wien als wichtiger internationaler Hub zwischen Ost und West. Dafür verantwortlich zeichnet die europaweit einzigartige Minimum Connecting Time von 25 Minuten. Sie ist einer der entscheidenden Erfolgsfaktoren beim Ticketverkauf in allen internationalen Reservierungssystemen. Nach den Direktflügen werden hier Verbindungen mit möglichst schnellen Umsteigzeiten – also einer niedrigeren Gesamtflugzeit – als weitere Priorität ausgewiesen.

Trotz steigender Passagierzahlen kann unsere kurze Transferzeit vor allem aufgrund des One-Roof-Konzepts am Flughafen Wien sichergestellt werden. Kurze Wege in den Terminalbereichen sowie ein ausgezeichnetes Leitsystem garantieren einen schnellen Passagierfluss. Selbstverständlich wird dieses Erfolgssystem auch im neuen Terminal VIE-Skylink weitergeführt. Im Jahr 2005 war der Flughafen Wien der ideale Umsteige-flughafen für insgesamt 5,4 Millionen Transferpassagiere, um 6,9 Prozent mehr als im Jahr 2004.

Minimum Connecting Time in Europa* in Minuten

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

* Minimum Connecting Time (MCT) laut „OAG Worldwide Flight Guide“

Ost-West-Hub

Osteuropa hat für den Flughafen Wien aufgrund seiner Lage in der Mitte des politisch neu definierten Europa eine mehrdimensionale Bedeutung: Der Flughafen Wien bietet den Passagieren seiner Catchment Area eine breite Destinationsvielfalt nach Westeuropa sowie in den Mittleren und Fernen Osten an. Die schnelle, komfortable und unkomplizierte Anreise aus den östlichen Nachbarstaaten wird durch ein optimales Busnetz von vielen osteuropäischen Städten direkt zum Flughafen und über das Bahnnetz via Wien garantiert. Darüber hinaus ist der Flughafen Wien mit seiner geografischen Nähe und seiner Vielfalt von 43 Osteuropa-Destinationen ein idealer Knotenpunkt, um die aufstrebenden Märkte Osteuro-

Dank der erfolgreichen Positionierung als Ost-West-Hub profitiert der Flughafen Wien bestmöglich von der wirtschaftlichen Dynamik dieser Region.





St. Petersburg

Sofia

Budapest

Sarajevo

Moscow

Vilnius

Ankara

Kiev

Prague

Lviv

Bucharest

Krakow

pas zu erreichen. Von Bedeutung ist dieser Aspekt aufgrund der wirtschaftlichen Dynamik und Integration dieser Region vor allem für den Geschäftskundenbereich, aber dank eines florierenden Städtetourismus auch für Urlaubsgäste. Als neue Destinationen in Osteuropa wurden im Jahr 2005 Varna von Austrian und Bulgaria Air, Sibiu von Austrian und Tarom, Ostrava von Job Air und Tuzla von Austrian aufgenommen.

Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens in den osteuropäischen Raum

	Destination	Jahr		Veränderungen	
		2005	2004	absolut	in %
1.	Moskau	105.785	96.641	9.144	9,5
2.	Sofia	83.323	80.367	2.956	3,7
3.	Bukarest	82.824	77.357	5.467	7,1
4.	Prag	82.814	77.477	5.337	6,9
5.	Warschau	80.938	87.531	-6.593	-7,5
6.	Kiev	67.642	59.657	7.985	13,4
7.	Zagreb	55.443	41.811	13.632	32,6
8.	Belgrad	54.227	46.609	7.618	16,3
9.	Pristina	50.185	44.273	5.912	13,4
10.	Tirana	46.807	40.460	6.347	15,7

Anzahl der Destinationen nach Osteuropa

	2005	2004	2003	2002	2001
Wien (VIE)	43	41	40	36	34
Frankfurt (FRA)	50	43	42	39	37
Zürich (ZRH)	21	18	20	24	22
Budapest (BUD)	24	19	18	13	14
Prag (PRG)	29	25	22	20	21
München (MUC)	47	29	20	19	17

Entwicklung der Langstrecken

Auch im Jahr 2005 konnte der Langstreckenverkehr weiter ausgebaut werden. Mit Sommerflugplan 2005 wurde die Strecke Mumbai fünfmal wöchentlich in das Streckennetz von Austrian aufgenommen. Im Mai wurde die Non-Stop-Verbindung nach Taipeh dreimal wöchentlich von China Airlines eröffnet. In Summe konnte der Fernost-Verkehr eine Steigerung von 12,9 Prozent verzeichnen. Durch aktive Akquisitionsbemühungen und das für das Jahr 2005 optimierte Incentive-Programm konnte das Aufkommen der Langstrecken-Destinationen um insgesamt 13,5 Prozent erhöht werden. Der 2004 eingeführte und 2005 fortgesetzte Frequenzdichte-Incentive soll die Verbindungshäufigkeit der Langstrecken-Destinationen fördern. Dies führte zu einer Erhöhung der Frequenzen auf der Langstrecke von durchschnittlich 12,9 Prozent. Insgesamt konnte der Flughafen Wien im Jahr 2005 28 Langstrecken-Destinationen mit den Carriern EVA Air, China Airlines, Malaysia Airlines und unserem Homecarrier, der Austrian Airlines Group anbieten. Die Austrian Airlines Group stellt davon durchschnittlich 62 Flüge wöchentlich zu 25 attraktiven Langstrecken-Destinationen.

Erfolgsfaktor

Wettbewerbsfähige Tarifpolitik

Tarifpolitik 2005

Die Flughafen Wien AG ist in der Ausgestaltung der Tarif- und Incentive-Politik bestrebt, die Fluglinien in noch höherem Maße zu entlasten sowie die strategisch wichtigen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen verstärkt zu fördern.

Grundsätzlich werden die am Flughafen Wien eingehobenen Tarife – es sind dies der Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarif – durch eine Indexformel unter Berücksichtigung des Verkehrswachstums und der Inflationsrate geregelt. Als Maßzahl für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturtarifs gilt das MTOW, für die Ermittlung des Fluggasttarifs und des landseitigen Infrastrukturtarifs die Zahl der Passagiere. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Tarifänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35fache des Verkehrswachstums. Für die Berechnung des Verkehrswachstums wird der Durchschnittswert des vergangenen und des aktuellen Jahres sowie des prognostizierten Wachstums des Folgejahres herangezogen. Im Fall eines negativen Durchschnittswertes der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Tarifänderung gleich der Inflationsrate.

Um langfristig eine für die Airlines kostengünstigere Tarifstruktur anbieten zu können, hat die Flughafen Wien AG Änderungen in der Tarifordnung beschlossen, mit der sie vermehrt das Auslastungsrisiko der Fluglinien übernimmt. Erfüllt wird diese Absicht durch eine Umschichtung von flugzeugbezogenen zu passagierbezogenen Tarifen. Die Zielvorgabe, die airlinebezogenen Kosten der Fluglinien bis 2007 um zumindest 15 Prozent unter den Durchschnitt der stärksten Mitbewerber zu senken, wurde bereits 2005 erreicht.

Konkret umfassten die zum 1. Oktober 2004 vorgezogenen Tarifänderungen, die für das Gesamtjahr 2005 Geltung hatten, folgende Maßnahmen:

- Absenkung des Landetarifs um durchschnittlich 16 Prozent
- Anhebung des Fluggasttarifs von bisher € 12,57 auf € 13,50
- Abschaffung der Regionaltarife
- Implementierung einer parktariffreien Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr

In dieser vorgezogenen Änderung der Tarifordnung wurden Anpassungen, die sich aus der geltenden Indexformel für 2005 ergeben hätten, bereits berücksichtigt.

Um die Rolle des Flughafen Wien als Umsteigeflughafen zu forcieren, wurde der bereits seit mehreren Jahren bestehende Transfer-Incentive ab April bis Dezember 2005 um € 2,0 angehoben. Somit betrug die Refundierung an Fluglinien, die die Transferfunktion des Flughafen Wien mittragen, im Jahr 2005 bereits € 10,21 pro abfliegenden Passagier. Die weiteren Incentive-Programme, der Destinations- und Frequenz-Incentive sowie der im Jahr 2004 eingeführte Frequenzdichte-Incentive, haben auch im Jahr 2005 die Rolle des Flughafen Wien als Drehscheibe zwischen Ost und West nachhaltig unterstützt.

Erfolgsfaktor Low-Cost-Carrier

Im Geschäftsjahr 2005 entfielen 12,4 Prozent des gesamten Passagieraufkommens des Flughafen Wien auf die Low-Cost-Carrier. Die Reiserichtung der Low-Cost-Carrier wird hauptsächlich von westeuropäischen Städten bestimmt. Air Berlin und NIKI zeichnen gemeinsam für 81,4 Prozent des Low-Cost-Carrier-Aufkommens am Flughafen Wien verantwortlich, gefolgt von Germanwings auf Platz 3. Air Berlin nahm im Ranking des Passagieraufkommens während des Berichtsjahrs sogar die zweite Position nach der Austrian Airlines Group und vor der Deutschen Lufthansa ein. Im Dezember 2005 konnte Blu Express als neue Low-Cost-Airline gewonnen werden. Blu Express bedient die Strecke Wien – Rom siebenmal pro Woche. Insgesamt werden von den Low-Cost-Carriern, am Flughafen Wien 28 Destinationen mit durchschnittlich 171 Frequenzen bedient.

Aufgrund ihres differenzierten Geschäfts- und Preismodells gelingt es den Low-Cost-Carriern dem Flugverkehr neue Wachstumsimpulse zu verleihen und zusätzliche Kundensegmente anzusprechen. Ihnen sind 30,2 Prozent des neu am Flughafen Wien generierten Verkehrs zuzuschreiben. Sie sind somit ein wichtiger Motor unserer Wachstumsdynamik. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, gelten am Flughafen Wien für Low-Cost-Carrier selbstverständlich die gleichen Tarifmodelle wie für Netzwerk-Carrier.

Passagieraufkommen der Low-Cost-Carrier

Airline	2005	Anteil in %*	2004	Anteil in %*	Veränd. in %
Air Berlin	929.428	5,9	764.227	5,2	21,6
NIKI	675.241	4,3	447.205	3,0	51,0
Germanwings	334.485	2,1	299.377	2,0	11,7
Intersky	17.468	0,1	36.214	0,2	-51,8
Blu Express	2.225	0,0	–	–	–
Sonstige	11.585	0,6	99.048	6,0	-88,3
Gesamt	1.970.432	12,4	1.646.071	11,1	19,7

* Anteil am Gesamtpassagieraufkommen des Flughafen Wien

Erfolgsfaktor

Professionelle Dienstleistung

Servicequalität

Einen Schlüsselfaktor für den Erfolg unseres Unternehmens bilden die hohen Qualitätsstandards unserer Dienstleistungen. Dieser Qualitätsanspruch stellte im Berichtsjahr, bedingt durch die laufenden Ausbautätigkeiten und damit verbundene Beeinträchtigungen, eine besondere Herausforderung dar. Durch die volle Inanspruchnahme der gegebenen infrastrukturellen Kapazitäten bedarf es zurzeit temporärer und flexibler Maßnahmen, um die hohe Qualität unserer Dienstleistungen weiterhin gewährleisten zu können. Trotz gestiegener Passagierzahlen und der durch die Bauarbeiten beschränkten Kapazitäten blieb der Terminal Performance Index in der von uns in Auftrag gegebenen kontinuierlichen Passagierbefragung über die Qualität der Leistungen und Facilities am Flughafen Wien auch 2005 nahezu konstant zwischen gut bis sehr gut.

Terminal Performance Index

(Note 1 = sehr gut, 5 = sehr schlecht)	2005	2004	2003	2002	2001
Gesamtindex	1,29	1,33	1,40	1,38	1,35
Orientierung im Terminal	1,30	1,33	1,38	1,35	1,35
Sauberkeit	1,49	1,51	1,56	1,57	1,53
Sicherheitskontrolle	1,20	1,31	1,40	1,34	1,37
Wartezeit	1,35	1,34	1,42	1,40	1,38
Check-in-Agents	1,15	1,25	1,34	1,31	1,27
Informationen für Passagiere	1,18	1,32	1,41	1,33	1,29
Bequemlichkeit	1,15	1,20	1,30	1,27	1,27

High-Tech-Handling

Kurze Boarding- bzw. Transferzeiten sind von entscheidender Bedeutung für unsere Passagiere – für uns stellt dieser Anspruch vor allem hinsichtlich Gepäck-Handling eine permanente Herausforderung dar. Mit der Einführung einer scannerunterstützten elektronischen Erfassung von Messpunkten im Abfertigungsprozess setzen die Abfertigungsdienste des Flughafen Wien neue Maßstäbe im Prozess-Monitoring. Mehr als 20 für den Abfertigungsprozess kritische Messpunkte werden vor Ort von unseren Mitarbeitern mit Scannern erfasst und elektronisch zusammengeführt. So wird beispielsweise gemessen, wann das letzte Gepäckstück ein- bzw. ausgeladen wird, oder auch, wann mit dem Boarding begonnen werden kann. All diese Daten stehen nicht nur unserem internen Qualitätsmanagement zur kontinuierlichen Prozessverbesserung, sondern insbesondere auch unseren Kunden, den Airlines, zur Verfügung. Unser Monitoring ergänzt bestehende Service Level

Agreements um zusätzliche Qualitätsvereinbarungen mit den Airlines, die meist einmal pro Jahr von den Fluglinien überprüft werden. Wir stehen in einem ständigen und offenen Dialog mit unseren Kunden, um auch in Zukunft die gewohnt hohe Qualität und pünktliche Abfertigung zu garantieren.

Gepäckhandling

Jahr	Gepäckstücke an/ab	Spitzentag	Gepäckstücke an/ab
2005 ¹⁾	14.168.786	3.7.2005	63.792
2004 ²⁾	13.471.000	3.7.2004	60.670
2003 ³⁾	11.729.000	29.6.2003	51.660
2002 ⁴⁾	11.322.000	7.7.2002	51.940
2001 ⁵⁾	11.180.000	1.7.2001	51.600

Marktanteil Flughafen-Wien-Handling: 1) 90,6%, 2) 91,0%, 3) 89,4%, 4) 91,5%, 5) 94,7%

Erfolgsfaktor Sicherheit

Das Jahr 2005 stand vor allem im Zeichen von Vorbereitungsarbeiten zur Umsetzung der EU-Sicherheitsverordnung 2320, die mit 1. Jänner 2006 in Kraft trat. Die Verordnung sieht die Kontrolle aller Mitarbeiter am Standort vor, die den sensiblen Sicherheitsbereich (Vorfeld) betreten. Es gelten dabei dieselben Standards wie für Passagiere (Röntgenkontrolle, Metalldetektorschleusen etc.). Deshalb musste im Berichtsjahr der Sicherheitsbereich neu definiert und mit den Behörden abgestimmt werden. Bei der Absteckung des Sicherheitsbereichs wurde vor allem darauf geachtet, dass sämtliche Arbeitsprozesse am Vorfeld (Handling) nicht behindert werden. Im Zuge der Ausarbeitung ist es sogar gelungen, Prozessverbesserungen für das Flugzeughandling zu erreichen. (z.B. Cateringtransporte).

Insgesamt wurden 13 Kontrollstandorte geschaffen und entsprechend ausgestattet. Dabei mussten bestehende Standorte teilweise verlegt, andere komplett neu errichtet werden (z.B. Vorfeld Ost und West). Die neuen Kontrollpunkte sind mit Zutrittskontrollen und Sicherheitskontrollleinrichtungen (Torbogen/X-ray) ausgestattet. Der Zutritt wird von der Flughafen-Sicherheitszentrale kontrolliert, die Sicherheitskontrollen werden von der 100-prozentigen Tochtergesellschaft VIAS (Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.) der Flughafen Wien AG im Auftrag des Innenministeriums durchgeführt.

Weiters wurde im Berichtsjahr intensiv an der Implementierung eines Safety-Management-Systems für den Airside-Bereich gearbeitet. Dieses System wurde aufgrund neuer Bestimmungen der International Civil Aviation Organization für Flughäfen im Rahmen eines Airport-Zertifizierungsprogramms notwendig.

Die EU-Präsidentschaft Österreichs im ersten Halbjahr 2006 verlangte bereits 2005 umfassende Vorbereitungen zur Abfertigung der zahlreichen Delegationen hinsichtlich Safety und Security.

Die Zukunft des Flughafen Wien

Bedarfsgerechter Ausbau

Der im Jahr 1998 erstellte Masterplan zur zukünftigen Entwicklung des Flughafen Wien dient als strategisches Flächensicherungskonzept für alle Bauvorhaben. Die zeitliche Abfolge der geplanten Projekte ist flexibel gestaltet und hängt vom tatsächlichen Eintreffen der prognostizierten Verkehrsentwicklung ab. Ein Teilbereich dieses Konzepts umfasst jene Airport-Vorhaben, deren Baubeginn bis 2008 geplant ist – wobei die Terminalerweiterung VIE-Skylink das Leitprojekt darstellt.

Aktuelle Masterplan-Projekte

VIE-Skylink

Die anhaltend gute Entwicklung des Passagieraufkommens, die Absicherung des hohen Qualitätsniveaus, aber auch die behördlichen Auflagen zur Trennung des Schengen- und Non-Schengen-Betriebs verlangen eine Erweiterung der bestehenden Terminalflächen. Mit dem Terminalausbau VIE-Skylink wird ein Konzept realisiert, das flexibel auf die Verkehrsentwicklung reagieren kann. In Summe wird mit dem neuen Terminal die jährliche Gesamtkapazität des Flughafen Wien auf bis zu 24 Millionen Passagiere ausgebaut. Durch den Anschluss an die bestehenden Flughafengebäude wird das so genannte One-Roof-Konzept beibehalten. Die übersichtliche multifunktionale Gebäudekonfiguration unterstützt zudem die komplexen Transferbeziehungen zwischen Schengen- und Non-Schengen-Passagieren. Diese Multifunktionalität des Piers und die kurzen Wege für den Passagier gewährleisten auch künftig die im europäischen Vergleich äußerst konkurrenzfähige Minimum Connecting Time von nur 25 Minuten. In Abhängigkeit zur Flugzeuggröße werden bis zu 17 flexibel einsetzbare Pier-Positionen am neuen Pier Süd des VIE-Skylink zur Verfügung stehen.

Ausbau-Dimensionen

	2005	VIE-Skylink-Endausbau 2008
Passagiere (in Mio.)	ca. 16	ca. 24
Check-in-Schalter	114	168
Pier-Positionen	20	37
Gepäckausgabebänder	7	12
Shoppingfläche (in m ²)	5.977	11.700
Gastronomiefläche (in m ²)	3.451	7.300

Gepäcksortieranlage

Mit der Errichtung des VIE-Skylink wird auch die Gepäcklogistik am Flughafen Wien erweitert. Der Baubeginn für die neue Gepäcksortieranlage wird Mitte 2006 erfolgen; die Fertigstellung ist für Anfang 2008 geplant. Ab 2008 wird somit die Gepäcklogistik über zwei Gepäckzentralen abgewickelt – dem bisher in Betrieb befindlichen Baggage-Logistic-Center

***Bis 2008 schafft der Flughafen Wien
mit der Realisierung des VIE-Skylink
Kapazitäten für jährlich rund 24 Millionen
Passagiere.***





West und der neuen Gepäckzentrale des VIE-Skylink, dem Baggage-Logistic-Center Ost. Eine Verbindung der beiden Zentralen wird einen reibungslosen Transfer zwischen den beiden Anlagen sicherstellen. Das Herzstück der neuen Gepäckzentrale stellt die Gepäckförder- und Gepäcksortieranlage dar, die nicht nur alle geforderten Sicherheitsauflagen erfüllt, sondern auch die Transferfunktion des Flughafen Wien stärken wird. Zu diesem Zweck sind insgesamt zehn Transfergepäckaufgabestellen im Nahbereich der Abstellpositionen und 16 Sortierrundläufe für abfliegendes Gepäck vorgesehen. Der Transferverkehr wird zudem durch die Umsetzung des 100%-Hold-Baggage-Screening-Konzepts optimal unterstützt.

Air Cargo Center

Für die Bewältigung des prognostizierten Frachtaufkommens – alleine im Geschäftsjahr 2005 wurde ein Anstieg des Frachtvolumens um 12,0 Prozent verzeichnet – wurde das Air Cargo Center (ACC) errichtet und Anfang 2006 in Betrieb genommen. Eine Frachthalle wurde im Westen des bestehenden Frachtkomplexes errichtet, bestehende Objekte wurden zeitgleich adaptiert und in das ACC integriert. Zudem wurde eine spezielle Road-Feeder-Service-(RFS)-Halle mit zollrechtlich gesichertem LKW-Hof zur Abwicklung von Oberflächenersatzverkehr im Anschluss an die Frachthalle errichtet. In Summe wurden 7.900 m² Bürofläche und 22.500 m² Lagerfläche fertig gestellt.

Bahnhofserweiterung „Flughafen Wien“

Der Bahnhof „Flughafen Wien“ wird umgebaut und fernzugtauglich gemacht: Die Bahnsteige werden auf 450 Meter verlängert, die Gleisanlage östlich des Bahnhofs wird zweigleisig ausgebaut; zusätzliche Stiegenaufgänge, Fahrtreppen und Lifte werden die über dem Bahnhof liegenden Bereiche leichter zugänglich machen. Die neuen Bahnsteige werden Anfang 2008 in Betrieb genommen. Der bestehende Tunnel wird adaptiert, eine zweite Tunnelröhre neu errichtet. In Planung ist auch die Überplattung bislang offen geführter Bahnabschnitte. Die Fertigstellung aller Bahnhofsumbauten ist für das Jahr 2010 vorgesehen. Die Um- und Ausbaurkosten werden zu 65 Prozent von den Österreichischen Bundesbahnen und zu 35 Prozent von der Flughafen Wien AG getragen.

Parallelpiste

Gemessen am Investitionsvolumen, stellt die Errichtung der Parallelpiste das größte Einzelvorhaben des Masterplans dar. Da das derzeitige Pistensystem einen unabhängigen Betrieb auf den vorhandenen Start- und Landebahnen nicht zulässt, sind derzeit maximal 72 Flugbewegungen in der Stunde möglich, womit die reale Kapazität lediglich jener von 1,6 Pisten entspricht. Für einen unabhängigen Betrieb müsste eine zusätzliche Start- und Landebahn parallel zu einer der bereits existierenden Pisten errichtet werden. Sollte die erwartete Verkehrsentwicklung eintreffen und die technischen Bedingungen sich nicht verändern, benötigt der Flughafen Wien aus heutiger Sicht ab dem Jahr 2012 eine weitere Piste. Im Falle einer Kooperation mit dem Flughafen Bratislava kann sich aus Sicht der Flughafen Wien AG aufgrund der damit erschlossenen Synergien die Möglichkeit ergeben, dass die Errichtung einer dritten Piste um zwei bis vier Jahre verzögert werden kann.

Im Allgemeinen Mediationsvertrag, der 2005 abgeschlossen werden konnte, wurde die Lage einer dritten Piste definiert: Der Parallelabstand zur derzeitigen Piste 11/29 beträgt 2.400 Meter in südlicher Richtung; das östliche Ende der neuen Piste liegt 2.600 Meter westlich zur Achse der Piste 16/34. Eine eigene Arbeitsgruppe begleitet die bereits eingeleitete Umweltverträglichkeitserklärung.

Fertig gestellte Projekte 2005

Premium Check-in und Terminal 1A

Aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung der Jahre 2004 und 2005 entstand Bedarf an zusätzlichen Check-in-Kapazitäten. Auf einem Teil des bisherigen Kurzparkplatzes 1 wurde auf einer Fläche von 1.200 m² eine provisorische Check-in-Halle mit 22 Schaltern errichtet. Im Terminal 2 wurde 2005 der Premium Check-in – ein eigener Bereich für Top-Passagiere der Star Alliance – eröffnet, welcher über acht eigene Check-in-Schalter verfügt. In Summe stehen am Flughafen Wien nun 124 Check-in-Schalter zur Passagierabfertigung zur Verfügung.

Kältezentrale Ost

Im Jahr 2005 wurden die Hauptarbeiten für die Kältezentrale Ost abgeschlossen. Sie wird die künftige Kälteversorgung im VIE-Skylink sowie in anderen Betriebsgebäuden des Flughafens Wien sicherstellen und veranschaulicht, dass zeitgleich zum Ausbau der Passagierkapazitäten auch die technischen Infrastruktureinrichtungen hinter den Kulissen den neuen Herausforderungen angepasst werden müssen.

Flugsicherungsturm

Der neue Flugsicherungsturm wurde im Sommer 2005 feierlich seiner Bestimmung übergeben, erschließt mit dem integrierten Bürogebäude der Austro Control GesmbH eine Nettofläche von rund 3.500 m² und bildet das technische Herz der Flugsicherung. Mit einer Höhe von rund 109 m ist der Flugsicherungsturm aber auch das weithin sichtbare, neue Wahrzeichen des Flughafens Wien.

Handling Center West

Das Handling Center West ersetzt das bislang in Betrieb stehende Gerätezentrum Ost und besteht aus einer fixen sowie temporären Einstellhalle für Gerätschaften der Abfertigungsdienste, einem Bürobereich sowie Aufenthalts- und Sozialräumen für die Mitarbeiter. In Summe wurden 4.800 m² Bürofläche und 8.836 m² Lagerfläche inkl. Nebenräumlichkeiten erschlossen.

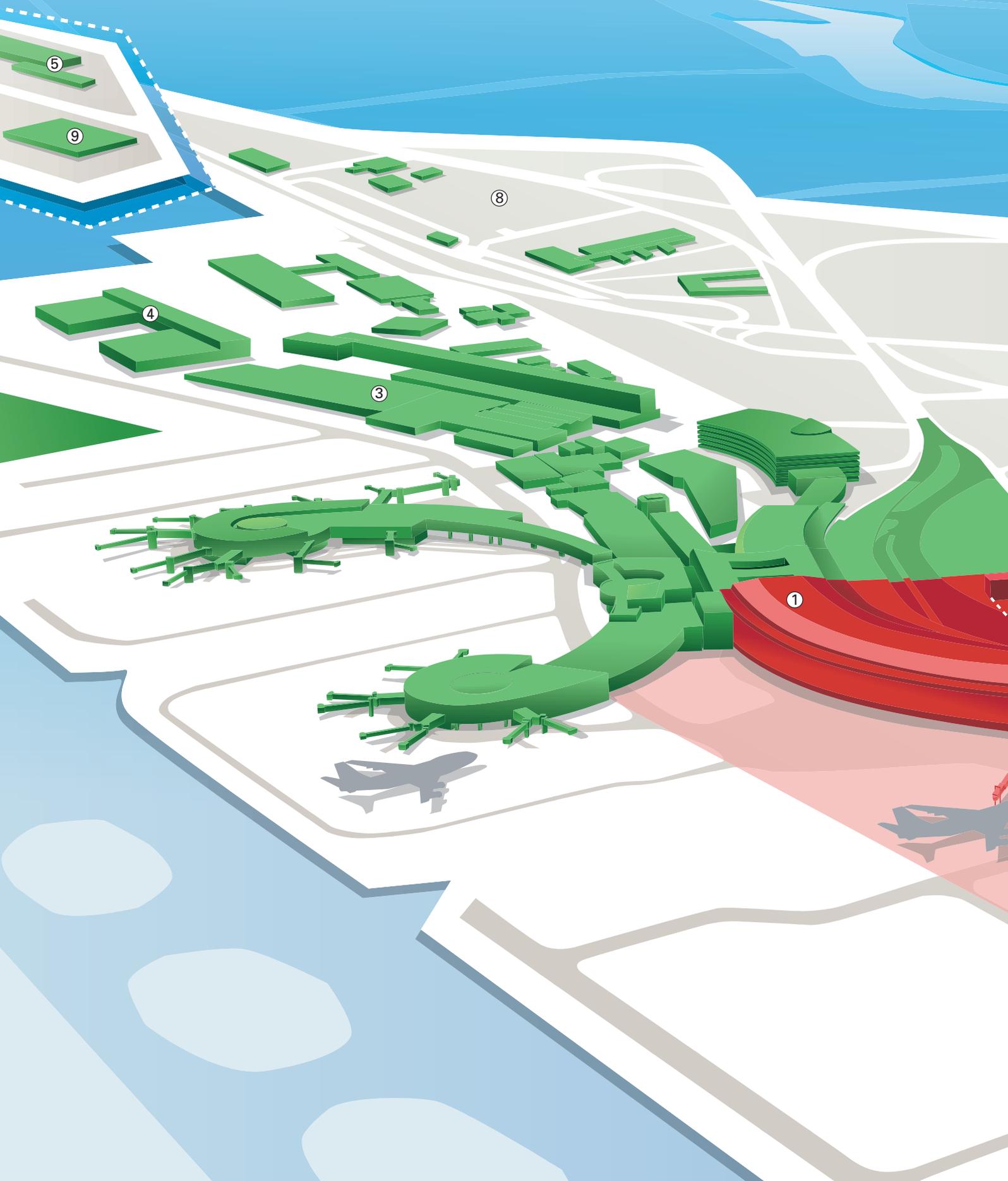
Geräteeinstellhalle Nord-Ost

Aufgrund der großen Distanzen auf dem Flughafen ist die Luftfahrzeug-Abfertigung in unterschiedliche Zonen aufgeteilt. Neben dem am westlichen Betriebsgelände situierten Handling Center West wurde im Nordosten eine Geräteeinstellhalle errichtet. Das Projekt umfasst neben der Errichtung der Halle auch Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung von Luftfahrzeugen sowie Büroflächen, Mannschafts-, Aufenthalts- und Nebenräume. Weiters wurden 40 Abstellplätze für Passagier-Busse errichtet.

VIP und General Aviation Center NEU

Das hochmoderne VIP und General Aviation Center wurde im Dezember 2005 eröffnet. Die Errichtung des Hangars 5 mit einer Gesamtfläche von 4.500 m² sowie neuer Vorfeldflächen

Flughafen Wien im Ausbau



Bestand

In Umsetzung bis 2008

Ausbauvisionen für die nächsten Jahrzehnte

① VIE-Skylink

② Flugsicherungsturm

③ Air Cargo Center

④ Handling Center West

⑤ VIP- und General Aviation Center NEU

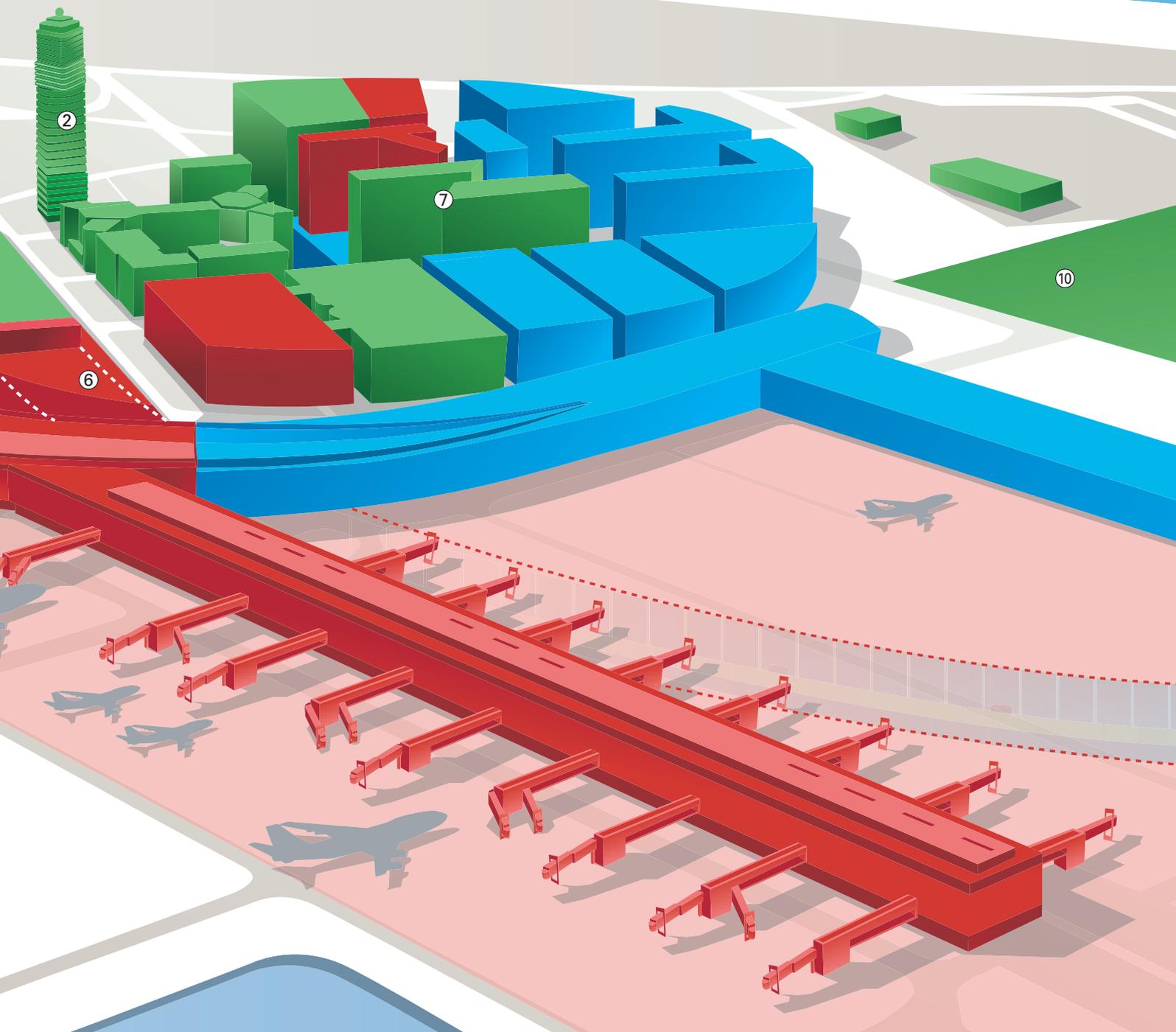
⑥ Bahnhofserweiterung Flughafen Wien

⑦ Office Park

⑧ Cargo Nord

⑨ Cargo West

⑩ Vorfelderweiterung Nord-Ost



vor dem General Aviation Center sind in Planung. Der Zentralbereich des Terminals wird geprägt von einer zweigeschossigen Halle, die optisch mit einer repräsentativen Treppe und einem großzügigen Glasdach besticht. Neben Büroflächen wurden ein Restaurant, ein Shop, Lounges und VIP-Salons errichtet.

Vorfelderweiterung Nord-Ost

Mit dem Projekt Vorfelderweiterung Nord-Ost wurden in einer ersten Phase zusätzliche fünf bis acht Luftfahrzeugabstellpositionen (je nach Größe der Flugzeuge) errichtet, um Ersatz für die durch den Bau des VIE-Skylink wegfallenden Positionen zu schaffen und den wachstumsbedingten Mehrbedarf abzudecken. Die damit neu erschlossenen 130.000 m² Vorfeldfläche sind mit Unterflurbetankung ausgestattet. Das Projekt umfasst auch die Erweiterung des Parkplatzes C, die der Kapazitätssteigerung bzw. Kompensation für – infolge zahlreicher Bauprojekte – entfallende Parkierungsflächen dient.

Forcierung des Non-Aviation-Geschäfts

Das operative Leistungsspektrum des Flughafens Wien geht weit über das Airport-Geschäft hinaus. Die Palette reicht vom Immobiliengeschäft über das Center-Management bis hin zu Parkierung, Ver- und Entsorgungsleistungen sowie der Organisation der Sicherheitsdienstleistungen. Unsere Unternehmensstrategie definiert die Bedeutung dieser Geschäftsfelder als gleichwertig mit dem Aviation-Geschäft und forciert die weitere Verstärkung. Im Zuge des Programms zur Effizienz- und Produktivitätssteigerung (PEP) wurden wesentliche Bereiche dieser Aktivitäten im neu formierten Geschäftsbereich „Immobilien und Center Management“ zusammengeführt.

Center Management

Bedingt durch das starke Passagierwachstum des Flughafens Wien und den damit einhergehenden Flächenbedarf ist der Spielraum zur Gestaltung neuer Geschäfts- oder Gastronomieeinrichtungen im bestehenden Terminal- und Transitbereich derzeit stark limitiert. Neu eröffnet wurden im Berichtsjahr Outlets im Handling Center West, im neuen General Aviation Center sowie im Office Park. Neben der laufenden Betreuung von Outlets und Werbeflächen werden sich die Aktivitäten ab 2006 vermehrt auf die Planung der ab Ende 2008 zur Verfügung stehenden zusätzlichen Flächen im Terminalausbau konzentrieren.

Parkierung

Im Jahr 2005 wurden die Parkierungskapazitäten am Flughafen Wien massiv ausgebaut. Das Parkhaus 3 wurde um drei Etagen aufgestockt, die Parkhäuser 7 und 8 wurden neu errichtet, und auch im Bereich des neuen General Aviation Center entstanden neue Parkierungsflächen. Im Jahr 2006 wird das Parkhaus 7 vergrößert und mit der Planung zur Erweiterung des Parkhauses 4 begonnen. Parallel zu diesen Kapazitätserweiterungen wird jedoch auch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr laufend verbessert. Ab 2006 wird die Anbindung aller Betriebseinrichtungen und der Austrian Basis an den Bahnhof mittels eines internen Bus-Shuttle gewährleistet.

Bürovermietungen

Die erfolgreiche Vermietung des Office Park, der nach der ersten Ausbaustufe rund 26.000 m² vermietbarer Fläche ausweist, belegt die stetige Nachfrage nach attraktiven Büroflächen. Ende 2006 wird bei marktkonformen Mietpreisen eine Auslastung von rund 80 Prozent erreicht sein. Die Planung der zweiten Ausbauphase wurde daher bereits in Angriff genommen – im Februar 2006 erfolgte der Spatenstich. Nach Fertigstellung im Jahr 2007 werden die rund 24.300 m² Bürofläche zur Gänze an Austrian vermietet.

Logistik und Cargo Development

Seit September 2001 wurden im Bereich Cargo Nord mehrere Mietobjekte für Integratorfirmen errichtet. UPS, TNT, Menlo und FedEx sind bereits im Cargo Nord vertreten, mit weiteren Firmen wird über eine Ansiedlung verhandelt. 2005 wurde mit der Grundstückerschließung im Bereich Cargo West begonnen; mit Integratorfirmen und anderen Unternehmen wird bereits über eine Ansiedlung verhandelt. Das bestehende Speditiousgebäude wird von 2006 bis 2007 generalsaniert und gemeinsam mit dem Anfang 2006 eröffneten Air Cargo Center das Frachthandling ausbauen und moderne Lager- und Büroflächen erschließen.

Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standorts

Neben der optimalen Nutzung der Wachstumsmöglichkeiten am Flughafen Wien selbst ist es unser strategisches Ziel, neue, standortunabhängige Geschäftsfelder zu erschließen. Wir konzentrieren die diesbezüglichen Aktivitäten auf die drei Ebenen Flughafenprojekte, Immobilienentwicklung innerhalb unserer angestammten Region und Aktivitäten in verwandten Märkten. Eine Ausdehnung unserer operativen Geschäftsfelder erfolgt jedoch nur unter Einhaltung exakt formulierter Prämissen. Bei etwaigen Unternehmensbeteiligungen streben wir einen strategischen Einfluss an. Bei allen Vorhaben müssen Haftungs- und Finanzierungsrisiken klar abgrenzbar sein: Zum einen darf die für den Ausbau und das Wachstum am Standort Flughafen Wien benötigte Finanzkraft durch zusätzliche Projekte nicht geschwächt werden; zum anderen muss durch derartige Projekte der Unternehmenswert vermehrt und die Dividendenausschüttungsfähigkeit verbessert werden.

Neben der regen Bautätigkeit am Flughafen Wien selbst ziehen wir auch die Realisierung von Immobilienprojekten in der Region, etwa in Fischamend oder Schwechat, in Erwägung. Hinsichtlich weiterer Flughafenprojekte kommen nicht nur die Entwicklung und der Betrieb anderer Flughäfen, sondern auch die Erbringung branchenspezifischer Beratungsdienstleistungen in Betracht. Am Beispiel des Flughafen Malta, an dem der Flughafen Wien seit Juli 2002 über ein Konsortium mit 40 Prozent beteiligt ist und selbst mehr als 8 Prozent der Aktien hält, sowie anhand der Beratungsleistungen für die Flughäfen Abu Dhabi und Riga lässt sich dieser Know-how-Export bereits eindrucksvoll dokumentieren. Für Airport-Beteiligungen gelten zusätzliche Rahmenbedingungen und eine klare Länderpriorisierung, die den osteuropäischen Raum fokussiert.

Sein Wert als attraktiver Standort erschließt dem Flughafen Wien neue Geschäftsfelder. Neben dem weiteren Ausbau des Aviation-Business forcieren wir auch Aktivitäten in anderen Bereichen.





UNE FLEUR
DE CHANEL
CHANEL
100ml
EAU DE TOILETTE

DIA
KONZESSIONEN
CONCESSIONS
DIA

DIA
VERMIETUNGEN
RENTINGS

P Automatenkassa
Automatic Cashier

RIGIA
DIA AZUL

MALTA

geoPlane La
Abu Dhabi

Corporate Governance

Unser Ziel ist es, das Vertrauen unserer Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter und der breiten Öffentlichkeit durch eine transparente, zeitnahe und detaillierte Informationspolitik zu stärken. Als börsennotiertes Unternehmen orientiert sich die Flughafen Wien AG in der Ausgestaltung und Kommunikation ihrer Unternehmensführung an internationalen Standards und Best-Practise-Methoden, vor allem aber an dem seit Oktober 2002 bestehenden Österreichischen Corporate Governance Kodex. Dieser Kodex, der als freiwilliger Ordnungsrahmen zur nachhaltigen Unternehmensleitung und -Überwachung definiert ist, wurde im Februar 2005 und Jänner 2006 aktualisiert und überarbeitet.

Verpflichtungserklärung

Die Flughafen Wien AG hat sich bereits im März 2003 zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex verpflichtet und hält unverändert an diesem Bekenntnis fest. Die im Jänner 2006 veröffentlichten Kodex-Anpassungen werden eine bestmögliche Umsetzung finden. Einige dieser Bestimmungen, wie etwa der Artikel 31 zur Veröffentlichung der Vorstandsvergütungen, wurden bereits weit vor der tatsächlichen Verpflichtung bzw. Empfehlung erfüllt.

Comply-or-Explain-Regelungen

Von den Comply-or-Explain-Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex werden bis auf eine Ausnahme alle erfüllt. Die Abweichung von Artikel 16 wird wie folgt begründet: Ein Vorstandsvorsitzender wurde nicht bestellt, jedoch ist ein Vorstandsmitglied Sprecher des Vorstands, wodurch die Vertretung der gemeinsamen Angelegenheiten des Vorstands nach innen und außen geregelt ist. Da der Vorstand der Flughafen Wien AG aus drei Personen besteht, ist eine „Pattstellung“ bei Vorstandsbeschlüssen nicht möglich.

Vorstand und Aufsichtsrat

Der Vorstand handelt in seinen Entscheidungen in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Aufsichtsrat und orientiert sich am Prinzip guter Corporate Governance zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Im Jahr 2005 fand die Diskussion und Behandlung der relevanten Themen und Fragestellungen in neun Aufsichtsratssitzungen statt. Spezialfragen behandelt der Aufsichtsrat im eingerichteten Präsidial- und Personalausschuss, im Strategieausschuss oder Bilanzausschuss, um diese danach im Gesamtauf-sichtsrat effizient zu diskutieren und gegebenenfalls zu beschließen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind auf Seite 129 aufgelistet; ihre Vergütungen werden im Anhang zum Konzernabschluss auf Seite 120 offen gelegt.

Vorstandsvergütung

Die Vergütung des Vorstands setzt sich aus einem fixen und einem erfolgsabhängigen Bestandteil zusammen und ist auf Seite 120 im Anhang zum Konzernabschluss angeführt. Aktien-Optionen wurden keine erteilt.

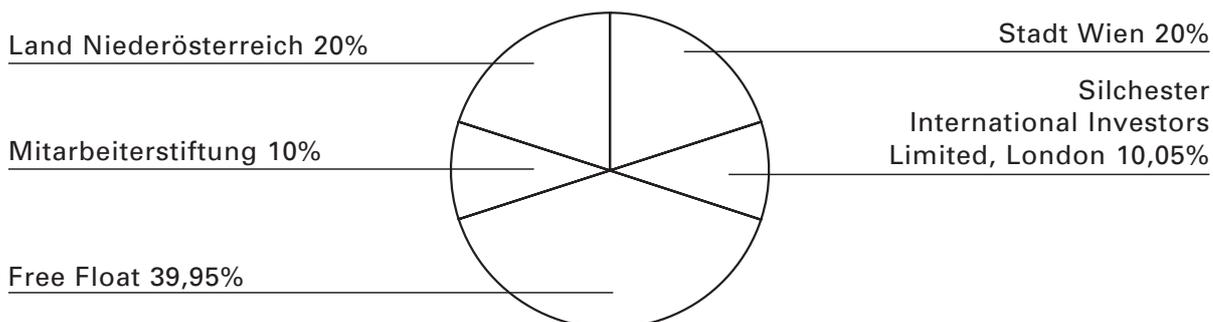
Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 13. ordentlichen Hauptversammlung am 24. April 2003 Rechtsanwalt Dr. Christoph Herbst, Generaldirektor Dr. Franz Lauer, Komm.-Rat Alfons Metzger und, speziell als Vertreter der Kleinaktionäre, Hans-Jürgen Manstein gewählt.

Aktionärsstruktur und Stimmrechte

Die Aktien der Flughafen Wien AG sind ausschließlich auf Inhaber lautende Stammaktien. Bekannt ist uns lediglich der Syndikatsvertrag zwischen der Stadt Wien und dem Land Niederösterreich. Veränderungen der Aktionärsstruktur werden, sofern sie die im Börsegesetz vorhandenen Schwellen überschreiten, gemäß diesen Bestimmungen veröffentlicht. Das Prinzip „One Share – One Vote“ ist in unserer Satzung in § 13, der die Ausübung der Stimmrechte und Wahlvorgänge regelt, verankert. Unter der Internetadresse www.vienna-airport.com ist sie unter dem Menüpunkt „Investor Relations/Satzung“ der Flughafen Wien AG abrufbar.

Besitzverhältnisse zum 31.12.2005



Interne Revision und Risikomanagement

Die interne Revision ist als eigener Bereich des Vorstands eingerichtet und erstellt ein jährliches Revisionsprogramm sowie einen Tätigkeitsbericht für das vergangene Geschäftsjahr. Beides wird den Aufsichtsratsmitgliedern des Bilanzausschusses vom Vorstand jährlich berichtet und erörtert.

Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements ist nach Artikel 79 des Kodex vom Wirtschaftsprüfer auf Grundlage der vorgelegten Dokumente und der zur Verfügung gestellten Unterlagen zu beurteilen und an den Vorstand zu berichten. Dieser Bericht wird vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats auch dem gesamten Aufsichtsrat präsentiert.

HGB-Abschluss

Der HGB-Abschluss der Flughafen Wien AG liegt in der Gesellschaft auf und kann auf Anfrage an investor-relations@viennaairport.com oder telefonisch unter 01-7007-22826 jederzeit zur Verfügung gestellt werden.

Compliance-Regeln

Die am 1.4.2002 in Kraft getretene Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) wurde vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um Ad-hoc-Bereiche ergänzt werden. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, sofern sie Zugang zu Insiderinformationen haben. Zur laufenden Überwachung dieser Prozesse wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen definiert. Der jährliche Tätigkeitsbericht des Compliance-Verantwortlichen der Flughafen Wien AG wird an die österreichische Finanzmarktaufsicht übermittelt.

Ad-hoc-Publizität und Director's Dealings

Insiderinformationen werden gemäß Corporate Governance Kodex und den gesetzlichen Bestimmungen auf unserer Website veröffentlicht. Kauf- oder Verkaufsvorgänge von Aktien der Flughafen Wien AG durch eigene Führungskräfte (Director's Dealings), die nach Bestimmungen des Börsegesetzes zu veröffentlichen sind, wurden nicht gemeldet.

Die Flughafen-Wien-Aktie

Moderate Kurssteigerung

Die internationalen Rentenmärkte zeigten im Jahr 2005 eine stabile Entwicklung, während die Aktienmärkte vielfach auf die Überholspur wechselten. Der japanische Nikkei-Index erreichte sein 5-Jahres-Hoch, auch der DAX legte kräftig zu. Der Dow Jones Index hingegen verharrte nahezu auf dem Niveau des Vorjahres.

Der Wiener Aktienindex ATX orientierte sich an der florierenden Entwicklung der ost-europäischen Märkte und übertraf mit einer Jahresperformance von fast 40 Prozent wiederholt die wichtigsten internationalen Indizes. Die Summe der Marktkapitalisierung aller an der Wiener Börse gelisteten Unternehmen überschritt 2005 erstmals die €-100-Mrd.-Grenze.

Die Aktie der Flughafen Wien AG konnte 2005 nach einer fast 50-prozentigen Wertsteigerung im Vorjahr nur noch moderat zulegen und weist im Ultimovergleich ein Plus von 8,6 Prozent aus. Mit einem konstant hohen Gewinn von € 3,54 pro Aktie und einer Dividendenrendite von 3,3 Prozent (Kurs per Jahresende) dokumentiert die Flughafen Wien AG aber die langfristige, positive Entwicklung des Unternehmens.

Börsenotierung

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

Wertpapierkürzel

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

Börseumsatz

Der Börseumsatz der Flughafen-Wien-Aktie betrug 2005 € 568 Mio. (2004: € 554 Mio.). An der Österreichischen Termin- und Optionenbörse (ÖTOB) wurden 17.056 (2004: 21.795) Kontrakte mit einem Volumen von rund € 93 Mio. (2004: € 101 Mio.) gehandelt. Demnach lag die Aktie nach der Anzahl der gehandelten Kontrakte an 12. (2004: 10.) Stelle. Die Gewichtung am ATX-Prime beträgt 1,72 Prozent.

Kursentwicklung der Flughafen-Wien-Aktie Indiziert (1.1.2005 = 100)



Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2005	2004	2003
Grundkapital	€ 152,67 Mio.	€ 152,67 Mio.	€ 152,67 Mio.
Anzahl der Stückaktien	21 Mio.	21 Mio.	21 Mio.
Kurs per 31.12.	€ 60,49	€ 55,70	€ 37,20
Jahreshöchstkurs	€ 61,20	€ 57,29	€ 37,20
Jahrestiefstkurs	€ 49,10	€ 37,95	€ 30,33
Gewinn je Aktie	€ 3,54	€ 3,41	€ 3,37
KGV*	17,1	16,3	11,0
KCFV*	8,0	6,0	5,2
Dividenden-Rendite*	3,3%	3,6%	5,4%
Pay-out-Ratio	56,5%	58,6%	59,3%

* Kurs per Jahresende

Investor Relations

Wir wollen mit einer aktiven, ausführlichen und vor allem transparenten Informationspolitik bestehenden und potenziellen Investoren ein detailliertes und wahrheitsgetreues Bild der Unternehmensentwicklung aufzeigen und so eine korrekte Bewertung der Flughafen-Wien-Aktie ermöglichen. In dieser Kommunikationsstrategie sind uns die Gleichbehandlung aller Aktionäre und ein kontinuierlicher Informationsfluss ein wichtiges Anliegen. Mit ausführlichen Quartalsberichten, regelmäßigen Ergebnispräsentationen vor Analysten und institutionellen Anlegern sowie durch die Teilnahme an zahlreichen Investorenkonferenzen wurde auch im Jahr 2005 die Financial Community aller wichtigen Finanzzentren – vor allem in Frankfurt, München, Zürich, London, Edinburgh und den USA – über die Entwicklung des Flughafen Wien informiert.

Groß war auch das Interesse von bedeutenden Investmentbanken und Brokerhäusern an der Flughafen Wien AG. Im Geschäftsjahr 2005 haben unter anderem folgende Institutionen Analysen über die Flughafen Wien AG veröffentlicht: Bank Austria-Creditanstalt, Wien; Citigroup Smith Barney, London; Dresdner Kleinwort Wasserstein, London; Deutsche Bank, London; HSBC, London; ERSTE Bank, Wien; Raiffeisen Centrobank, Wien; Sal. Oppenheim, Frankfurt.

Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten im Juni an zwei Tagen Gelegenheit, den Flughafen Wien zu besichtigen. Darüber hinaus waren wir auch 2005 auf der „Gewinn“-Messe, der wichtigsten Veranstaltung für Privataktionäre in Österreich, vertreten.

Finanzkalender 2006

Hauptversammlung	20. April 2006
Ex-Dividendentag	26. April 2006
Dividenden-Zahltag	3. Mai 2006
1. Quartal 2006	18. Mai 2006
Halbjahresergebnis 2006	22. August 2006
1.–3. Quartal 2006	16. November 2006

Verkehrsergebnisse 2006

März	13. April 2006
April	12. Mai 2006
Mai	15. Juni 2006
Juni	13. Juli 2006
Juli	11. August 2006
August	14. September 2006
September	13. Oktober 2006
Oktober	16. November 2006
November	14. Dezember 2006

Bei Fragen steht Ihnen unser Investor-Relations-Verantwortlicher zur Verfügung:

Kontaktieren Sie bitte Herrn Robert Dusek unter

Tel.: +43-1-7007-23126

e-mail: r.dusek@viennaairport.com oder

investor-relations@viennaairport.com

Für weiterführende Informationen über den Flughafen Wien laden wir Sie herzlich ein, auch unsere neu gestaltete Homepage unter www.viennaairport.com zu besuchen. Dort finden Sie auch die interaktive Online-Version unseres Geschäftsberichts. Durch Eintragung in unser Aktionärservice (beachten Sie bitte die Antwortkarte am Ende dieses Geschäftsberichts) erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen sowie die Einladungen zur jährlichen Besichtigung des Flughafen Wien.

Gewinnverteilungsvorschlag

Das Geschäftsjahr 2005 schließt mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 42.005.514,69 ab. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2005 eine Dividende von € 2,00 je Aktie – das sind insgesamt € 42.000.000,-, ausgeschüttet und der verbleibende Rest in Höhe von € 5.514,69 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Schwechat, am 22. März 2006

Der Vorstand

Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Umwelt

Schwerpunkte der Umweltpolitik

Der Flughafen Wien bekennt sich ausdrücklich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt. Basierend auf einem umfassenden Monitoring umweltrelevanter Daten, werden Verbesserungsmaßnahmen definiert und in die täglichen Abläufe implementiert. Die Themenbereiche Lärm und Schadstoffemission, Ver- und Entsorgung sowie Optimierung des Energieeinsatzes bilden die größten Herausforderungen. Die Umweltdaten des Jahres 2005 werden im Internet unter www.vie-umwelt.at sowie in der Broschüre „Umwelt Aktuell“ publiziert. Allgemeine Informationen liefert auch die Broschüre „Umwelt und Luftfahrt“ – ein gemeinsames Produkt aller österreichischen Luftfahrtunternehmen.

Monitoring und Mediationsverfahren

Die Aktivitäten des Fachbereichs Umwelt waren im Jahr 2005 von Fragestellungen aus dem Mediationsverfahren und, nach dessen Abschluss, durch die Arbeiten an der Umweltverträglichkeitserklärung für eine dritte Piste bestimmt. In seine Verantwortung fällt auch das Monitoring des im Jahr 2003 abgeschlossenen Mediations-Teilvertrags.

Pistennutzung

Im Jahr 2005 fanden mit 6,8 Prozent geringfügig mehr Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr statt als im Vorjahr. Der Absolutwert liegt bei durchschnittlich 43 Flugbewegungen pro Nacht. Details zur Pistenverteilung finden Sie im Evaluierungsbericht, den der Verein Dialogforum Flughafen Wien im Mai 2006 veröffentlichen wird.

Fertigstellung Kanalisation der Pisten und Vorfelder

Seit Ende des Jahres 2005 werden alle auf Flugbewegungsflächen anfallenden Abwässer über die Verbandskläranlage Schwechat-Mannswörth entsorgt.

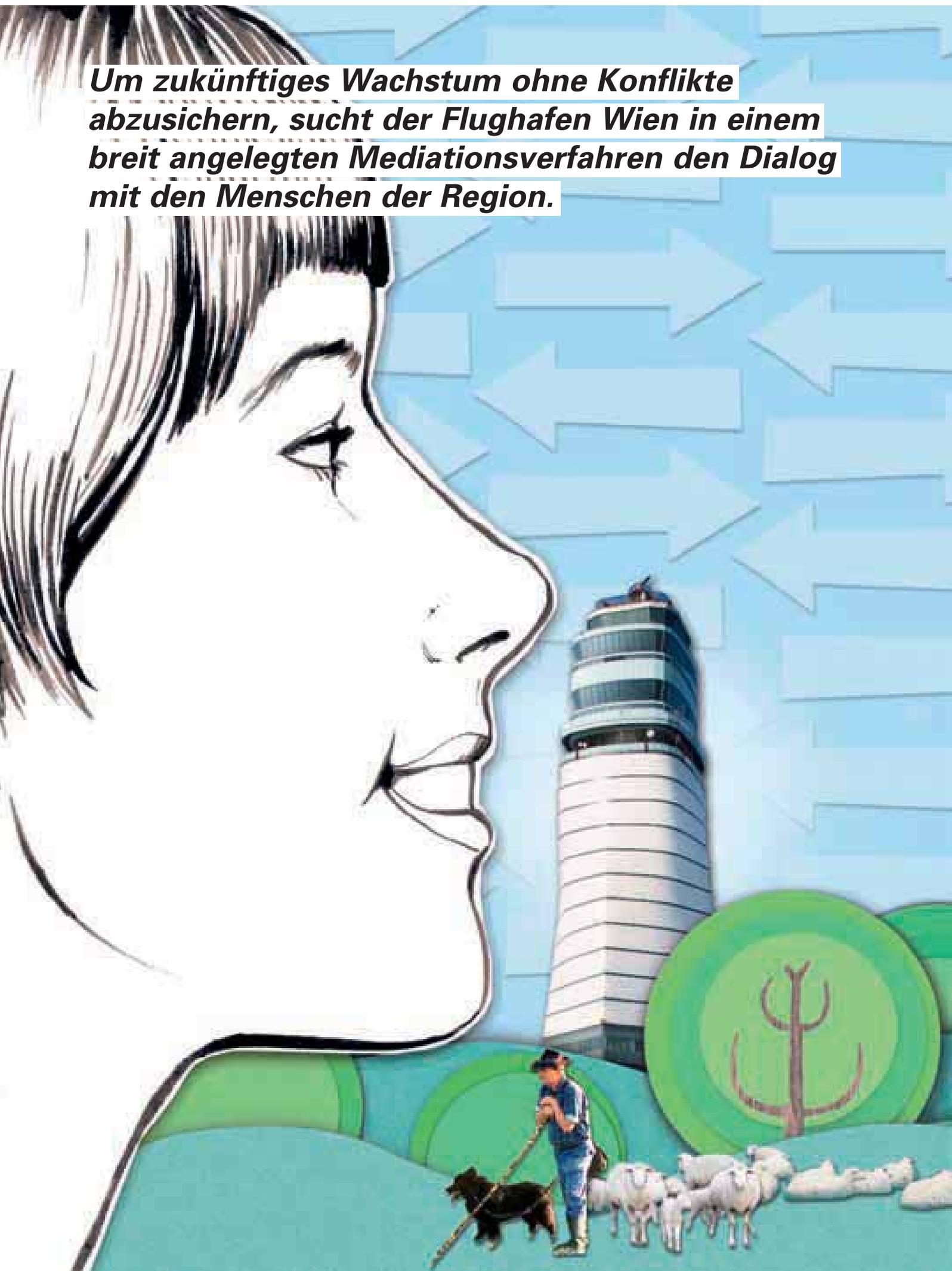
Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung

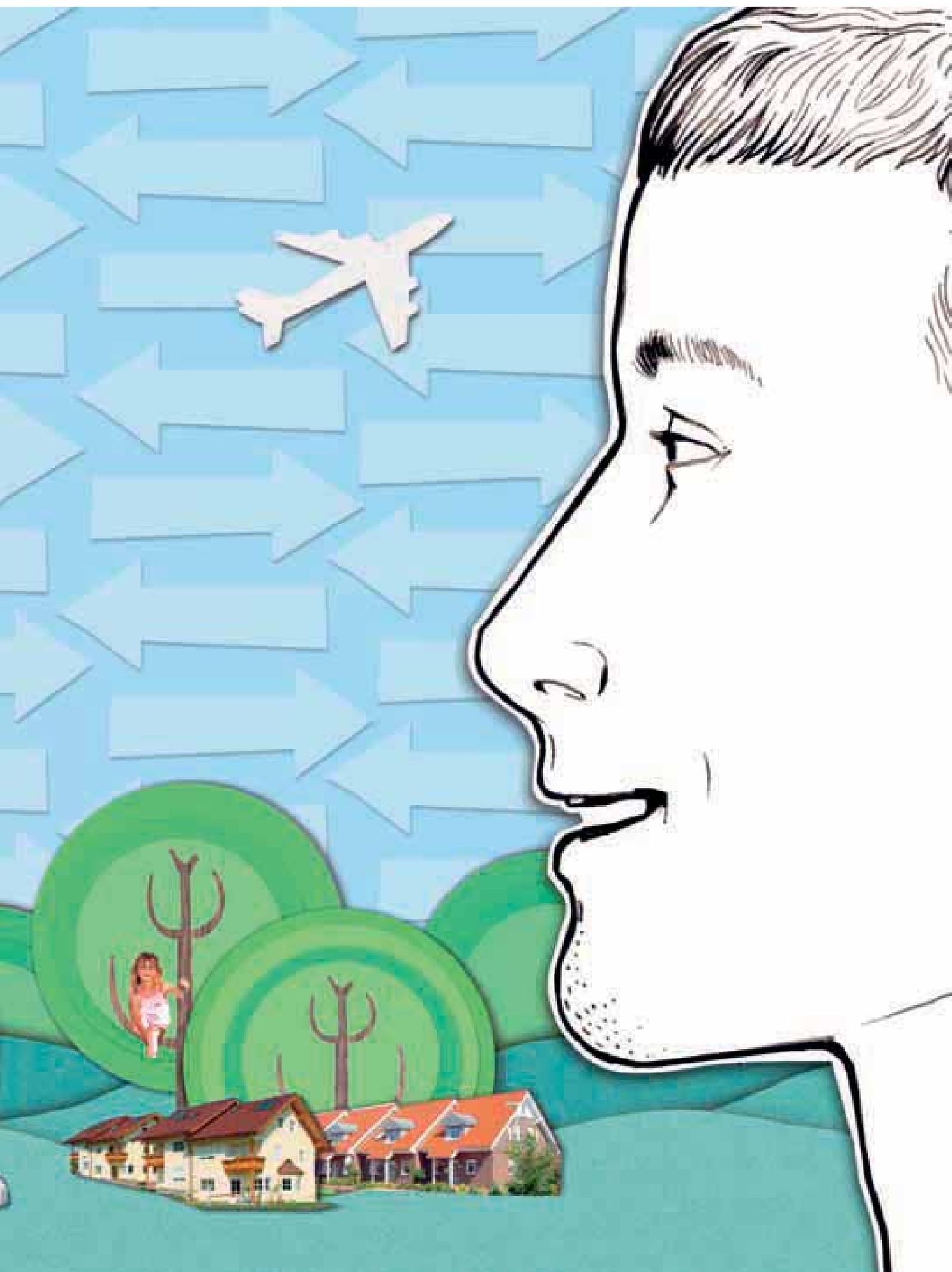
Im Jahr 2005 haben wir den Einbau von Lärmschutzfenstern mit € 250.000 unterstützt, womit seit Beginn der Aktion € 2,1 Mio. hierfür aufgewendet wurden. Diese Förderung wird 2006 durch die im Mediationsvertrag vereinbarten Maßnahmen des Technischen Lärmschutzes abgelöst. Die sonstigen Ausgaben für Umweltschutz lagen im Jahr 2005 bei € 690.000 (2004: € 694.000). FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) misst Fluggeräuschmissionen und zeichnet in Verbindung mit Radardaten Flugspur, Geschwindigkeit und Flughöhe aller Flugbewegungen auf. Im Jahr 2005 wurden als Ergänzung zu den Ergebnissen der fixen Messstellen 31 mobile Messreihen durchgeführt. Die Ergebnisse aus den Messungen sowie die Analyse der Abweichungen sind Gegenstand des Evaluierungsberichts. In dieser Bestandsaufnahme findet auch der Tätigkeitsbericht des Info-Telefons „Umwelt und Luftfahrt“, das der Betreuung von Beschwerden dient, Eingang.

Luftgütemessungen

Die Luftqualität am Flughafen unterliegt einer laufenden Beobachtung. Die vom Flughafen Wien bereitgestellten Geräte sind Teil des Luftgütemessnetzes des Landes Niederösterreich und werden von der Abteilung Umweltschutz, Referat Luftgütemessung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung betreut. Die Daten können unter www.noel.gv.at/service/bd/bd4/luft/messnetz.htm abgerufen werden.

Um zukünftiges Wachstum ohne Konflikte abzusichern, sucht der Flughafen Wien in einem breit angelegten Mediationsverfahren den Dialog mit den Menschen der Region.





Mediationsverfahren im Rückblick

Mit einem breit angelegten Mediationsverfahren initiierten die Verantwortlichen der Flughafen Wien AG im Jahr 2000 eine neue Dimension des verantwortungsvollen Dialogs: Vertreter von Bürgerinitiativen, der Flughafen Wien AG, der Austrian Airlines Group, von Austro Control, der politischen Parteien, von Behörden und Interessenverbänden sowie die Bürgermeister der umliegenden Gemeinden stellten sich seit 2001 gemeinsam der Herausforderung, die Kapazitätsfragen des Flughafen Wien und die Lärmproblematik für die betroffene Bevölkerung in einer für alle Beteiligten lebhaften Form zu gestalten.

Zur Lösung der Fluglärmproblematik wurde im Mai 2003 der Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ abgeschlossen. Im April 2004 traten die meisten der dort vereinbarten Änderungen in Kraft. Neu gestaltete Abflugrouten, geänderte An- und Abflugverfahren sowie eine neue Verkehrsverteilung bilden den Vertragskern. Ab Herbst 2003 widmete sich das Verfahren den aus dem Ausbauvorhaben des Flughafen Wien resultierenden Fragestellungen. Am 22. Juni 2005 wurde das Verfahren mit einer Zusammenfassung der Ergebnisse, die von 55 Verfahrensparteien unterzeichnet wurde, sowie rechtsverbindlichen Verträgen abgeschlossen. Diese definieren die Position einer dritten Piste und halten die vereinbarten Rahmenbedingungen wie Nachtflugregelungen, Lärmzonendeckel und Technischen Lärmschutz sowie die Leistungen an den einzurichtenden Umweltfonds und das Dialogforum fest.

Umweltfonds

Eine der zentralen Forderungen unserer Nachbargemeinden und der Bürgerinitiativen war die Einrichtung eines Umweltfonds zur Unterstützung der nachhaltigen Entwicklung der Region. Die Flughafen Wien AG wird in Zukunft pro ankommenden und abfliegenden Passagier, einschließlich der Transferpassagiere, € 0,20 in den Fonds einzahlen; für in der Nacht ankommende Passagiere wird dieser Wert auf € 0,60 verdreifacht.

Technischer Lärmschutz

Als Bestandteil des Mediationsvertrags wurde in den Vereinbarungen zum Technischen Lärmschutz ein System zur Handhabung der in Abhängigkeit zu einem dritten Pistensystem erwarteten Lärmzonen vereinbart; mit der Umsetzung wird bereits 2006 begonnen.

Lärmzonendeckel und Flächenwidmung

Zur angestrebten Entflechtung von Siedlungsgebieten und Fluglärmzonen wurde in Einzelverträgen mit betroffenen Gemeinden vereinbart, dass innerhalb einer festgelegten Lärmzone (54 dB, in Ausnahmefällen 55 dB) in Zukunft keine Flächenumwidmungen in Bauland erfolgen. Zur Gewährleistung einer beidseitigen Planungssicherheit wird die definierte Lärmzone nach Inbetriebnahme der dritten Piste nicht ausgedehnt.

Dialogforum Flughafen Wien

Der Verein Dialogforum Flughafen Wien wurde unmittelbar nach Abschluss des Mediationsverfahrens gegründet. Er verfolgt das Ziel, jene Themen zu behandeln, die im Verfahren nicht abgeschlossen werden konnten bzw. die aufgrund aktueller Entwicklungen entstehen. Weitere Informationen zum Mediationsverfahren finden Sie im Internet unter www.viemediation.at und www.vie-umwelt.at.

Nachhaltigkeit

Die langfristig positive Entwicklung des Großraums Flughafen Wien liegt im gemeinsamen Interesse aller, die hier leben und arbeiten. Sie ist allerdings nur dann möglich, wenn soziale, ökologische und ökonomische Anforderungen gleichermaßen erfüllt werden. Diese drei Säulen der nachhaltigen Unternehmensführung fanden am Flughafen Wien auch weit vor dem im Jahr 2000 initiierten und 2005 abgeschlossenen Mediationsverfahren Berücksichtigung.

14.000 Arbeitsplätze

Am Standort Flughafen Wien sind mehr als 14.000 Personen beschäftigt. Arbeitgeber sind neben der Flughafen-Wien-Gruppe mit ihren 3.581 Mitarbeitern rund 200 ansässige Unternehmen wie Fluglinien, Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe, Speditionen, Betriebe des öffentlichen Dienstes, Dienstleistungsunternehmen, Autovermietungen sowie Transport- und Mineralölfirmen. Eine positive Entwicklung des Verkehrsaufkommens bildet auch den Motor für neue Arbeitsplätze. Auf eine Million Passagiere entfallen derzeit ca. 1.100 Arbeitsplätze; jede weitere Million generiert zusätzliche 1.000 Arbeitsplätze am Standort.

Wirtschaftsmotor

Der Flughafen Wien sichert direkt und indirekt mehr als 29.000 Arbeitsplätze in der österreichischen Wirtschaft. Zusätzliche Arbeitsplätze werden durch die Fortsetzung unseres erfolgreichen Wachstumskurses und die Realisierung der Ausbauplanen des Masterplans 2015 entstehen. Die vom Flughafen Wien ausgehende Wertschöpfung beläuft sich auf € 2,8 Mrd. Jeder Arbeitsplatz am Standort sichert einen weiteren; jeder Euro Wertschöpfung, der hier verdient wird, zieht € 0,9 in der österreichischen Volkswirtschaft nach sich.

Anbieter von Verkehrsinfrastruktur

Der Flughafen Wien leistet als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Dynamik der gesamten Region. Viele Unternehmen benötigen zur Absicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit verlässliche, die Welt umspannende Flugverbindungen. In Österreich bildet diese Infrastruktur eine Grundvoraussetzung für rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einer umfangreichen Zulieferstruktur.

Mit der Inbetriebnahme des gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen realisierten CAT (City Airport Train) im Dezember 2003 beschritten wir erfolgreich einen neuen Weg. Die schnelle und bequeme Verbindung zwischen dem Flughafen Wien und der Wiener Innenstadt hat sich als wertvoller Teil der Bodenbindung etabliert. Im letzten Quartal 2005 hielt der CAT bereits einen Marktanteil von 10 Prozent.

Weitere Informationen sind im Nachhaltigkeitsbericht der Flughafen Wien AG und im Internet unter www.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Investor Relations“ bzw. unter www.vie-umwelt.at zu finden.

Mitarbeiter

Personalentwicklung

Unser Aus- und Weiterbildungsprogramm wurde 2005 einer unternehmensweiten Bedarfsanalyse unterzogen, die sich auf eine schriftliche Befragung der Führungskräfte stützt. Als Resultat wurde ein erhöhter Weiterbildungsbedarf hinsichtlich sozialer Kompetenzen ermittelt. Diesem Bedürfnis wurde in der maßgeschneiderten Führungskräfteausbildung ebenso Rechnung getragen wie auch bei Schulungen in den Bereichen Ground Handling und Airline- und Terminaldienste im Kommunikations- und Kundenorientierungsbereich.

Erstmals wurde im Berichtsjahr eine kommunikationsorientierte Führungskräfteausbildung für Meister und Vorarbeiter in den Bereichen Technik und Ground Handling durchgeführt. Einen Schwerpunkt bildete auch die Verbesserung der innerbetrieblichen Teamfähigkeit und der interkulturellen Kompetenzen, mit besonderem Augenmerk auf Osteuropa. Unternehmensweit angeboten wurden Sprachkurse – vorwiegend Englisch und Slowakisch – sowie EDV-Anwenderschulungen. In unser MBA-Programm wurde 2005 ein weiterer Teilnehmer aufgenommen, womit aktuell fünf Mitarbeiter daran partizipieren. Zusätzlich nehmen Mitarbeiter an einzelnen Programm-Modulen teil. Die genannten Maßnahmen wurden in Ergänzung zum umfassenden arbeitsplatzspezifischen Aus- und Weiterbildungsangebot installiert. In Summe investierte der Flughafen Wien im Jahr 2005 € 676.000 in die Aus- und Weiterbildung seiner Mitarbeiter. Neben den von den jeweiligen Abteilungen initiierten On-the-Job-Ausbildungen wurden im Rahmen des zentral definierten Weiterbildungsprogramms 47 Kurse zu den oben beschriebenen Themenschwerpunkten angeboten, die von insgesamt 422 Mitarbeitern in Anspruch genommen wurden.

Internationale Austauschprogramme

Eine neue Form der Personalentwicklung, in der sowohl der Austausch von Fachwissen wie auch die Verbesserung von Fremdsprachenkenntnissen und der interkulturellen Kompetenz als Ziele definiert wurden, bildet das im Berichtsjahr gestartete Austauschprogramm mit dem Flughafen Malta. Bereits 20 Mitarbeiter beider Unternehmen haben daran teilgenommen. 2005 wurde auch das erfolgreiche Austauschprogramm mit dem Flughafen München wiederholt. Im Rahmen des von der EU geförderten Leonardo-Programms konnten vier österreichische Lehrlinge für drei Wochen Praxiserfahrungen im täglichen Arbeitsablauf am Flughafen München sammeln. Fünf Kollegen aus München wurden im Gegenzug am Flughafen Wien in den Arbeitsalltag integriert.

Lehrlingsausbildung

Mit einer fundierten Lehrlingsausbildung will die Flughafen Wien AG Jugendlichen eine hochwertige Ausbildung bieten und mit der beabsichtigten Übernahme von persönlich und fachlich überdurchschnittlich hoch qualifizierten Mitarbeitern nach Ende der Lehrzeit den internen Fachkräftebedarf decken. Unsere sechs kaufmännischen und 25 gewerblichen Lehrlinge erfuhren im Berichtsjahr vor allem in Englisch-Sprachkursen, in diversen EDV-Trainings und in speziellen persönlichkeitsbildenden und fächerübergreifenden Lehrlingsseminaren ihren Weiterbildungsschwerpunkt. Der Flughafen Wien unterstützte im

Berichtsjahr die Maßnahme der Bundesregierung und des AMS zur Senkung der Jugendarbeitslosigkeit und stellte im Herbst 2005 drei zusätzliche gewerbliche Lehrlinge ein.

Entlohnungssysteme

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene unterscheidet fixe und erfolgsabhängige Gehaltskomponenten; Aktienoptionspläne für das Management sind nicht vorgesehen. 2005 wurden an Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen an Dienstnehmer rund € 749.000 (exklusive Vorstand) ausbezahlt.

Mitarbeiterstiftung

Seit dem Jahr 2000 sind die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG über eine Privatstiftung direkt am Dividendenertrag des Unternehmens beteiligt. Diese unabhängige Privatstiftung hält 10 Prozent der Aktien der Flughafen Wien AG. Im Berichtsjahr wurde für das Geschäftsjahr 2004 ein Betrag in Höhe von € 4,2 Mio. an die Mitarbeiter ausgeschüttet. Das entsprach 77,58 Prozent eines durchschnittlichen Monatsbezugs pro Mitarbeiter. Die Verteilung erfolgte entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen. Der Stiftungsvorstand, der Beirat und der Stiftungsprüfer bilden die in der Satzung definierten und von der Flughafen Wien AG völlig unabhängigen Organe der Mitarbeiterstiftung.

Arbeitsplatzsicherheit und Gesundheitsförderung

Im Rahmen der kontinuierlich stattfindenden Arbeitsplatzbegehungen wurden 2005, soweit erforderlich, Verbesserungsmaßnahmen zur Steigerung der Sicherheit und Gesundheit ermittelt und großteils bereits umgesetzt. Neue Mitarbeiter werden in der obligaten Schulung „Sicher arbeiten“ für das Thema sensibilisiert. Als Folge des erhöhten Bewusstseins in allen Hierarchieebenen zu Sicherheits- und Gesundheitsaspekten am Arbeitsplatz und der Vielzahl an Einzelmaßnahmen konnte die Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1.000 Mitarbeiter auf den bisherigen Tiefststand von 53,9 gesenkt werden. Bei Sachbeschädigungen mit Beteiligung von Luftfahrzeugen konnten die günstigen Vorjahreswerte auch 2005 erreicht werden. Die allgemeinen Sachschäden sind hingegen, sowohl im Airside- wie auch im Landside-Bereich, überproportional gestiegen und verlangen die Forcierung der diesbezüglichen Aktivitäten in allen Unternehmensbereichen.

Das arbeitsmedizinische Angebot an Gesundheitsberatungen, Vorsorgeuntersuchungen und Impfaktionen, z.B. Hepatitis A+B, wurde von unseren Mitarbeitern auch 2005 überaus positiv angenommen und wird daher fortgesetzt. Für das betriebliche Gesundheitsförderungsprogramm „Sicher und X’sund“ konnte im Oktober 2005 der „Bewegungspoint“ in Betrieb genommen werden. Das Kursangebot, das von In-Balance, Qi-Gong, Pilates, Yoga, autogenem Training, Tae-Bo, Tanz und Aerobic, Gedächtnis und Konzentration, Ernährungsberatung und Gyrokinesis bis zur geistigen und körperlichen Gesundheitsförderung reicht, wird bereits sehr positiv angenommen.

Soziale Verantwortung

Der Flughafen Wien übernimmt in vielfältiger Hinsicht soziale Verantwortung für seine Mitarbeiter. Beispielsweise wird ein mehrfach prämiertes Betriebskindergarten mit erweiterten Öffnungszeiten (5:30–20:00 Uhr) unterhalten, der auch für Mitarbeiter im Schichtdienst eine hervorragende Betreuung ihrer Kinder sicherstellt. Als kostenlosen Werkverkehr können die Mitarbeiter den City Airport Train (CAT) zwischen Wien Mitte und ihrem Arbeitsplatz sowie

**2005 investierte der Flughafen Wien rund € 676.000
in die Aus- und Weiterbildung seiner 3.581 Mitarbeiter.**





zahlreiche Autobusse in die Umlandgemeinden nutzen, wofür die Flughafen Wien AG im Berichtsjahr € 700.000 aufwendete. Zudem wurden Essenszuschüsse in Höhe von € 409.000 finanziert; ermäßigte Einkaufsmöglichkeiten (z.B. in Duty Free Shops) können ebenso in Anspruch genommen werden. Eine betriebliche Pensionskassa ermöglicht es unseren Mitarbeitern, frühzeitig für ihre Pension vorzusorgen; mit einem Betrag von zirka € 138.000 wurden sie auch 2005 für Zusatzunfallversicherungen und Familien-Zusatzkrankenversicherungen unterstützt. Mit Unterstützung des Betriebsrats wird im Zweijahresrhythmus ein Betriebsausflug organisiert – 2005 flogen 503 Mitarbeiter nach Berlin. Unser Sport- und Kulturverein eröffnet 1.313 Mitgliedern eine Vielzahl an Freizeitaktivitäten.

Arbeitsplatzsituation und Personalplanung

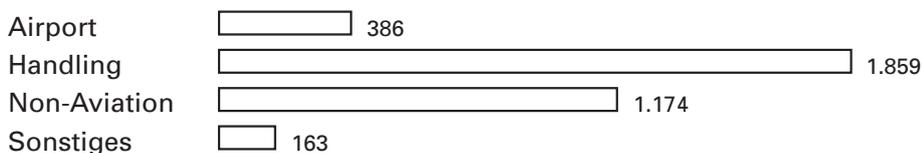
Am Standort Flughafen Wien arbeiten mehr als 14.000 Menschen. 2.891 entfallen auf die Flughafen Wien AG, 3.581 auf die Flughafen-Wien-Gruppe. Die restlichen Arbeitsplätze verteilen sich auf die mehr als 200 am Flughafen Wien ansässigen Unternehmen. Zur Wahrung der unternehmensinternen Karrierechancen unserer Mitarbeiter werden Stellenausschreibungen nicht nur extern, sondern auch innerhalb unseres Unternehmens ausgeschrieben.

Personal

	2005	Veränderung	2004	2003
Personalstand	3.581	317	3.264	2.918
davon Arbeiter	2.558	296	2.262	2.005
davon Angestellte	992	19	973	887
Lehrlinge	31	2	29	27
Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter*	5.940	17	5.923	5.568
Durchschnittsalter*	38,4 Jahre	0,2 Jahre	38,2 Jahre	38,6 Jahre
Betriebszugehörigkeit*	9,9 Jahre	0,2 Jahre	9,7 Jahre	10,3 Jahre
Anteil Frauen*	12,8%	-0,1%	12,9%	13,6%
Ausgaben Ausbildung*	€ 676.000	€ 6.000	€ 670.000	€ 690.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle*	163	-10	173	153

* Bezogen auf die Flughafen Wien AG

Mitarbeiter nach Segmenten



Entsprechend der internen Reorganisation der Flughafen Wien AG per 1.7.2005 wurden die Bereiche VIP Services und Lounges in der Segmentdarstellung rückwirkend per 1.1.2005 vom Segment Non-Aviation in das Segment Airport umgliedert. Das Typographie- und Druckcenter und die Beratungsleistungen wurden gleichfalls umgliedert und werden jetzt im Segment Non-Aviation ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden dementsprechend adaptiert.

Die Steigerung des Personalstands ist im Wesentlichen auf Personalaufnahmen im Segment Handling aufgrund des Verkehrswachstums (103 Mitarbeiter) und auf Personalaufnahmen in der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) (188 Mitarbeiter) – dem Segment Non-Aviation zugeordnet – aufgrund der erhöhten Sicherheitsmaßnahmen zurückzuführen.

Konzernlagebericht

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

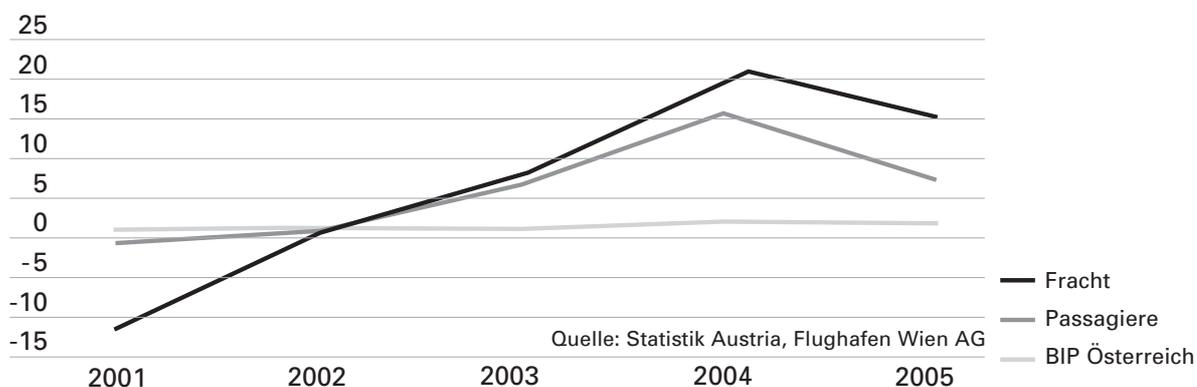
Europäische Konjunktur wächst langsam – Flughafen Wien über europäischem Durchschnitt.

Einen wesentlichen Indikator für den wirtschaftlichen Erfolg eines Flughafens bildet die quantitative Entwicklung der Luftverkehrsbranche; sie wiederum steht in Abhängigkeit zur gesamtwirtschaftlichen Situation sowie zur Entwicklung der Kaufkraft und zum allgemeinen Reiseverhalten.

Konjunktur und Branche

Die konjunkturelle Erholung des Euro-Raums wurde 2005 wie auch schon im Jahr zuvor vom starken Eurokurs, hohen Rohölpreisen und der Kaufzurückhaltung der Konsumenten gebremst. Mit rund 2,0 Prozent liegt das österreichische Wirtschaftswachstum 2005 im EU-Mittelfeld. Das BIP der neuen EU-Länder legte hingegen überdurchschnittlich zu: Slowakei +4,9 Prozent, Tschechische Republik +4 Prozent, Ungarn +3,9 Prozent und Slowenien +3,7 Prozent. Das Wachstum der Weltwirtschaft verlangsamte sich im Vergleich zum Vorjahr. Das BIP der USA stieg um rund 3,3 Prozent; die Volkswirtschaften Asiens verzeichneten durchschnittliche Zuwächse von bis zu 4,5 Prozent.

Wachstumsraten BIP, Passagierzahl und Fracht in %



Ein Mehrjahresvergleich des BIP-Wachstums mit der Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens des Flughafen Wien zeigt eine deutliche Veränderung der Korrelationen während der letzten Jahre. Die positive Entwicklung der österreichischen Exportwirtschaft, die wirtschaftliche Dynamik der angrenzenden Nachbarstaaten, aber auch die größere Marktbedeutung der Low-Cost-Carrier verringerten die Abhängigkeit zur gesamtwirtschaftlichen Situation zusehends. Wir erwarten, dass von den benachbarten neuen EU-Mitgliedsländern dank deren wirtschaftlicher Dynamik auch weiterhin deutliche Wachstumsimpulse für unsere Region ausgehen. Prognosen sehen in der Region Ostösterreich – Westslowakei eine der stärksten Wachstumsregionen Europas. Wir werden unsere Posi-

tion als wichtigster Airport dieser dynamischen Region durch gezielte Aktivitäten verteidigen und weiter ausbauen.

Die österreichische Tourismusbranche weist für das Jahr 2005 eine positive Entwicklung aus. Mit 119 Millionen Nächtigungen wurde in Summe ein Plus von 1,7 Prozent im Vergleich zu 2004 verzeichnet. Die Gästeanzahl stieg um 2,5 Prozent auf 29,2 Millionen; die durchschnittliche Aufenthaltsdauer blieb mit 4,1 Tagen im Vergleich zum Vorjahr konstant. Der Aufschwung im Städtetourismus kann zum Teil auf die Erschließung neuer Zielgruppen durch die Low-Cost-Carrier zurückgeführt werden.

Europäische und österreichische Luftverkehrsentwicklung

Der europäische Luftverkehr zeigt seit einigen Jahren einen stetigen Aufwärtstrend. Wichtige Wachstumsimpulse gehen vor allem von den Low-Cost-Carriern sowie der Erweiterung der Europäischen Union und der damit verbundenen erhöhten Reisetätigkeit aus. Ein Vergleich mit anderen europäischen Flughäfen weist für den Flughafen Wien eine sehr gute Wachstumsbilanz aus.

Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen

Flughafen	Passagiere in Tausend	Veränderung zu 2004 in %	Flug- bewegungen	Veränderung zu 2004 in %
London ¹⁾	122.717,9	2,5	902.627	1,6
Frankfurt	52.219,4	2,2	470.052	2,9
Paris ²⁾	53.756,2	4,9	513.674	-0,5
Amsterdam	44.163,1	3,8	404.594	0,5
Madrid	41.939,9	8,4	413.944	3,5
Rom	28.619,8	2,0	302.996	-0,5
München	28.619,4	6,7	374.626	4,2
Mailand	19.618,6	5,7	227.704	6,2
Zürich	17.849,5	3,7	240.268	-0,1
Wien	15.859,1	7,3	230.900	2,7
Prag	10.777,0	11,1	160.213	10,5
Budapest	8.063,6	24,9	126.359	13,1

1) London Heathrow, Gatwick, Stansted; 2) Paris Charles de Gaulle, Paris Orly;
Quelle: Wien (AB/Statistik) + ACI Rapid Data Exchange Program

Die positive Entwicklung des Flughafen Wien im Jahr 2005 ist vorwiegend auf die Dynamik der Low-Cost-Carrier sowie des Osteuropa- und Langstrecken-Verkehrs zurückzuführen. Mit 15.859.050 Passagieren (+7,3%) konnten wir erstmals die 15-Millionen-Marke überschreiten; 230.900 Starts und Landungen (+2,7%) wurden abgefertigt, das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 4,6 Prozent, die Luftfracht um 15,0 Prozent. Bei einer Steigerungsrate von 19,7 Prozent beförderten die Low-Cost-Carrier 1.970.432 Passagiere, ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen steigt damit von 11,1 Prozent auf 12,4 Prozent. Mit 43 Osteuropa-Destinationen im Streckennetz konnte der Flughafen Wien seine Spitzenrolle als Ost-West-Drehscheibe im europäischen Luftverkehr weiter ausbauen. Auch der Langstreckenverkehr – vor allem in den Fernen Osten – konnte mit einem Plus von 13,5 Prozent stark zulegen.

Entwicklung der Airlines am Flughafen Wien

Der engagierte Fokus der Austrian Airlines Group auf Destinationen Zentral- und Osteuropas, Asiens und des Pazifischen Raums hat im Jahr 2005 ebenso zum guten Verkehrsergebnis beigetragen wie ihre flächendeckend angebotenen redticket-Aktionen in Europa. Das Ranking nach Passagieranteil führt die Austrian Airlines Group mit 56,6 Prozent (2004: 57,8%) an, gefolgt von Air Berlin mit 5,9 Prozent (2004: 5,2%), Lufthansa mit 5,5 Prozent (2004: 6,1%), NIKI mit 4,3 Prozent (2004: 3,0%) und British Airways mit 2,2 Prozent (2004: 2,3%). Die durchschnittliche Auslastung der Flüge verbesserte sich 2005 im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 Prozentpunkte auf 66,4 Prozent.

Mit einem Plus von 12,9 Prozent legte auch der Langstreckenverkehr in den Fernen Osten kräftig zu. So konnte beispielsweise die Passagierzahl nach Taipeh mit einem Plus von 138,7 Prozent mehr als verdoppelt werden; Shanghai weist einen Zuwachs von mehr als 110 Prozent aus und Kuala Lumpur von 27,1 Prozent. Die Passagierzahl nach New York stieg um 20,1 Prozent. Rückläufig zeigte sich hingegen das Passagieraufkommen nach Montreal (-23,5%), Osaka (-24,0%), Bangkok (-3,4%) und Washington (-2,2%). Überdurchschnittlich stark entwickelten sich die Destinationen im Nahen und Mittleren Osten, die in Summe ein Plus von 34,0 Prozent verbuchen konnten.

Im Jahr 2005 entfielen 12,4 Prozent des Gesamtpassagieraufkommens am Flughafen Wien auf Low-Cost-Carrier. Im Vorjahr betrug deren Anteil 11,1 Prozent, im Jahr 2003 5,9 Prozent und 2002 nur 0,5 Prozent. 30,2 Prozent des neu generierten Verkehrs sind den Low-Cost-Carriern zuzuschreiben. Sie stellen somit einen wesentlichen Wachstumsfaktor des Flughafen Wien dar. Spitzenreiter unter den Low-Cost-Carriern war 2005 Air Berlin mit 929.428 Passagieren und einem Anteil von 5,9 Prozent am Gesamtaufkommen. An zweiter Stelle lag NIKI mit 675.241 Fluggästen und einem Anteil von 4,3 Prozent vor Germanwings mit 334.485 Passagieren. 2005 wurde der Flughafen Wien von sieben Low-Cost-Gesellschaften regelmäßig angefliegen.

Umwelt- und Sozialaspekte 2005

Der Flughafen Wien hat 2005 rund € 690.000 für Umweltschutzmaßnahmen verwendet. Neben unternehmensinternen Anstrengungen zur Optimierung der Ver- und Entsorgung von Ressourcen werden vor allem die Themenbereiche Lärm- und Schadstoffemission fokussiert, um die Beeinflussung des angrenzenden Umfelds möglichst gering zu halten. Beispielsweise wurde der Einbau von Lärmschutzfenstern mit € 250.000 unterstützt; Luftgütemessungen werden regelmäßig durchgeführt, um etwaigen Handlungsbedarf frühzeitig zu erkennen.

Mit 3.581 Mitarbeitern per Jahresende 2005 ist die Flughafen-Wien-Gruppe einer der größten Arbeitgeber der Region. Die Unternehmensführung ist sich der damit verbundenen sozialen Verantwortung bewusst, investiert kontinuierlich in die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter, fokussiert aber auch Aspekte der Arbeitsplatzsicherheit und Gesundheitsförderung. Im Geschäftsjahr 2005 erreichte beispielsweise die Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1.000 Mitarbeiter den bisherigen Tiefststand von 53,9. Das Spektrum der freiwilligen Sozialleistungen reicht vom betriebseigenen Kindergarten, kostenlosen Werkverkehr bis hin zu Unterstützungszahlungen für Zusatzunfall- und -krankenversicherungen.

Umsatz

Überdurchschnittliche Verkehrsentwicklung bewirkt Umsatzzanstieg um 3,0 Prozent.

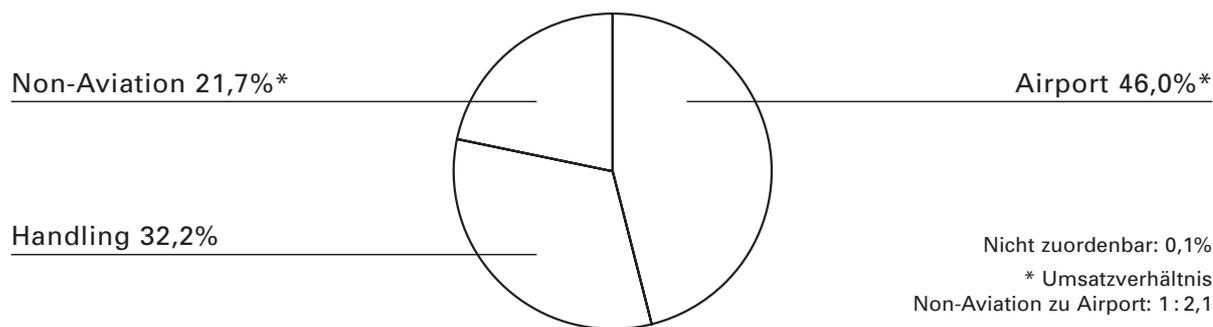
Die Flughafen-Wien-Gruppe konnte den Umsatz des Geschäftsjahres 2005 dank der sehr zufriedenstellenden Verkehrsentwicklung um 3,0 Prozent auf € 410,3 Mio. verbessern.

Wenngleich das Segment Airport einen Umsatzrückgang von 1,0 Prozent auf € 188,6 Mio. ausweist, ist es mit 46,0 Prozent (2004: 47,8%) am Gesamtumsatz unverändert das stärkste Geschäftsfeld. Der leichte Rückgang der Umsätze, die sich im Wesentlichen aus den Flughafentarifarten (Lande-, Fluggast- und Infrastrukturtarif) zusammensetzen, ist auf Maßnahmen der Preis- und Incentivepolitik zur Absicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen Wien zurückzuführen. So wurde mit Wirkung 1. Oktober 2004 der Landetarif zur Stärkung der Drehscheibenfunktion um rund 16 Prozent abgesenkt, der Regionaltarif aufgelassen und für die Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr keine Parkgebühren für die Abstellung der Luftfahrzeuge verrechnet. Incentives wurden wie im Vorjahr für die Steigerung der Frequenzen und für die Aufnahme neuer Langstrecken- und Osteuropa-Destinationen vergeben. Zur Stärkung der Ost-West-Hub-Funktion wurde ab 1. April 2004 zusätzlich allen Airlines ein Frequenzdichte-Incentive für Osteuropa und Interkontinental-Destinationen mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent angeboten. Weiters wurde der Transfer-Incentive vom 1. April 2005 bis 31. Dezember 2005 um € 2,0 je Passagier erhöht, und die Treibstoff-Durchfluss-Gebühr wurde durch einen preisgünstigeren Infrastrukturtarif für Betankung ab 1. Juni 2005 ersetzt. Die Fluggastgebühr wurde mit 1. Oktober 2004 auf € 13,50 angehoben. Dank dieser attraktiven Tarifpolitik und der hohen Qualität der Flughafendienstleistungen konnten wir das Angebot für unsere Fluggäste um 26 neue Destinationen und acht neue Airlines ausbauen.

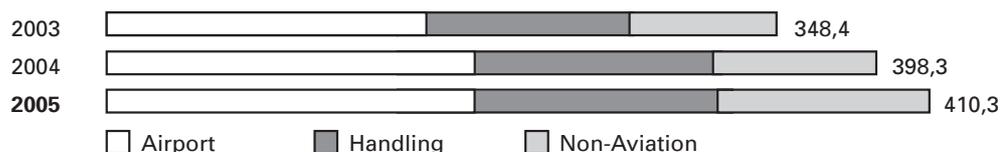
Die Verkehrsentwicklung 2005 lässt sich wie folgt auf den Punkt bringen: plus 7,3 Prozent bei den Passagieren, ein Anstieg von 2,7 Prozent der Flugbewegungen und von 4,6 Prozent beim für die Berechnung des Landetarifs maßgeblichen Höchstabfluggewicht. Die Austrian Airlines Group erzielte einen Zuwachs von 0,4 Millionen Passagieren, die Low-Cost-Carrier und die sonstigen Airlines einen von jeweils 0,3 Millionen Fluggästen. Damit erhöhten die Low-Cost-Carrier ihr Passagiervolumen um 19,7 Prozent; ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen steigt von 11,1 Prozent im Vorjahr auf 12,4 Prozent.

Das Segment Handling, das 2005 seinen Anteil am Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe auf 32,2 Prozent ausbauen konnte, verzeichnete Zuwächse in den Bereichen Vorfeldabfertigung (+5,7%), Frachtabfertigung (+12,5%) und General Aviation (+24,5%). Der Segmentumsatz verbesserte sich in Summe um 6,9 Prozent auf € 132,2 Mio., wobei die stärksten Zuwachsraten mit Low-Cost-Carriern erzielt wurden; der Umsatz mit der Austrian Airlines Group stieg um 2,2 Prozent. Unterstützt wurde diese positive Entwicklung durch Einzelleistungen im Bereich des Private Aircraft Handling und durch den witterungsbedingten Anstieg der Luftfahrzeug-Enteisungen. Die Anzahl der Abfertigungsvorgänge erhöhte sich um 2,2 Prozent, die abgefertigte Fracht um 12,0 Prozent. Der durchschnitt-

Struktur Konzernumsatz



Entwicklung Umsatz in € Mio.



Nicht zuordenbar: 2005: € 0,3 Mio., 2004: € 0,2 Mio., 2003: € 0,3 Mio.

liche Marktanteil konnte mit 90,6 Prozent nach 91,0 Prozent im Vorjahr nahezu konstant gehalten werden.

Das Segment Non-Aviation weist 2005 nach einem Anstieg von 6,3 Prozent einen Umsatz von € 89,2 Mio. aus, der für 21,7 Prozent des Gesamtumsatzes der Flughafen-Wien-Gruppe steht. Die wichtigsten Wachstumstreiber waren die Bereiche Parkierung mit einem Plus von 16,8 Prozent, Gastronomie mit 10,7 Prozent, Shopping mit 8,9 Prozent sowie Ver- und Entsorgungseinrichtungen – sie stellen den Mietern Strom, Wärme, Klimatechnik etc. zur Verfügung – mit 15,1 Prozent. Die originären Umsätze der Shops und Gastronomiebetriebe stiegen um 9,0 Prozent. Die Erträge aus den Sicherheitsdienstleistungen hingegen gingen bedingt durch die Neuausschreibung der Vergabe durch die Republik Österreich mit Wirksamkeit 1. Jänner 2005 um 11,9 Prozent zurück.

Die Segmente Airport und Handling unterliegen saisonalen Schwankungen, die von der Tourismusbranche ausgehen. Aufgrund des hohen Umsatzbeitrags beider Segmente ist das dritte Quartal, in dem 2005 26,5 Prozent des Jahresumsatzes erzielt wurden, traditionell das umsatzstärkste des Berichtsjahres, gefolgt vom vierten Quartal mit 25,7 Prozent, dem zweiten Quartal mit 25,4 Prozent und dem ersten mit 22,4 Prozent.

Ertragslage

Verbesserung des Konzernergebnisses, Rückgang des Ergebnisses vor Zinsen und Steuern.

Der Ergebnisüberblick der Flughafen-Wien-Gruppe zeigt für das Geschäftsjahr 2005 folgendes Bild: Betriebsleistung plus 3,5 Prozent auf € 433,5 Mio., betriebliche Aufwendungen plus 7,9 Prozent auf € 341,2 Mio., Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) minus 10,0 Prozent auf € 92,3 Mio., Finanzergebnis plus € 4,8 Mio. auf € 7,7 Mio., Ergebnis vor Steuern (EBT) minus 5,1 Prozent auf € 100,0 Mio., Jahresgewinn plus 4,2 Prozent auf € 74,7 Mio., Anteil der Flughafen Wien AG am Jahresgewinn plus € 2,6 Mio. auf € 74,3 Mio.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) ging 2005 um 10,0 Prozent auf € 92,3 Mio. zurück. Das Segment Airport lieferte mit € 66,7 Mio. den größten EBIT-Beitrag, gefolgt vom Segment Non-Aviation mit € 34,5 Mio. und dem Segment Handling mit € 15,5 Mio. Ergebnisrückgänge in den Segmenten Airport und Handling erklären sich durch einen im Vergleich zur Verkehrsentwicklung unterproportionalen Umsatzanstieg, aber auch durch einen produktionsbedingten Anstieg der Kostenverläufe, vor allem jenen der Abschreibungsaufwendungen. Die ergriffenen Kosteneinsparungsmaßnahmen konnten diese Entwicklung nicht zur Gänze kompensieren. Im Segment Non-Aviation wurde dank der Umsatzsteigerungen in den Bereichen Parkierung sowie Shopping und Gastronomie eine Ergebnisverbesserung erzielt.

Die Betriebsaufwendungen stiegen in Summe um 7,9 Prozent auf € 341,2 Mio. Die unter dieser Position erfassten Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen erhöhten sich um 35,2 Prozent auf € 35,9 Mio. Vor allem die Errichtung und Herstellung von elektrotechnischen Anlagen am Flughafen Wien durch die Ende 2003 gegründete 100-prozentige Tochtergesellschaft Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH – sie führt im Bereich Elektrotechnik früher extern vergebene Aufträge kostengünstiger durch – bewirken eine Zunahme der Ausgaben für Materialien um € 5,1 Mio. Die aktivierten Eigenleistungen erhöhten sich dadurch um beinahe 80 Prozent. Gestiegen sind auch die Aufwendungen für Treibstoffe, Enteisungsmittel, Energie und für zugekaufte Leistungen im Rahmen des Private Aircraft Handling.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 8,6 Prozent auf € 184,6 Mio., wofür neben kollektivvertraglichen Gehaltserhöhungen primär der Anstieg der Mitarbeiteranzahl verantwortlich war. Die Zunahme des Personalstands um 9,7 Prozent auf 3.581 Mitarbeiter begründet sich zum einen in der Dynamik des Verkehrswachstums, zum anderen aber auch in der Ausweitung der Sicherheitskontrollen ab 1. Jänner 2006 auf Mitarbeiter, die am Flughafen Wien in sicherheitssensiblen Bereichen tätig sind. Gemessen an den Verkehrseinheiten je Mitarbeiter konnte die auf hohem Niveau stehende Produktivität der Flughafen Wien AG im Vergleich zum Vorjahr geringfügig erhöht werden.

Die Abschreibungsaufwendungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen stiegen bedingt durch die Inbetriebnahme des Flugsicherungsturms, des Handling Center West, von Vorfelderweiterungen und zusätzlichen Parkraumkapazitäten

um 17,3 Prozent auf € 57,4 Mio. Im Geschäftsjahr wurden € 319,1 Mio. in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen investiert, womit die hohe Investitionsbereitschaft und -kraft der Flughafen-Wien-Gruppe eindrucksvoll belegt wird.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen weisen einen Rückgang um 10,5 Prozent auf € 63,4 Mio. aus, der vor allem auf die Reduzierung der im Vorjahr überdurchschnittlich hohen Instandhaltungsaufwendungen um € 7,3 Mio. auf € 14,2 Mio. zurückzuführen ist. Gestiegen sind hingegen die Aufwendungen für Fremdleistungen, vorwiegend ausgelöst durch den Einsatz von zusätzlichem Fremdpersonal in der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH, Aufwendungen für Versicherungen und Schadensfälle bzw. Vorsorgen für Schadenersatzansprüche. Kürzungen gab es bei den Aufwendungen zur Aussonderung von Anlagegütern, bei Rechts-, Prüfungs- und Beratungsleistungen und bei den sonstigen Betriebsaufwendungen. Bedingt durch die massive Investitionstätigkeit zeigt das Capital Employed für 2005 eine im Vergleich zur Entwicklung des EBIT überproportionale Zunahme, womit sich der Return on Capital Employed um 2,9 Prozentpunkte auf 10,2 Prozent reduziert.

Das Finanzergebnis des Berichtsjahres konnte um € 4,8 Mio. auf € 7,7 Mio. gesteigert werden. Zurückzuführen ist die Verbesserung hauptsächlich auf die im dritten Quartal 2005 vorgenommene Zuschreibung einer wertberichtigten Ausleihung in Höhe von € 5,7 Mio. und auf die im Vorjahr vorgenommene Auflösung der Neubewertungsrücklage aufgrund von Fondsverkäufen in Höhe von € 5,3 Mio. Gegenläufig entwickelte sich das Zinsergebnis. Bedingt durch die rege Investitionstätigkeit reduzierten sich die liquiden Mittel um € 49,8 Mio.; andererseits wurden Barvorlagen in Höhe von € 170,7 Mio. aufgenommen. Das positive Zinsergebnis verringerte sich daher in Verbindung mit einem generell niedrigeren Zinsniveau am Kapital- und Geldmarkt um € 4,8 Mio. auf € 1,4 Mio. Das Ergebnis der at-equity konsolidierten Unternehmen beläuft sich auf € +0,9 Mio., wovon € -0,6 Mio. auf die Beteiligung am City Airport Train und € +1,5 Mio. auf die Beteiligung am Flughafen Malta entfallen. In Summe verzeichneten diese beiden Beteiligungen im Vergleich zum Vorjahr eine Ergebnisverbesserung von € 1,2 Mio.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) ging um 5,1 Prozent auf € 100,0 Mio. zurück. Die Absenkung des österreichischen Körperschaftsteuersatzes von 34 Prozent auf 25 Prozent ab 1.1.2005 führte neben einem geringeren Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) zu einer Reduktion der Ertragsteuern um 25,0 Prozent auf € 25,3 Mio. Die Steuerquote 2005 liegt mit 25,3 Prozent deutlich unter dem Vorjahreswert von 32,0 Prozent.

Der Jahresgewinn verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg um 4,2 Prozent auf € 74,7 Mio. wovon, € 0,4 Mio. Minderheitenanteilen und € 74,3 Mio. der Flughafen Wien AG als Muttergesellschaft zuzuordnen sind. Der Gewinn pro Aktie erhöhte sich auf € 3,54 (2004: € 3,41).

Wertschöpfungsrechnung in € Mio.

	2005	Veränd. in %	2004	2003
Herkunft				
Betriebsleistung	433,5	3,5	418,8	365,0
minus Vorleistung	-147,1	3,0	-142,8	-110,9
Wertschöpfung	286,4	3,8	276,0	254,1
Verwendung				
Mitarbeiter	180,6	8,6	166,3	144,0
Aktionäre	42,0	0,0	42,0	42,0
Unternehmen	32,3	8,8	29,7	28,8
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	1,6	278,1	0,4	0,2
Öffentliche Hand (Steuern)	29,6	-21,3	37,6	38,9
Minderheitenanteile	0,4	n.a.	0,0	0,2
Wertschöpfung	286,4	3,8	276,0	254,1

Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung in € Mio.

	2005	Veränd. in %	2004	2003
Betriebsleistung	433,5	3,5	418,8	365,0
Betriebsaufwand	341,2	7,9	316,2	267,7
EBIT	92,3	-10,0	102,5	97,3
Finanzergebnis	7,7	164,9	2,9	9,2
EBT	100,0	-5,1	105,4	106,6
Steuern	25,3	-25,0	33,8	35,6
Jahresgewinn	74,7	4,2	71,6	71,0

Segmentergebnisse, Kurzfassung in € Mio.

	Airport	Handling	Non-Aviation
Betriebsleistung	216,4	152,1	157,5
Betriebsaufwand	149,7	136,6	123,0
EBT	66,7	15,5	34,5

Rentabilitätskennzahlen in %

	2005	2004	2003
EBIT-Margin	21,3	24,5	26,7
EBITDA-Margin	34,5	36,2	39,3
ROE	11,5	11,7	12,3
ROCE	10,2	13,1	13,8
ROS	22,5	25,7	27,9

Erläuterung der Rentabilitäts-Kennzahlen

EBIT-Margin

EBIT (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern

Berechnung: $\text{EBIT} / \text{Betriebsleistung}$

Der Rückgang des EBIT um 10,0 Prozent führte in Verbindung mit einem Anstieg der Betriebsleistung um 3,5 Prozent zu einem Rückgang um 3,2 Prozentpunkte auf 21,3 Prozent.

EBITDA-Margin

EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = EBIT plus Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Berechnung: $(\text{EBIT} + \text{Abschreibungen}) / \text{Betriebsleistung}$

Der Rückgang der EBITDA-Margin um 1,6 Prozentpunkte auf 34,5 Prozent resultiert aus dem Anstieg der Betriebsleistung um 3,5 Prozent und dem Rückgang des EBITDA um 1,2 Prozent.

ROE (Return on Equity after Tax)

Berechnung: $\text{Periodenergebnis} / \text{durchschnittliches Eigenkapital}$

Der Return on Equity ging geringfügig zurück, da das durchschnittliche Eigenkapital etwas stärker als das Periodenergebnis anstieg.

ROCE (after Tax)

(Return on Capital Employed)

Berechnung: $\text{EBIT after Taxes} / \text{durchschnittliches Capital Employed}$

EBIT after Taxes: EBIT abzüglich zurechenbare Steuern vom Ertrag

Capital Employed: Immaterielles und Sachanlagevermögen + Working Capital

Working Capital: (Kurzfristiges Vermögen ohne liquide Mittel) – (Kurzfristige Schulden ohne Finanzverbindlichkeiten (Kredite, Darlehen, Anleihen))

Steuersatz: 25 Prozent

Mit den im Unternehmen eingesetzten Betriebsmitteln wurde in der Berichtsperiode ohne Berücksichtigung der Finanzierungskomponenten eine Rendite nach Steuern von 10,2 Prozent (2004: 13,1%) erwirtschaftet.

ROS Umsatzrendite (Return on Sales)

Berechnung: $\text{EBIT} / \text{Umsatz} * 100$

Der Rückgang des EBIT um 10,0 Prozent führte in Verbindung mit einem Anstieg der Umsatzerlöse um 3,0 Prozent zu einem Rückgang des ROS um 3,2 Prozentpunkte auf 22,5 Prozent.

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Erhöhung Anlagevermögen um € 286,4 Mio., Abbau liquider Mittel um € 49,8 Mio., Aufbau von Finanzverbindlichkeiten von € 170,7 Mio., Steigerung der Bilanzsumme um € 237,1 Mio. auf € 1.189,4 Mio.

Aktiva

Das langfristige Vermögen stieg im Berichtsjahr um 35,8 Prozent auf € 1.080,5 Mio. (2004: € 795,6 Mio.), sein Anteil am Gesamtvermögen nahm damit um 7,3 Prozentpunkte auf 90,8 Prozent zu. Die Investitionen in immaterielle Anlagegüter und Sachanlagen beliefen sich auf € 319,1 Mio., die korrespondierenden Abschreibungsaufwendungen auf € 57,4 Mio. Durch den Ankauf von rund 8 Prozent der Anteile an der Malta International Airport plc. Ende 2005 im Gegenwert von € 20,6 Mio. ist das Finanzanlagevermögen um 37,6 Prozent auf € 92,2 Mio. angewachsen. Der Rückgang der aktiven latenten Steuern um € 1,7 Mio. auf € 7,7 Mio. ist vorwiegend auf die Realisierung der Steuerbegünstigung aus der Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung zurückzuführen.

Das kurzfristige Vermögen ging um 30,5 Prozent auf € 109,0 Mio. zurück; sein Anteil am Gesamtvermögen reduzierte sich um 7,3 Prozentpunkte auf 9,2 Prozent. Die Abnahme ist auf die Verminderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen, die sich aufgrund der Dividendenzahlung und teilweisen Finanzierung der Investitionen durch liquide Mittel um € 49,8 Mio. auf € 58,2 Mio. verringerten. Die Bilanzsumme weist einen Anstieg von 24,9 Prozent auf € 1.189,4 Mio. aus.

Passiva

Der Anstieg des Eigenkapitals um € 34,8 Mio. auf € 665,8 Mio. resultiert vorwiegend aus dem Konzerngewinn 2005 in Höhe von € 74,3 Mio. abzüglich der Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2004 in Höhe von € 42,0 Mio. Der Restbetrag von € 2,5 Mio. ist auf die Neubewertung der Wertpapiere, die Neuberechnung der Stiftungsaufwendungen, die Veränderung der Minderheitenanteile und auf die Währungsdifferenzen hinsichtlich der Beteiligung in Malta zurückzuführen. Durch den investitionsbedingten Anstieg der kurzfristigen Schulden sinkt die Eigenkapitalquote von 66,3 Prozent auf 56,0 Prozent.

Die langfristigen Schulden nahmen um 27,9 Prozent auf € 129,0 Mio. zu. Der Anstieg ist vor allem durch die erstmalige Bildung einer Rückstellung für Verpflichtungen aus dem Mediationsvertrag zurückzuführen. Der langfristige Anteil dieser Verpflichtungen beläuft sich auf € 26,7 Mio. Diese Kosten wurden als Nebenkosten der geplanten dritten Piste aktiviert. Weiters gab es Anstiege der Rückstellungen für Abfertigungen, Jubiläumsgelder und Altersteilzeitlösungen. Reduziert wurden die Rückstellungen für Stiftungsaufwendungen, Verbindlichkeiten gegenüber dem Wasserwirtschaftsfonds und Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln. Es bestehen zum Bilanzstichtag 31.12.2005 keine langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

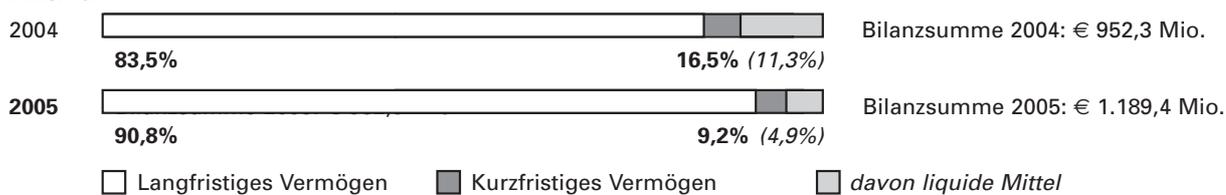
Der Anstieg der kurzfristigen Schulden um 79,0 Prozent auf € 394,7 Mio. ist vor allem auf die Aufnahme von Fremdmitteln (Barvorlagen) in Höhe von € 170,7 Mio. zurückzuführen. Die Fremdfinanzierung wurde erforderlich, da die Investitionen und die Dividenden-

ausschüttung nicht zur Gänze mit dem Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit finanziert werden konnten. Die kurzfristigen Rückstellungen verzeichneten einen Anstieg um € 27,2 Mio., die kurzfristigen Steuerrückstellungen einen Rückgang um € 14,0 Mio. Die Lieferantenverbindlichkeiten reduzierten sich um € 12,1 Mio. Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten zeigen nur eine geringe Veränderung auf, da die von Austro Control GmbH geleisteten Mietvorauszahlungen für den neuen Flugsicherungsturm anstiegen, gleichzeitig jedoch die Verbindlichkeiten aus dem Finanz-Clearing gegenüber assoziierten Unternehmen vermindert wurden.

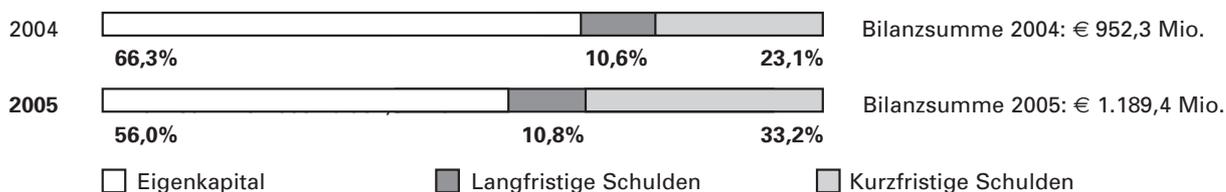
Die Flughafen-Wien-Gruppe weist aufgrund der Aufnahme von Barvorlagen ein Gearing von 16,9 Prozent aus (2004: -17,1%). Die durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital – WACC) des Berichtsjahres verringerten sich durch den Leverage-Effekt der Fremdfinanzierung um 1,3 Prozentpunkte auf 5,9 Prozent.

Bilanzstruktur Verteilung in % der Bilanzsumme

Aktiva



Passiva



Bilanzstruktur

Aktiva	2005	2005	2004	2004
	in € Mio.	in %	in € Mio.	in %
Langfristiges Vermögen	1.080,5	90,8	795,6	83,5
Kurzfristiges Vermögen	109,0	9,2	156,7	16,5
davon liquide Mittel	58,2	4,9	108,0	11,3

Passiva

Eigenkapital	665,8	56,0	631,0	66,3
Langfristige Schulden	129,0	10,8	100,8	10,6
Kurzfristige Schulden	394,7	33,2	220,5	23,1
Bilanzsumme	1.189,4	100,0	952,3	100,0

Finanzkennzahlen in %

	2005	2004	2003
Net Cash/Net Debt in € Mio.	112,5	-108,0	-131,1
Anlagenintensität	90,1	82,5	78,0
Anlagendeckungsgrad 2	74,1	93,1	106,7
Eigenkapitalquote	56,0	66,3	70,7
Gearing	16,9	-17,1	-22,2
Working Capital in € Mio.	-173,3	-171,8	-99,0
WACC	5,9	7,2	7,2

Cash Flow

Die Analyse der Cash Flow-Entwicklung zeigt, dass das Investitionsvolumen des Jahres 2005 in Höhe von € 343,1 Mio. in etwa je zur Hälfte aus dem Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit und der Aufnahme von Fremdmitteln finanziert wurde. Bedingt durch den in Summe geringeren Anstieg der Verbindlichkeiten und Rückstellungen sowie höhere Zahlungen für Ertragsteuern nimmt der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit, bei einem leichten Rückgang des Ergebnis vor Abschreibungen 2005, um 18,7 Prozent auf € +158,0 Mio. (2004: € +194,4 Mio.) ab. Den Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen von € 343,1 Mio. standen Einzahlungen aus Anlagenabgängen von € 6,1 Mio. gegenüber. In Summe erhöhte sich der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit um 87,2 Prozent auf € -336,9 Mio. Die Aufnahme von Barvorlagen in Höhe von € 170,7 Mio. führte bei gleich bleibender Dividendenauszahlung von € 42,0 Mio. zu einer Steigerung des Netto-Geldflusses aus der Finanzierungstätigkeit um € 170,4 Mio. auf € +128,2 Mio. In den Vorperioden wurde keine Fremdfinanzierung in Anspruch genommen.

Die zahlungswirksamen Veränderungen des Finanzmittelbestands belaufen sich auf € -50,6 Mio. (2004: € -27,7 Mio.). Mit der erfolgsneutralen Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere des Umlaufvermögens in Höhe von € +0,9 Mio. führte dies zu einer Reduzierung des Finanzmittelbestands per Jahresende 2005 auf € 58,2 Mio. (2004: € 108,0 Mio.).

Cash Flow, Kurzfassung in € Mio.

	2005	Veränd. in %	2004	2003
CF aus laufender Geschäftstätigkeit	158,0	-18,7	194,4	150,4
CF aus Investitionsaktivitäten	-336,9	87,2	-179,9	-113,5
CF aus Finanzierungsaktivitäten	128,2	-404,3	-42,1	-45,1
Veränderung der flüssigen Mittel*	-49,8	115,3	-23,1	-8,0
Endbestand der flüssigen Mittel	58,2	-46,1	108,0	131,1

* Inklusive Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere und Währungsdifferenzen

Investitionen

Fertigstellung und Inbetriebnahme der ersten großen Ausbauprojekte.

Mit einem Volumen von € 343,1 Mio. lagen die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen 2005 um 84,2 Prozent über dem Niveau des Vorjahres. Die optisch markanteste Investition des Jahres bildet der Flugsicherungsturm, der zum Großteil an Austro Control GmbH vermietet und in geringem Umfang vom Flughafenbereich „Movement Control“ genutzt wird. Weitere Investitions-Highlights waren die Errichtung des Air Cargo Center, der Bau und die Inbetriebnahme des Handling Center West, die Erweiterung und Fertigstellung der bestehenden Gepäckzentrale sowie die Errichtung weiterer Vorfelder. Rechtzeitig vor Antritt der EU-Präsidentschaft durch die Republik Österreich wurde das VIP- und General Aviation Center im Westen des Flughafen Wien fertig gestellt. Mit der Aufstockung des Parkhauses 3, der Errichtung der Parkhäuser 7 (Ost) und 8 (West) wurden die Parkplatzkapazitäten erweitert. Im neu errichteten Terminal 1A findet die Check-in-Abfertigung der Low-Cost-Carrier statt. Das Verfahren auf Prüfung der Umweltverträglichkeit der geplanten dritten Piste wurde eingeleitet. Die Verpflichtungen aus dem Mediationsvertrag bezüglich der Errichtung der dritten Piste sind in den Investitionszugängen des Jahres 2005 enthalten. Die wichtigste Finanzinvestition galt dem Erwerb von rund 8 Prozent der Aktien der Malta International Airport plc.

Die größten Zugänge 2005 in € Mio.

Air Cargo Center	41,8
Umweltverträglichkeitsprüfung dritte Piste und Verpflichtungen aus dem Mediationsverfahren	40,8
Erweiterungen Vorfelder	35,5
Terminal VIE-Skylink	27,8
Handling Center West	20,1
VIP und General Aviation Center	15,5
Flugsicherungsturm	11,6
Parkhaus 8 (West)	10,1

Anteil der Segmente an Investitionen 2005 in % (Immat. und Sachanlagevermögen)

Airport	61,0
Handling	2,7
Non-Aviation	36,3

Investitionen und Finanzierung in € Mio.

	2005	Veränd. in %	2004	2003
Investitionen				
Immaterielles Anlagevermögen	1,9	-9,4	2,1	3,5
Sachanlagevermögen	317,2	73,1	183,3	111,8
Finanzanlagevermögen	24,0	2.500,7	0,9	1,6
Investitionen gesamt	343,1	84,2	186,3	116,8
Finanzierung				
CF aus laufender Geschäftstätigkeit	158,0	-18,7	194,4	150,4
Investitionen	343,1	84,2	186,3	116,8
Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen	58,4	17,2	49,9	47,3

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Bedachtes Investitionsverhalten, Finanzkraft und operative Flexibilität bilden eine sichere Basis unseres Unternehmenserfolgs.

Risikomanagement

Das Risikomanagement der Flughafen-Wien-Gruppe ist in alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse eingebunden. Verantwortlich hierfür zeichnen die Leiter der Geschäftsbereiche bzw. die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften. Das Beteiligungsmanagement und das Beteiligungs-Controlling der Flughafen Wien AG fungieren beratend und überwachend. Zur Minimierung von Schadens- und Haftungsrisiken wurden Versicherungen abgeschlossen. Neben den bestehenden Kontrollsystemen und -instrumenten ist bei der Flughafen Wien AG eine Revisionsabteilung eingerichtet, die Geschäftsgebarung und Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Effizienz überprüft.

Verteidigung der starken Position als Ost-West-Hub

Die Drehscheibenfunktion des Flughafen Wien wird in erster Linie von unserem Haupt-Airlinekunden, der Austrian Airlines Group, in Anspruch genommen. Diese konnte im Jahr 2005 durch seine engagierte „Focus East-Expansion“ nach Zentral- und Osteuropa aber auch nach Asien und in den Pazifischen Raum Passagierzuwächse verzeichnen. Mit gezielten Marketingmaßnahmen werden wir die Stärken des Flughafen Wien als führender Ost-West-Hub im aufstrebenden mitteleuropäischen Wirtschaftsraum weiter ausbauen. Die Sicherung der Kernkompetenzen der Austrian Airlines Group steht somit auch in unserem eigenen Interesse.

Airport-Allianz Wien – Bratislava

Ein zentrales Projekt unserer strategischen Ausrichtung bildet die Kooperation mit dem Flughafen Bratislava. Prognosen kategorisieren das Gebiet Ostösterreich – Westslowakei als eine der stärksten Wachstumsregionen Europas. Um an dieser Wachstumsdynamik bestmöglich partizipieren zu können, hat sich die Flughafen Wien AG im Juli 2005 entschlossen, an den Privatisierungs-Tendern für die Flughäfen M.R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. teilzunehmen. Die damit geschaffene Airport-Allianz im Herzen Europas soll die Position der Flughäfen Wien und Bratislava gegenüber ihren Mitbewerbern wie Budapest, Prag oder München stärken.

Investitionstätigkeit in Abhängigkeit zur Verkehrsentwicklung

Unsere Ausbaumaßnahmen werden in enger Abstimmung mit den Airlines vorgenommen. Durch einen stufenweisen Ausbau der neuen Terminalinfrastruktur, der sich an der Passagierentwicklung orientiert, wird das wirtschaftliche Risiko dieses umfangreichen Investments minimiert, aber dennoch eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazität gewährleistet.

Finanzielle Risiken

Aufgrund des überdurchschnittlichen Investitionsvolumens der letzten Jahre gingen die liquiden Mittel der Flughafen-Wien-Gruppe auf € 58,2 Mio. zurück; gleichzeitig wuchsen die Finanzschulden auf € 170,7 Mio. an. Zur Finanzierung des umfangreichen Ausbauprogramms ist die Aufnahme weiterer langfristiger Fremdmittel erforderlich. Eine Eigenkapitalquote von 56,0 Prozent und die hohe Ertragskraft sowie die daraus resultierende gute Bonität der Flughafen-Wien-Gruppe ermöglichen jedoch auch zukünftig die Finanzierung der Ausbauvorhaben sowie allfälliger weiterer Airport-Akquisitionen.

Prognosebericht

*Positive Verkehrsentwicklung forciert Ausbauvorhaben –
Realisierung des neuen Terminals VIE-Skylink wird 2006 zügig fortgesetzt.*

Das österreichische Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO) prognostiziert für das Jahr 2006 ein Wirtschaftswachstum von real 2,4 Prozent und 2,0 Prozent für 2007. Wir gehen davon aus, dass sich diese konjunkturelle Entwicklung auch positiv auf die Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien auswirken wird. Zusätzliche Wachstumsimpulse erwarten wir durch die Fortsetzung der wirtschaftlichen Dynamik in den neuen EU-Mitgliedstaaten im Einzugsgebiet des Flughafen Wien. Für das Jahr 2006 rechnen wir – unter stabilen wirtschaftlichen Voraussetzungen – mit einem Passagierwachstum von rund 6 Prozent, einem Anstieg von 2 Prozent bei den Flugbewegungen und 3 Prozent beim Maximum Take-off Weight. Dank eines mehrstufigen, flexibel realisierbaren Ausbaukonzepts sind wir in der Lage, unsere langfristigen Ausbauvorhaben in Abhängigkeit zur Entwicklung des Passagieraufkommens zu realisieren. Während der Jahre 2006 bis 2010 sind Investitionen für Airport- und Non-Aviation-Vorhaben in Höhe von € 533 Mio. vorgesehen; im Geschäftsjahr 2006 sollen hiervon € 208 Mio. zur planmäßigen Fortsetzung der Ausbauvorhaben verwendet werden. Das Projekt VIE-Skylink mit einem Investitionsvolumen für 2006 von € 121 Mio., die Gepäcksortieranlage (€ 11 Mio.), der Office Park Phase 2 (€ 21 Mio.) und die Vorfelderweiterung (€ 26 Mio.) bilden die Investitionsschwerpunkte des Jahres 2006. Zusätzlich erwarten wir sonstige Investitionen von ca. € 25-30 Mio. p.a.

Nachtragsbericht

Die Vertragsparteien, der slowakische National Property Fund, das slowakische Ministerium für Transport und Verkehr und das Consortium TwoOne, haben am Freitag, den 10. Februar 2006, das Share-Purchase- und Share-Holder-Agreement bezüglich der 66-prozentigen Privatisierung der Flughäfen Bratislava und Košice unterzeichnet. Die Flughafen Wien AG ist am Consortium TwoOne zu 47,7 Prozent beteiligt.

Die gute Verkehrsentwicklung des Jahres 2005 hat sich auch im Jänner 2006 in allen Verkehrssegmenten fortgesetzt. Die Anzahl der abgefertigten Passagiere stieg um 9,9 Prozent auf insgesamt 1.083.000 Fluggäste. Damit wurden erstmals in der Geschichte des Wiener Flughafens im traditionell etwas verkehrsschwächeren Jänner mehr als eine Million Passagiere gezählt. Das Wachstum bei den Transferpassagieren betrug 14,8 Prozent. Die Flugbewegungen stiegen im Betrachtungszeitraum um 3,3 Prozent und die Summe des Höchstabfluggewichts (Maximum Take-off Weight) um 3,9 Prozent. Auch der Frachturnschlag entwickelte sich mit einem Plus von 21,1 Prozent überaus kräftig. Die regionale Verteilung der Passagierzahlen weist für den Fernen Osten ein Plus von 30,9 Prozent sowie für den Nahen und Mittleren Osten ein Plus von 25,8 Prozent aus. Die Destinationen in Nordamerika verzeichneten einen Anstieg von 16,5 Prozent.

Schwechat, am 16. Februar 2006
Der Vorstand

Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Segmentberichterstattung

Airport

Leichter Umsatzrückgang aufgrund von Tarifsenkungen und Incentives.

Segment Airport im Überblick in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter

	2005	Veränd.	2004*	2003*
Umsatz	188,6	-1,0%	190,5	166,5
Segmentergebnis	66,7	-14,2%	77,8	74,6
EBIT-Margin	30,8%	-12,7%	35,3%	38,3%
Zuordenbare Aktiva	643,2	34,5%	478,2	423,7
Abschreibungen	33,6	22,1%	27,6	26,2
Investitionen	194,5	133,4%	83,3	62,0
Mitarbeiter per 31.12.	386	3,9%	371	368

* Entsprechend der internen Reorganisation der Flughafen Wien AG per 1.7.2005 wurden die Sondergastdienste in der Segmentdarstellung rückwirkend per 1.1.2005 vom Segment Non-Aviation in das Segment Airport umgegliedert. Das Typographie und Druck-Center und die Beratungsleistungen wurden gleichfalls umgegliedert und werden jetzt im Segment Non-Aviation ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden adaptiert.

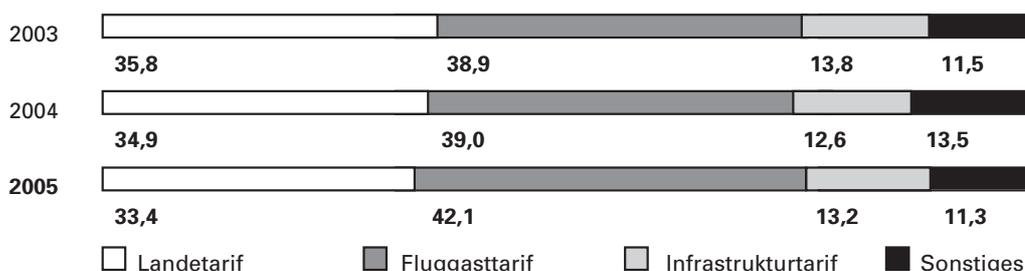
Das Segment Airport erfasst den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung aber auch das Ausbauprojekt VIE-Skylink. Der Betrieb des VIP und Business Center und der Lounges, Vermietung, Flugbetriebsleitung, Feuerwehr, Ambulanz, Zutrittskontrollen und Winterdienst fallen ebenso in seine Zuständigkeit wie die Betreuung bestehender sowie die Akquisition neuer Fluggesellschaften. Der strategische Schwerpunkt liegt in der mittel- und langfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität. Das Segment Airport deckt somit die typischen Dienstleistungen eines Flughafenbetreibers ab.

Entwicklung im Geschäftsjahr

Das Segment Airport ist mit einem Anteil von 46,0 Prozent nach wie vor das umsatzstärkste Segment der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umsatz, der sich im Wesentlichen aus den Flughafentarifen (Lande-, Fluggast- und Infrastrukturtarif) zusammensetzt, ging 2005 im Vergleich zum Vorjahr trotz der sehr guten Verkehrsentwicklung um 1 Prozent auf € 188,6 Mio. zurück. Tarifsenkungen und höhere Incentives zur Förderung des Transferverkehrs, die insgesamt den Standort stärken sollen, waren für die Entwicklung hauptverantwortlich. Die Tarife wurden generell abgesenkt und umstrukturiert. So wurde unter anderem der Landetarif reduziert und der Passagiertarif leicht angehoben. Die sehr gute Verkehrsentwicklung des Berichtsjahres – ein Plus von 7,3 Prozent bei der Passagieranzahl, 2,7 Prozent bei den Flugbewegungen und 4,6 Prozent beim für die Berechnung des Landetarifs ausschlaggebenden Höchstabfluggewicht (MTOW) – konnte diesem Effekt jedoch entgegenwirken.

Das Segment Airport erzielte mit € 66,7 Mio. auch weiterhin den größten Beitrag zum Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT). Das Betriebsergebnis ging aufgrund hoher Investitionen und der damit verbundenen Abschreibungen (+22,1%) um 14,2 Prozent auf € 66,7 Mio. zurück. Die EBIT-Margin verringerte sich von 35,3 Prozent auf 30,8 Prozent.

Umsatzstruktur des Segments Airport in %



Verkehrsentwicklung im Detail

Mit einem Passagierwachstum von 7,3 Prozent lag die Verkehrsentwicklung des Flughafens Wien auch 2005 über dem europäischen Durchschnitt. Das Passagierplus im Jänner betrug 8,6 Prozent, im Februar und März waren es 3,3 Prozent bzw. 9,5 Prozent. Das Wachstum verlangsamte sich leicht im Monat April (+3,1%), der Mai zeigte hingegen wieder ein deutliches Plus von 9,4 Prozent. Nach den traditionell starken Sommermonaten Juni (+9,1%), Juli (+9,5%) und August (+5,5%) setzte sich der Aufwärtstrend fort: Für September wird ein Plus von 7,1 Prozent, für Oktober von 6,1 Prozent ausgewiesen; nach einer Steigerung von 7,4 Prozent im November konnten wir im Dezember (+7,8%) erstmals innerhalb eines Jahres den fünfzehnmillionsten Passagier begrüßen. In Summe wurden 2005 am Flughafen Wien 15.859.050 Passagiere bei 230.900 Starts und Landungen abgefertigt.

Die Low-Cost-Carrier, auf die nach einem Passagieranstieg von 19,7 Prozent im Jahr 2005 bereits 12,4 Prozent des Gesamtpassagieraufkommens entfallen, bilden eine wesentliche Antriebskraft dieses Wachstums. Angeführt wird ihr Feld von Air Berlin mit 929.428 Fluggästen (5,9% des Gesamtpassagieraufkommens). Im Ranking nach Passagieraufkommen belegt Air Berlin hinter der Austrian Airlines Group bereits den zweiten Platz. Unsere Spitzenrolle als Ost-West-Drehscheibe im europäischen Luftverkehr belegen die 43 Osteuropa-Destinationen, die 2005 im Streckennetz bedient wurden – der Anstieg des Verkehrsaufkommens nach Osteuropa im Jahr 2005 um 9,9 Prozent unterstreicht den Erfolg dieser Ausrichtung deutlich. Erfreulich war auch die Entwicklung des Langstreckenverkehrs, der in Summe um 13,5 Prozent zulegen konnte. Unterstützt von einer stärkeren Nachfrage – Taipeh beispielsweise weist einen Passagieranstieg von 138,7 Prozent auf – wuchs der Langstreckenverkehr in den Fernen Osten um 12,9 Prozent.

Die Anzahl der Flugbewegungen stieg 2005 im Vergleich zum Passagierwachstum unterproportional um 2,7 Prozent, das MTOW nahm um 4,6 Prozent zu, und bei der Luftfracht (lokaler Frachtumschlag) konnten wir ein Wachstum von 15,0 Prozent verzeichnen.

Am 1. Juli 2005 wurde mit 61.666 abgefertigten Passagieren der Spitzenwert erreicht. 2005 haben 210 Fluggesellschaften (davon 69 im Linienverkehr) den Flughafen Wien angefliegen und bedienten in Summe 274 Destinationen (davon 176 im Linienverkehr).

Tarife und Incentives

Um unsere Wettbewerbsfähigkeit und somit das hohe Wachstum dauerhaft abzusichern, erfolgte im Oktober 2004 eine umfassende Umgestaltung der Tarife, die im Berichtsjahr voll zum Tragen kam. Die Zielvorgabe, die airlinebezogenen Kosten bis 2007 um zumindest 15 Prozent unter den Durchschnitt der stärksten Mitbewerber zu senken, wurde bereits im Berichtsjahr erreicht. Incentives für die Steigerung der Frequenzen und für die Aufnahme neuer Langstrecken- sowie Osteuropa-Destinationen wurden fortgeführt. Um die Rolle des Flughafen Wien als Umsteigeflughafen zu stärken, wurde der seit mehreren Jahren bestehende Transfer-Incentive ab April 2005 um € 2,0 angehoben. Seither beträgt die Refundierung an Fluglinien, die die Transferfunktion des Flughafen Wien mittragen, € 10,21 pro abfliegenden Passagier. Die Entwicklung des Transferverkehrs gibt dieser Politik Recht. Die weiteren Incentiveprogramme, der Destinations- und Frequenz-Incentive sowie der im Jahr 2004 eingeführte Frequenzdichte-Incentive unterstützten auch 2005 die Rolle des Flughafen Wien als erfolgreiche Drehscheibe zwischen West und Ost.

Marketingaktivitäten

Die positive Entwicklung des Verkehrsaufkommens in den Nahen und Mittleren Osten (+34,0%) und den Fernen Osten (+12,9%) sowie Frequenzerhöhungen nach Osteuropa bestätigen den Erfolg der Incentive-Maßnahmen, die zur Förderung des Drehscheibenkonzepts und der Langstrecken-Destinationen gesetzt wurden. Zur weiteren Steigerung des Bekanntheitsgrads des Flughafen Wien wurde 2005 zudem eine Kampagne in internationalen Aviation-Publikationen geschaltet. Die Fortsetzung der Informationskampagne in unseren EU-Nachbarländern Tschechien und Ungarn soll das Konsumentenbewusstsein für die herausragenden Vorteile des Flughafen Wien und sein exzellentes Streckennetz fördern.

Investitionen

Die größten Investitionen des Segments bildeten 2005 Vorfelderweiterungen (Investitionsvolumen 2005: € 35,5 Mio.), Vorbereitungsarbeiten für den neuen Terminal VIE-Skylink (€ 27,8 Mio.) sowie Bau und Inbetriebnahme des Handling Center West (€ 20,1 Mio.). In die Errichtung der temporären Check-in-Erweiterung, Terminal 1A, wurden € 5,9 Mio. investiert. Umweltmaßnahmen, die im Zusammenhang mit der Errichtung der dritten Piste laut Mediationsvertrag zu finanzieren sind, sowie die Kosten aus der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden als Nebenkosten der dritten Piste in Höhe von insgesamt € 40,8 Mio. aktiviert.

Ausblick

Für das Geschäftsjahr 2006 erwarten wir – die Fortsetzung des Wachstumskurses der Luftfahrtbranche vorausgesetzt – einen Zuwachs der Passagierzahlen für den Flughafen Wien von etwa 6 Prozent sowie einen Anstieg der Flugbewegungen um 2 Prozent und des Höchstabfluggewichts um 3 Prozent. Wir gehen davon aus, dass weiterhin sowohl die Austrian Airlines Group mit ihrer Osteuropa-Kompetenz wie auch die Low-Cost-Carrier zu dieser positiven Entwicklung beitragen werden. Unsere Ausbauten zur Kapazitätserweiterung werden wir 2006 planmäßig fortführen. Die Hauptinvestitionen werden auf die Errichtung des VIE-Skylink entfallen, der 2008 in Betrieb gehen wird. Weiters wird Mitte 2006 der Baubeginn für die neue Gepäcksortieranlage erfolgen.

Handling

Stabiler Marktanteil und überdurchschnittliches Frachtwachstum ermöglichen Umsatzplus von 6,9%

Auf das Segment Handling entfallen alle im Zusammenhang mit der Abfertigung von Linien-, Charter- und General-Aviation-Flügen erbrachten Dienstleistungen. Es sind dies vor allem das Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, der Passagiertransport bzw. der Crewtransport im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt, der Cateringtransport, die Kabinenreinigung, das Schleppen und die Enteisung der Luftfahrzeuge, die Erstellung der Flugzeugdokumente inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen, die Abfertigung von Luftfracht und Trucking, das Führen des Importlagers sowie Private Aircraft Handling, Betankung und Hangarierung von Luftfahrzeugen der General Aviation. Leistungen im Rahmen der General Aviation werden von der dem Segment zugeordneten Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH erbracht.

Das Segment Handling positioniert sich als professioneller und wirtschaftlich erfolgreicher Komplettanbieter von Ground- und Fracht-Handling-Leistungen am Flughafen Wien. Qualifiziertes Personal, optimale Arbeitsabläufe, flexible Produkt- und Preispolitik sowie innovative technologische Lösungen garantieren hohe Qualität und unsere im europäischen Vergleich hervorragenden Transferzeiten.

Segment Handling im Überblick in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter

	2005	Veränd.	2004	2003
Umsatz	132,2	6,9%	123,6	106,0
Abschreibungen	7,0	16,4%	6,0	5,3
Segmentergebnis	15,5	-13,8%	18,0	15,9
EBIT-Margin	10,2%	-19,8%	12,7%	13,1%
Zuordenbare Aktiva	37,5	17,3%	32,0	28,3
Investitionen	8,5	-14,7%	9,9	5,7
Mitarbeiter per 31.12.	1.859	5,9%	1.756	1.511

Entwicklung im Geschäftsjahr

Bei einem durchschnittlichen Marktanteil von 90,6 Prozent nach 91,0 Prozent im Vorjahr konnte sich das Segment Handling 2005 gut behaupten. Die Anzahl der Abfertigungsvorgänge stieg um 2,2 Prozent – die stärksten Zuwächse wurden im Bereich der Low-Cost-Carrier erzielt, aber auch Emirates und reine Cargoflüge wie Korean Airlines, Asiana und China Airlines trugen zum Wachstum bei. Mit der Austrian Airlines Group wurde eine Umsatzsteigerung von 2,2 Prozent erreicht. Maßgeblich unterstützt wurde der Umsatzanstieg auch von den Einzelleistungen im Bereich des Private Aircraft Handling und durch den Anstieg der Luftfahrzeug-Enteisungen im außergewöhnlich kalten und schneereichen November und Dezember 2005.

2005 stand das Segment Handling vor großen logistischen Herausforderungen: Bei laufendem Betrieb wurden das neu errichtete Handling Center West und die Geräteeinstell-

halle Nordost bezogen. Zeitgleich gingen die neuen Luftfahrzeug-Abstellpositionen am Vorfeld Nordost in Betrieb. Der damit notwendig gewordenen breiteren Abdeckung des Vorfelds wurde mit der Einführung der Zonenabfertigung entsprochen. Mit Jahreswechsel erfolgte die Inbetriebnahme des Zubaus im Air Cargo Center, der aufgrund des überdurchschnittlichen Frachtwachstums notwendig wurde und hierfür 18.000 m² erschließt.

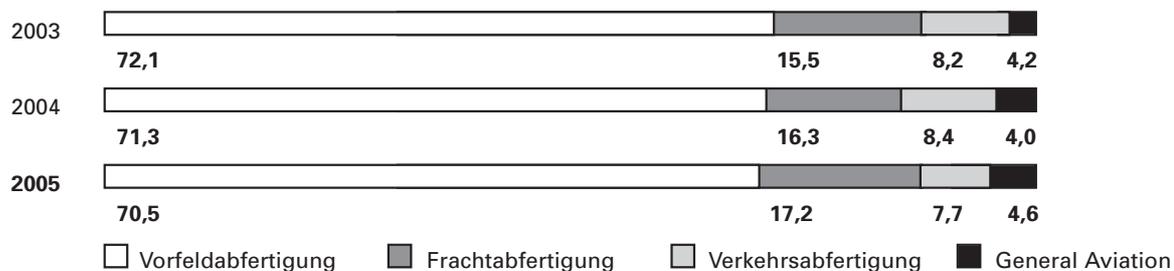
Im Berichtsjahr wurden im Segment Handling 209.232 Flugbewegungen (+2,2%) im Linien- und Charterverkehr, 22.088 Bewegungen der General Aviation (+11,5%), 454.400 Tonnen Gepäck (in & out inkl. Transfer, Post, Cargo inkl. Trucking; +7,2%) und 14,2 Millionen Gepäckstücke (+5,2%) gezählt.

Frequenzerhöhungen von Cargoflügen durch Asiana und Korean Airlines sowie der Start von China Airlines ermöglichten auch 2005 eine sehr gute Entwicklung im Frachturnschlag. Nach einem Anstieg von 12,0 Prozent wurden in Summe 234.677 Tonnen Fracht abgefertigt, wobei die Luftfracht mit 167.494 Tonnen ein Plus von 15 Prozent, das Trucking von 4,9 Prozent verzeichnen konnten. Ein Großteil des Anstiegs war auf Importe aus Korea zurückzuführen, die zu zwei Dritteln „just in time“ in slowakischen Betrieben erbracht werden. Bei der Luftfracht nimmt Korean Airlines bereits den zweiten Rang ein, womit der Flughafen Wien innerhalb eines Jahres zur größten Korean-Station in Europa aufgestiegen ist.

In Abstimmung zur Wachstumsdynamik des Berichtsjahres aber auch als Nachzieheffekt des Vorjahres wurde die Mitarbeiteranzahl um 5,9 Prozent von 1.756 auf 1.859 erhöht. Der Personalaufwand stieg damit um € 8,5 Mio. Bedingt durch die Inbetriebnahme mehrerer Investitionsobjekte nahmen die Abschreibungsaufwendungen um 16,4 Prozent auf € 7,0 Mio. zu. Bei einer EBIT-Margin von 10,2 Prozent (2004: 12,7%) erreichte das Segment Handling ein EBIT von € 15,5 Mio.

Die Vienna Aircraft Handling GmbH (VAH), ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Flughafen Wien AG, die ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der Allgemeinen Luftfahrt anbietet, kann auf ein erfolgreiches Jahr 2005 zurückblicken: Die Zahl der Flugbewegungen im Bereich General Aviation stieg um 11,5 Prozent auf 22.088. Im Bereich Private Aircraft Handling konnte dank intensiver Bemühungen zum Ausbau der Abfertigung von Flügen der Business Aviation und des Angebots von Brokerage-Dienstleistungen eine Umsatzsteigerung von 38,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erzielt werden. Bei der Betankung von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt stieg 2005 das Treibstoffvolumen um rund 14,4 Prozent auf mehr als 12,9 Millionen Liter an. Gleichzeitig war der Geschäftsverlauf allerdings vom Trend zur Carnet-Betankung geprägt, der sich auch in der generellen Umsatzentwicklung widerspiegelt. Ab Anfang Juni 2005 wurde der Infrastrukturtarif eingeführt, da die für die VAH bislang maßgebliche Durchflussgebühr nicht mehr zum Tragen kommt. Im Dezember 2005 fand die Übersiedlung der VAH in den neu errichteten General Aviation Terminal statt.

Umsatzstruktur des Segments Handling in %



Investitionen

Im Jahr 2005 wurden im Segment Handling Investitionen in Höhe von € 8,5 Mio. getätigt, wovon € 1,2 Mio. für eine neue Akkustation inkl. Kleinwerkstätte entfallen. Zudem wurde diverses Abfertigungsgerät wie vier Passagiertreppen oder fünf Flugzeugschlepper für zusätzliche Push-back-Positionen sowie Einrichtungen für das Handling Center West, das Air Cargo Center und das Gerätezentrum Nord angeschafft.

Ausblick

2006 rechnen wir im Bereich der Vorfeldabfertigung mit einer Wachstumsabflachung auf ein Bewegungsplus von rund 1,5 Prozent. Eine weiterhin positive Entwicklung erwarten wir bei den reinen Cargoflügen. Beispielsweise beabsichtigt Korean Airlines den Ausbau der Station Wien. Die Forderungen der Fluglinien nach Reduktion von Leistungspaketen und -preisen werden sich 2006 – wie auch der Wettbewerbsdruck – fortsetzen. Diesen Herausforderungen werden wir mit flexibler Produkt- und Preisgestaltung, bereichs- und firmenübergreifenden Prozessoptimierungen sowie straffem Kostenmanagement begegnen.

Im Frachtbereich erwarten wir 2006 Impulse durch reine Cargoflüge, die sich nicht nur in der Luftfracht, sondern auch im davon abhängigen Speditions-geschäft positiv bemerkbar machen sollten. Bei einem Marktanteil von 100 Prozent erwarten wir einen Anstieg des Frachtaufkommens von etwa 4,5 Prozent, wobei sich der Schwerpunkt weiter vom Trucking zur Luftfracht verschiebt. Dem zunehmenden Preisdruck stehen jedoch höhere operative Kosten – vor allem durch Auflagen im Bereich der Cargo-Security – gegenüber. Mit den in den Jahren 2008 bzw. 2009 zu erwartenden weiteren Liberalisierungsschritten könnte der Markteintritt von zwei zusätzlichen Konkurrenten erfolgen.

Das Segment Handling wird mit seinem international anerkannten Know-how, wettbewerbsfähigen Preisen und nachfragegerechter Produktgestaltung vor allem im Transferverkehr ein wichtiger Erfolgsfaktor des Flughafens Wien bleiben.

Non-Aviation

Umsatzsteigerung um 6,3 Prozent – positive Entwicklung in allen Bereichen.

In den Verantwortungsbereich des Segments Non-Aviation fällt die Erbringung verschiedener Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, Werbeflächen, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Baumanagement und Beratungsleistungen. Die rund 200 am Standort Flughafen Wien ansässigen Unternehmen beziehen von diesem Segment Dienstleistungen aus den Bereichen Telekommunikation, EDV sowie Ver- und Entsorgung. Mitte 2005 wurden im Rahmen einer weit reichenden Umorganisation die Bereiche Retail, Gastronomie, Werbeflächenvermarktung, Parkierung und Vermietungen zum neu definierten Geschäftsbereich „Immobilien und Center Management“ zusammengefasst. Der Anteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2005 21,7 Prozent (2004: 21,1%).

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

	2005	Veränd.	2004*	2003*
Umsatz	89,2	6,3%	83,9	75,6
Abschreibungen	16,4	8,9%	15,0	14,2
Segmentergebnis	34,5	13,6%	30,3	25,9
EBIT-Margin	21,9%	2,9%	21,3%	20,7%
Zuordenbare Aktiva	343,2	42,7%	240,5	165,8
Investitionen	115,8	27,2%	91,0	47,3
Mitarbeiter per 31.12.	1.174	19,8%	980	899

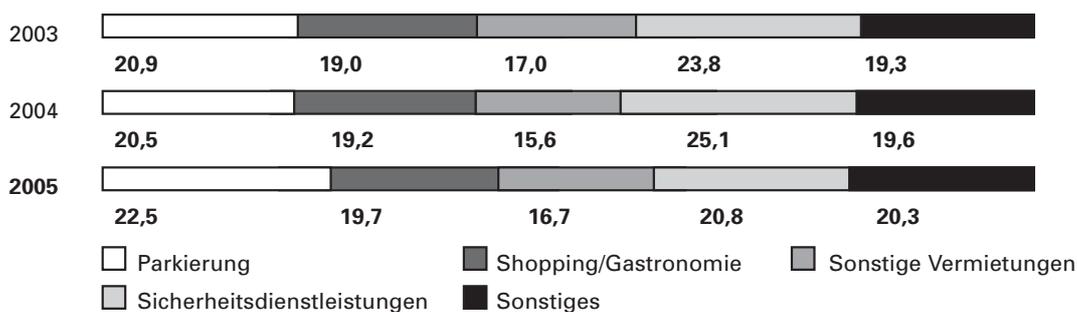
* Entsprechend der internen Reorganisation der Flughafen Wien AG per 1.7.2005 wurden die Sondergastdienste in der Segmentdarstellung rückwirkend per 1.1.2005 vom Segment Non-Aviation in das Segment Airport umgegliedert. Das Typographie und Druck-Center und die Beratungsleistungen wurden gleichfalls umgegliedert und werden jetzt im Segment Non-Aviation ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden adaptiert.

Entwicklung im Geschäftsjahr

Trotz der um- und ausbaubedingten Einschränkungen konnte das Segment Non-Aviation 2005 die externen Umsätze um 6,3 Prozent auf € 89,2 Mio. steigern. Bei einem Segmentergebnis, das mit € 34,5 Mio. um 13,6 Prozent über dem Vorjahreswert liegt, weist das Segment eine EBIT-Margin von 21,9 Prozent (2004: 21,3%) aus.

Das stärkste Umsatzplus war mit 16,8 Prozent im Bereich Parkierung zu verzeichnen und ist in erster Linie auf Preisanpassungen zurückzuführen. Das Vermietungsentgelt von Büro- und Cargoflächen stieg – hauptsächlich bedingt durch den Ende 2004 eröffneten Office Park – um 15,2 Prozent. Die Umsatzerlöse aus dem Bereich Shopping und Gastronomie konnten 2005 stärker wachsen als das Passagieraufkommen, obwohl durch den Beginn der Bauarbeiten der Terminalerweiterung die vermietbare Verkaufsfläche sank.

Umsatzstruktur des Segments Non-Aviation in %



Die 100%-Tochtergesellschaft VIAS (Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H). erhielt nach einer Neuausschreibung 2004 erneut den Zuschlag für die Durchführung von Sicherheitsdienstleistungen am Flughafen Wien. Beginnend mit 1. Jänner 2005 erfolgte die Leistungserbringung unter den neuen Vertragsbedingungen, die aufgrund der vereinbarten Preisreduktionen zu einem Umsatzrückgang führten.

Die per 1. Jänner 2006 umgesetzte EU-Sicherheitsverordnung 2320 sieht die Kontrolle aller Mitarbeiter vor, die den sensiblen Sicherheitsbereich (Vorfeld) betreten. Ab 1. Jänner 2006 führt die VIAS diese Sicherheitskontrollen durch und hat hierfür im Berichtsjahr 150 Mitarbeiter aufgenommen, die bereits ab Herbst 2005 für diese Kontrollen ausgebildet wurden.

Investitionen

2005 wurde neben dem Großprojekt Air Cargo Center vor allem in den Ausbau der Parkraumkapazität investiert: Das Parkhaus 3 wurde um drei Etagen aufgestockt, die Parkhäuser 7 und 8 wurden neu errichtet, und im neu erstellten General-Aviation-Bereich wurden Parkierungsflächen geschaffen. Rechtzeitig vor der österreichischen EU-Präsidentschaft wurde das VIP und General Aviation Center im Westen des Flughafen Wien fertig gestellt. Gegen Jahresmitte wurde der Bau des neuen Flugsicherungs-Towers abgeschlossen und an den Mieter, die Austro Control GesmbH, übergeben. Begonnen wurden 2005 die Aufschließungsarbeiten von Grundstücken im Bereich Cargo West, dem Gebiet westlich der Austrian-Airlines-Basis; die Gespräche zur Ansiedlung weiterer Integratorunternehmen und anderer Firmen laufen bereits.

Ausblick

Im Februar 2006 erfolgte der Spatenstich zu Errichtung der Phase 2 des Office Park, mit der unmittelbar neben dem bestehenden Office Park rund 24.300 m² vermietbare Nutzflä-

che entstehen werden. Das Gebäude wird nach Fertigstellung 2007 an Austrian Airlines vermietet. Im Rahmen dieses Projekts wird auch das Parkhaus 7 um 687 Stellplätze erweitert.

Im Jänner 2006 wurde das neue Air Cargo Center, das 7.500 m² Bürofläche und 22.500 m² Frachtumschlagsfläche erschließt, in Betrieb genommen. Die alten Frachthallen, die nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen, werden geschlossen. Das bestehende Speditionsgebäude wird 2006 bis 2007 generalsaniert, wodurch Lager- und Büroflächen für das Frachthandling entstehen. Nach Abschluss dieser Arbeiten kann die Modernisierung der gesamten Frachtanlagen als abgeschlossen betrachtet werden.

Die Arbeiten an der Ausbauplanung der Terminalerweiterung werden 2006 intensiviert; die Schwerpunkte bilden dabei die Gestaltung des Outlet-Mix, die Flächenoptimierung im Detail und der Beginn der Vergabe-Ausschreibungen.

Shopping

	2005	Veränd.	2004	2003
Verkaufsfläche in m ²	5.977	-3,4%	6.189	6.261
Umsatz Geschäfte in € Mio.	95,0	9,3%	87,0	78,1
Erlös in € Mio.	14,4	8,8%	13,3	12,0

Gastronomie

	2005	Veränd.	2004	2003
Verkaufsfläche in m ²	3.451	1,4%	3.402	3.248
Umsatz Gastronomiebetriebe in € Mio.	22,4	7,9%	20,8	17,6
Erlös in € Mio.	3,1	10,7%	2,8	2,4

Konzernabschluss 2005 der Flughafen Wien AG

Inhaltsverzeichnis Konzernabschluss 2005

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	86
Konzern-Bilanz	87
Konzern-Geldflussrechnung	88
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	89
Anhang zum Konzernabschluss der Flughafen Wien AG	90
Allgemeines	90
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	91
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	96
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	100
Sonstige Angaben	111
Wesentliche Unterschiede zwischen IFRS und österreichischen Rechnungslegungsvorschriften	121
Bericht Abschlussprüfer	124

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005

in T€	Erläuterung	2005	2004
Umsatzerlöse	(30)	410.338,7	398.266,0
Sonstige betriebliche Erträge	(1)	23.167,1	20.484,3
Betriebsleistung		433.505,8	418.750,3
Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen		-35.866,0	-26.537,8
Personalaufwand	(2)	-184.585,8	-169.952,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	(10-11)	-57.385,3	-48.921,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(3)	-63.374,1	-70.835,0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		92.294,6	102.503,1
Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen	(5)	-438,5	450,5
Zinsergebnis	(6)	1.379,5	6.132,8
Sonstiges Finanzergebnis	(7)	5.793,5	-3.464,5
Finanzergebnis ohne at equity Unternehmen		6.734,6	3.118,9
Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen	(4)	956,9	-215,5
Finanzergebnis		7.691,4	2.903,4
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		99.986,0	105.406,4
Ertragsteuern	(8)	-25.323,3	-33.758,6
Periodengewinn		74.662,7	71.647,8
Davon Ergebnis der Minderheitenanteile		358,9	-40,0
Davon Ergebnis der Muttergesellschaft		74.303,8	71.687,8
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(9)	21.000.000	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €)		3,54	3,41
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		2,00	2,00
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		42.000,0	42.000,0

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2005

Aktiva

in T€	Erläuterung	31.12.2005	31.12.2004
Immaterielle Vermögensgegenstände	(10)	6.970,5	6.655,6
Sachanlagen	(11)	973.062,1	712.171,1
Finanzanlagen at equity Unternehmen	(12)	51.689,2	30.882,6
Sonstige Finanzanlagen	(13)	40.461,4	36.112,7
Langfristige Forderungen	(14)	551,5	390,9
Latente Steuerabgrenzung	(15)	7.737,4	9.388,1
Langfristiges Vermögen		1.080.472,0	795.601,1
Vorräte	(16)	2.815,8	2.592,1
Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände	(17)	47.904,9	46.140,3
Zahlungsmittel und -äquivalente	(18)	58.231,5	108.008,8
Kurzfristiges Vermögen		108.952,2	156.741,2
Aktiva		1.189.424,2	952.342,3

Passiva

in T€	Erläuterung	31.12.2005	31.12.2004
Grundkapital	(19)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(20)	117.657,3	117.657,3
Gewinnrücklagen	(21)	395.441,1	360.554,2
Minderheitenanteile	(22)	0,0	111,5
Eigenkapital		665.768,5	630.993,1
Langfristige Rückstellungen	(23)	120.749,1	91.217,9
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	8.218,7	9.630,4
Langfristige Schulden		128.967,8	100.848,4
Kurzfristige Steuerrückstellungen	(25)	6.251,4	20.240,7
Übrige kurzfristige Rückstellungen	(25)	112.930,2	85.700,1
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(26)	170.700,0	3,9
Lieferantenverbindlichkeiten	(27)	53.154,6	65.270,5
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(28)	51.651,8	49.285,6
Kurzfristige Schulden		394.687,9	220.500,8
Passiva		1.189.424,2	952.342,3

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005

in T€	2005	2004
Ergebnis vor Ertragsteuern	99.986,0	105.406,4
+ Abschreibungen / - Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	52.164,1	48.289,0
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	96,2	1.750,8
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-1.647,0	-1.686,6
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	-223,6	-525,5
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	-2.304,8	-7.801,1
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	58.303,1	10.945,4
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	-9.462,7	53.660,0
Veränderung aus Konsolidierungskreisänderungen	57,8	0,0
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	196.969,2	210.038,3
- Zahlungen für Ertragsteuern	-38.952,8	-15.685,6
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	158.016,4	194.352,7
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	337,9	229,8
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang	5.771,8	3.487,5
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-319.096,2	-185.337,3
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	-24.038,3	-924,3
Veränderung aus Konsolidierungskreisänderungen	61,7	0,0
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	84,3	2.618,2
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-336.878,8	-179.926,1
- Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals	-42.000,0	-42.000,0
+ Einzahlungen / - Auszahlungen Minderheitsgesellschafter	0,0	-135,9
Veränderung aus Konsolidierungskreisänderungen	-470,5	0,0
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	170.696,1	0,0
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	128.225,6	-42.135,9
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-50.636,8	-27.709,2
Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere	892,4	4.604,3
Veränderung aus Währungsumrechnung	-32,9	-15,1
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	108.008,8	131.128,8
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	58.231,5	108.008,8
davon Wertpapiere des Umlaufvermögens	35.047,6	52.944,6
davon unrealisierte Gewinne (+) / Verluste (-)	675,1	-246,9
Gezahlte Zinsen für die laufende Geschäftstätigkeit	1.222,8	40,4
Erhaltene Zinsen aus der laufenden Geschäftstätigkeit	2.585,5	5.963,2
Erhaltene Dividendenzahlungen	1.019,7	578,8

Erläuterungen siehe Punkt (29)

Konzern-Eigenkapitalentwicklung

zum 31. Dezember 2005

in T€	GEWINNRÜCKLAGEN					
	Grund- kapital	Kapital- rücklagen	Neube- wertungs- rücklage	Sonstige Gewinn- rücklagen	Minder- heiten- anteile	Gesamt
Stand zum 31.12.2003	152.670,0	117.657,3	-5.542,1	325.363,3	287,4	590.435,9
Währungsumrechnung				-98,0		-98,0
Neubewertung von Wertpapieren			3.770,0			3.770,0
Stiftung				7.373,2		7.373,2
Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigte Gewinne und Verluste			3.770,0	7.275,2		11.045,2
Periodenergebnis 2004				71.687,8	-40,0	71.647,8
Gewinnausschüttung				-42.000,0	-135,9	-42.135,9
Stand zum 31.12.2004	152.670,0	117.657,3	-1.772,1	362.326,4	111,5	630.993,1
Währungsumrechnung				138,8		138,8
Neubewertung von Wertpapieren			1.722,3			1.722,3
Stiftung				722,0		722,0
Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigte Gewinne und Verluste			1.722,3	860,8		2.583,1
Konsolidierungskreisänderungen					-470,5	-470,5
Periodenergebnis 2005				74.303,8	358,9	74.662,7
Gewinnausschüttungen				-42.000,0		-42.000,0
Stand zum 31.12.2005	152.670,0	117.657,3	-49,8	395.491,0	0,0	665.768,5

Erläuterungen siehe Punkte (19) bis (22)

Anhang

zum Konzernabschluss 2005 der Flughafen Wien AG

Allgemeines

Berichterstattung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Der Konzernabschluss der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2005 wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt und steht in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen und von der Europäischen Union übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS).

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

Berichterstattung in Euro

Alle Beträge werden zum Zweck der Übersichtlichkeit grundsätzlich in Tausend Euro (T€) ausgewiesen. Die gerundete Darstellung erfasst in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern, sodass dadurch Rundungsdifferenzen auftreten können. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.

Angaben zum Unternehmen

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

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

Konsolidierungskreis

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage zum Anhang angeführt. Die City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. und Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. werden gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit dem Mitgesellschafter zu treffen sind. Acht verbundene und ein assoziiertes Unternehmen wurden wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und aus wirtschaftlicher Betrachtungsweise nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der Umsatz dieser Gesellschaften belief sich 2005 auf 0,9 Prozent des Konzernumsatzes.

Am 7.11.2005 wurden die Gesellschaften BTS Holding a.s. und KSC Holding a.s. gemeinsam mit Raiffeisen Zentralbank Österreich Aktiengesellschaft und Penta Investments Limited für den angestrebten Erwerb von 66 Prozent der Anteile an den Flughäfen Bratislava und Košice gegründet. Die Gesellschaften wurden vorerst nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen, da sie für die Beurteilung der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage des Konzerns im Berichtsjahr von untergeordneter Bedeutung sind.

Änderungen des Konsolidierungskreises im Jahr 2005

Erstkonsolidierungen	per	Konsolidierungsart	Bemerkung
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	6.6.2005	Vollkonsolidierung	Gründung

Die Gesellschaft wurde zwecks Errichtung des Office Parks Teil 3, der an Austrian Airlines vermietet werden wird, gegründet.

Entkonsolidierungen	per	Konsolidierungsart	Bemerkung
Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H.	31.8.2005	Vollkonsolidierung	Verkauf
Vienna International Airport España, S.L.	24.6.2005	Vollkonsolidierung	Liquidation

Auswirkungen der Änderungen des Konsolidierungskreises

Die im Jahr 2005 stattgefundenen Änderungen des Konsolidierungskreises haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, da einerseits die Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H. im Wesentlichen nur konzerninterne Leistungen erbrachte, andererseits die Vienna International Airport España, S.L. seit September 2002 nicht mehr aktiv tätig war. Die neu gegründete Gesellschaft VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. hat ihre Aktivitäten erst Anfang 2006 aufgenommen.

Konsolidierungsmethoden

Die Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden mit Ausnahme der maltesischen Tochtergesellschaften (Teilkonzern der VIE Malta Ltd.), die den 31. März als Bilanzstichtag haben, zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der wesentlichen Gesellschaften werden von Wirtschaftsprüfern geprüft und bestätigt. Der Teilkonzernabschluss der VIE Malta Ltd. zum 31.12.2005 wurde einem Review durch einen Wirtschaftsprüfer unterzogen.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgte bis 2004 nach der Buchwertmethode. Dabei wurden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem auf sie entfallenden Eigenkapitalanteil zum Gründungs- oder Erwerbszeitpunkt verrechnet. Aktive Unterschiedsbeträge wurden als Firmenwert erfasst. Ab 2005 werden gemäß IFRS 3 § 14 die Unternehmenszusammenschlüsse nach der Erwerbsmethode bilanziert. Bei dieser Methode werden bei der Erstkonsolidierung einer Tochtergesellschaft die Anschaffungskosten auf die Vermögenswerte und Schulden, angesetzt zum Zeitwert, zugeordnet. Aktive Unterschiedsbeträge werden als Firmenwert, negative erfolgswirksam erfasst.

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

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

Sämtliche Aufwendungen und Erträge aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen werden aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus Verrechnungen innerhalb des Konzerns werden, soweit sie wesentlich sind, ergebniswirksam eliminiert.

Währungsumrechnung

Fremdwährungsgeschäfte in den Einzelgesellschaften werden mit dem zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles gültigen Umrechnungskurs bewertet. Monetäre Posten in Fremdwährung werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs angesetzt.

Die Abschlüsse der sich außerhalb der Euro-Zone befindlichen Gesellschaften werden nach der modifizierten Stichtagsmethode umgerechnet. Im Rahmen dieser Methode werden die Posten des Eigenkapitals mit dem historischen Kurs, die übrigen Bilanzposten mit dem Bilanzstichtagskurs und die Aufwendungen und Erträge mit dem durchschnittlichen Jahreskurs bewertet.

Die für die Währungsumrechnung der ausländischen Beteiligungen angewandten Wechselkurse haben sich folgendermaßen entwickelt:

	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
	31.12.2005	31.12.2004	2005	2004
	€	€	€	€
100 MTL	234	231	233	234

Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände

Die Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bilanziert. Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	Jahre
- Betriebsgebäude	33,3
- Sonstige Gebäude	10 – 50
- Grundstückseinrichtungen	10 – 20
- Technische Anlagen und Maschinen	5 – 20
- Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 15
- Konzessionen und Rechte	4 – 10

Auf Zugänge des ersten Halbjahres wird die volle, auf Zugänge des zweiten Halbjahres die halbe Jahresabschreibung verrechnet. Geringwertige Vermögensgegenstände (Anlagegüter mit einem Anschaffungswert bis € 400,00) werden im Jahr des Zuganges voll abgeschrieben.

Geschäfts- oder Firmenwert

Als Geschäfts- oder Firmenwert wird der Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbes über den vom Erwerber zum Tage des Tauschvorganges erworbenen Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen. Der Geschäfts- oder Firmenwert wurde bis 2004 über die voraussichtliche Nutzungsdauer, aber maximal über 20 Jahre linear abgeschrieben. Aufgrund einer Änderung der IFRS-Regelungen entfällt ab 2005 die planmäßige Abschreibung und wird durch den Impairment-Test ersetzt. Der noch nicht abgeschriebene, verbleibende Geschäfts- oder Firmenwert wird zu jedem Bilanzstichtag in Hinblick auf seinen künftigen wirtschaftlichen Nutzen überprüft. In Höhe des Betrages, der nicht mehr durch erwarteten künftigen Nutzen gedeckt ist, wird der Geschäfts- oder Firmenwert sofort erfolgswirksam abgeschrieben.

Finanzanlagen

Anteile an verbundenen und assoziierten Unternehmen, die aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung nicht konsolidiert werden, sowie übrige nicht konsolidierte Beteiligungen und Ausleihungen werden bei Vorliegen eines Zeitwertes zum beizulegenden Zeitwert bewertet, ansonsten erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens werden nach IAS 39 bewertet. Die Wertpapiere wurden gemäß IAS 39 § 9 in die Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ eingestuft und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne und Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts werden nach IAS 39 § 55 (b) direkt im Eigenkapital erfolgsneutral erfasst und in der Aufstellung über die Veränderungen des Eigenkapitals dargestellt. Bei Verkauf der Wertpapiere werden die im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste erfolgswirksam aufgelöst.

Vorräte

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

Forderungen

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

Wertpapiere

Wertpapiere, die nicht dauernd dem Geschäftsbetrieb dienen sollen, werden in Übereinstimmung mit IAS 39 zu Börsenkursen zum Bilanzstichtag bilanziert. Die Wertpapiere wurden gemäß IAS 39 § 9 in die Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ eingestuft und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne und Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts werden nach IAS 39 § 55 (b) direkt im Eigenkapital erfolgsneutral erfasst und in der Aufstellung über die Veränderungen des Eigenkapitals dargestellt. Bei Verkauf der Wertpapiere werden die im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste erfolgswirksam aufgelöst.

Latente Steuerabgrenzung

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

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

Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

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

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

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder

Flughafen Wien AG

Die Berechnung der Soll-Rückstellungen (Defined Benefit Obligation) erfolgte bei der Muttergesellschaft Flughafen Wien AG nach der in IAS 19 vorgeschriebenen „projected unit credit method“.

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

Als rechnungsmäßiges Pensionsalter wurde das frühest mögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter Berücksichtigung der Übergangsregelungen zugrunde gelegt. Bei weiblichen Anwart-

schaftsberechtigten wurde das rechnungsmäßige Pensionsalter entsprechend dem „Bundesverfassungsgesetz über unterschiedliche Altersgrenzen von männlichen und weiblichen Sozialversicherten“ schrittweise angehoben.

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

Die Anwartschaften auf Witwen/Witwerpensionen wurden nach der Kollektivmethode ermittelt.

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

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

Tochtergesellschaften

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

Von den österreichischen und ausländischen Tochtergesellschaften wurden keine Pensionszusagen gemacht.

Sonstige Rückstellungen

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

Verbindlichkeiten

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

Gewinnrealisierung

Die Erträge gelten mit der Erbringung der Leistung bzw. dem Gefahrenübergang als realisiert.

Derivative Finanzinstrumente

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

Ergebnis je Aktie

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

Erläuterungen zur Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2005	2004
Aktivierete Eigenleistungen	14.298,9	7.957,9
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	164,8	105,7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	5.187,9	7.648,6
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	1.647,0	1.686,6
Erträge aus der Gewährung von Rechten	570,4	420,6
Erträge aus Versicherungsleistungen	344,8	108,7
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	42,3	1.537,5
Übrige	911,0	1.018,6
	23.167,1	20.484,3

(2) Personalaufwand

in T€	2005	2004
Löhne	80.891,8	73.348,4
Gehälter	54.927,9	51.234,3
Aufwendungen für Abfertigungen	6.962,9	6.450,1
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	544,9	357,1
Aufwendungen für Altersversorgung	2.753,5	3.228,0
davon Beiträge an Pensionskassen	1.428,9	1.543,8
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	37.492,2	34.348,9
Sonstige Sozialaufwendungen	1.557,5	1.343,1
	184.585,8	169.952,8

Die Steigerung des Personalaufwands resultiert aus den kollektivvertraglichen Gehaltserhöhungen und dem Anstieg der Mitarbeiteranzahl. Die Aufstockung des Personalstandes um 9,7 Prozent auf 3.581 Mitarbeiter begründet sich zum einen in der erfreulichen Dynamik des Verkehrswachstums, zum anderen aber auch in der Erweiterung bestehender Geschäftsaktivitäten im Bereich Sicherheit. Die Produktivität je Mitarbeiter konnte in der Flughafen Wien AG auf dem hohen Niveau des Vorjahres gehalten bzw. geringfügig gesteigert werden.

Am 1. Jänner 2003 wurde aufgrund einer Gesetzesänderung generell in Österreich von einer leistungsorientierten Abfertigung auf eine beitragsorientierte Abfertigung umgestellt. Die neue Regelung gilt für Mitarbeiter, die nach dem 31. Dezember 2002 ein neues Dienstverhältnis begonnen haben. Für diese Mitarbeiter wird vom Unternehmen ein

monatlicher Beitrag an eine Mitarbeitervorsorgekasse geleistet, die die Auszahlung der Abfertigung zu gewährleisten hat.

(3) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2005	2004
Sonstige Steuern	250,2	167,8
Instandhaltungen	14.218,7	21.510,8
Fremdleistungen	12.178,0	10.621,1
Rechts-, Prüfungs- u. Beratungsaufwand	5.757,0	6.274,3
Marktkommunikation	12.745,9	12.392,2
Post- und Telekommunikation	1.882,9	1.699,2
Miet- und Pacht aufwendungen	1.619,1	1.548,6
Versicherungen	4.697,3	4.002,5
Reisen und Ausbildung	1.183,8	1.488,1
Schadensfälle	1.446,7	696,1
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	924,8	660,5
Verluste aus Anlagenabgängen	279,7	1.680,8
Übrige betriebliche Aufwendungen	6.190,0	8.093,0
	63.374,1	70.835,0

Die Instandhaltungen beinhalten neben den laufenden Instandhaltungen von Gebäuden, Anlagen und Geräten sowie der Wartung der EDV-Anlagen auch Sanierungen von Pisten, Vorfeldern und Rollwegen.

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

Die Position „Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand“ umfasst neben Anwalts-, Rechts- und Notariatsgebühren und Kosten für Steuerberater und Wirtschaftsprüfer überwiegend Beratungsleistungen. Insbesondere wurden Beratungsleistungen zur Steigerung der Effizienz der Arbeitsabläufe und im Rahmen des Mediationsverfahrens in Anspruch genommen.

Der Aufwand für Marktkommunikation setzt sich aus klassischen Kommunikationsmaßnahmen und insbesondere aus den Aufwendungen für die weitere Profilierung der Drehscheibe Wien zusammen.

(4) Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen

in T€	2005	2004
Erträge aus Beteiligungen		
an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	1.526,8	664,1
Aufwendungen aus Beteiligungen		
an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	-569,9	-879,6
	956,9	-215,5

(5) Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen

in T€	2005	2004
Erträge aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	49,2	500,5
Aufwendungen aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	-487,7	-50,0
	-438,5	450,5

(6) Zinsergebnis

in T€	2005	2004
Zinserträge und ähnliche Erträge	2.999,5	6.561,3
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	-1.620,0	-428,5
	1.379,5	6.132,8

(7) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2005	2004
Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen	5.741,2	1.453,5
Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Wertpapieren des Umlaufvermögens	52,4	1.436,7
Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren des Umlaufvermögens	0,0	-6.171,9
Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren des Anlagevermögens	0,0	-182,7
	5.793,5	-3.464,5

(8) Ertragsteuern

in T€	2005	2004
Laufender Steueraufwand	24.963,5	35.466,0
Latente Steuern	359,9	-1.707,4
	25.323,3	33.758,6

Die Ursachen für den Unterschied zwischen der theoretischen Steuerquote (zum österreichischen Körperschaftsteuersatz von 25 Prozent) und dem ausgewiesenen Effektivsteuersatz stellen sich wie folgt dar:

in T€	2005	2004
Gewinn vor Ertragsteuern	99.986,0	105.406,4
Rechnerische Ertragsteuer	24.996,5	35.838,2
Änderung des Steuersatzes latente Steuern	0,0	-1.651,1
Permanente Differenzen und aperiodische Steuern	326,8	-428,4
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	25.323,3	33.758,6
Effektivsteuersatz	25,3%	32,0%

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

(9) Im Umlauf befindliche Aktien

Es waren 21,000.000 Aktien im Umlauf.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Anlagevermögen

(10) Immaterielle Vermögensgegenstände

in T€	Konzessionen und Rechte	Goodwill	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2005			
Nettobuchwert zum 1.1.2005	5.751,0	904,6	6.655,6
Währungsumrechnung	0,0	9,5	9,5
Konsolidierungskreisänderungen	-3,7	0,0	-3,7
Zugänge	1.883,4	0,0	1.883,4
Umbuchungen	275,7	0,0	275,7
Abschreibungen	-1.849,9	0,0	-1.849,9
Nettobuchwert zum 31.12.2005	6.056,4	914,1	6.970,5
Stand zum 31.12.2005			
Anschaffungskosten	18.612,4	1.041,4	19.653,8
Kumulierte Abschreibungen	-12.556,0	-127,3	-12.683,3
Nettobuchwert	6.056,4	914,1	6.970,5

Die Zugänge der Konzessionen und Rechte betreffen vor allem den Erwerb und die Erstellung von Software in Höhe von T€ 1.830,6.

Der Goodwill stammt aus dem Erwerb der Beteiligung an Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. durch die VIE Malta Ltd. Es wurde ein Impairment-Test durchgeführt. Eine außerplanmäßige Abschreibung gemäß IAS 36 ist nicht erforderlich.

(11) Sachanlagen

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2005					
Nettobuchwert zum 1.1.2005	384.340,9	150.808,4	39.180,0	137.841,9	712.171,1
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	-0,9	-57,0	0,0	-57,9
Zugänge	82.960,9	53.409,0	22.822,4	158.020,5	317.212,8
Umbuchungen	40.628,8	28.719,1	847,9	-70.471,5	-275,7
Abgänge/Restbuchwerte	-310,5	-22,6	-119,7	0,0	-452,8
Abschreibungen	-19.251,8	-21.573,5	-14.710,2	0,0	-55.535,4
Nettobuchwert zum 31.12.2005	488.368,3	211.339,6	47.963,3	225.390,9	973.062,1
Stand zum 31.12.2005					
Anschaffungskosten	708.049,0	528.113,4	147.945,7	225.905,8	1.610.013,9
Kumulierte Abschreibungen	-219.680,7	-316.773,9	-99.982,4	-514,9	-636.951,8
Nettobuchwert	488.368,3	211.339,6	47.963,3	225.390,9	973.062,1

In den angeführten Zugängen sind enthalten:

Im Segment Airport in T€

Umweltverträglichkeitsprüfung 3. Piste und Verpflichtungen aus Mediationsverfahren	40.790,7
Erweiterungen Vorfelder	35.461,7
Vorbereitungsarbeiten für den neuen Terminal VIE-Skylink	27.760,8
Handling Center West	20.089,6
Entwässerung Piste 16/34	7.342,5
Ausbau Bahnhof	7.117,8
Terminal 1A	5.858,6
Geräteinstallhalle Nordost	5.692,0
Erweiterung Gepäckzentrale	5.152,2

Im Segment Handling in T€

Passagierbusse, Flugzeugschlepper, Diesel- und Elektroschlepper, Fäkalienfahrzeuge, Passagiertreppen, Frischwasserwagen, Akkustation, Förderbänder etc.	8.461,3
---	---------

Im Segment Non-Aviation in T€

Air Cargo Center	41.780,8
Neubau VIP- und General Aviation Center	15.482,2
Neuer Flugsicherungsturm	11.632,0
Parkhaus 8 (West)	10.101,0
Infrastrukturgebäude Nordost	8.461,6
Parkhaus 3. Aufstockung	7.082,6
Parkhaus 7 (Ost)	5.250,4

**(12) Finanzanlagen assoziierte Unternehmen
und Joint Ventures – at equity**

in T€	Unternehmen at equity	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2005		
Nettobuchwert zum 1.1.2005	30.882,6	30.882,6
Währungsumrechnung	245,0	245,0
Zugänge	20.593,9	20.593,9
Zuschreibungen	537,6	537,6
Abschreibungen	-569,9	-569,9
Nettobuchwert zum 31.12.2005	51.689,2	51.689,2
Stand zum 31.12.2005		
Anschaffungskosten	53.654,3	53.654,3
Kumulierte Zu-/Abschreibungen	-1.965,1	-1.965,1
Nettobuchwert	51.689,2	51.689,2

Die Ab- und Zuschreibungen beinhalten die Veränderung des Wertansatzes der at equity einbezogenen Unternehmen.

Nachfolgend werden die Werte an den gemeinschaftlich geführten Unternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. und Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (Teilkonzernwert, Anteil: 57,1 Prozent), das einen beherrschenden Einfluss auf Malta International Airport plc. ausübt, dargestellt:

in T€	2005	2004
Langfristiges Vermögen	142.397,7	141.468,2
Kurzfristiges Vermögen	20.650,8	36.314,8
Langfristige Schulden	65.769,0	66.646,6
Kurzfristige Schulden	10.717,4	25.126,4
Erträge	45.112,2	42.450,4
Aufwendungen	29.933,7	27.914,1

(13) Sonstige Finanzanlagen

Sonstige Beteiligungen

in T€	Anteile an assoziierten Unternehmen (nicht konsolidiert)	Anteile an verbundenen Unternehmen (nicht konsolidiert)	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2005			
Nettobuchwert zum 1.1.2005	16,3	1.781,6	1.797,9
Zugänge	0,0	2.596,8	2.596,8
Abschreibungen	0,0	-487,7	-487,7
Nettobuchwert zum 31.12.2005	16,3	3.890,8	3.907,1
Stand zum 31.12.2005			
Anschaffungskosten	49,0	4.378,4	4.427,4
Kumulierte Abschreibungen	-32,7	-487,7	-520,4
Nettobuchwert	16,3	3.890,8	3.907,1

Diese Position beinhaltet die folgenden Anteile an Gesellschaften, die wegen ihrer derzeitigen Unwesentlichkeit nicht mitkonsolidiert werden:

Anteile an nicht konsolidierten assoziierten Unternehmen:

AviaSec Aviation Security GmbH, in Liquidation

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen:

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

GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.

„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH

Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.

VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company

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

BTS Holding a.s. (Neugründung für angestrebten Beteiligungserwerb des Flughafen Bratislava)

KSC Holding a.s. (Neugründung für angestrebten Beteiligungserwerb des Flughafen Košice)

Wertpapiere, Wertrechte und sonstige Ausleihungen

in T€	Wertpapiere/-rechte des Anlagevermögens	Sonstige Ausleihungen	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2005			
Nettobuchwert zum 1.1.2005	34.245,1	69,7	34.314,8
Zugänge	747,6	100,0	847,6
Zuschreibungen	1.403,9	5.741,2	7.145,1
Abgänge/Restbuchwerte	0,0	-5.753,1	-5.753,1
Nettobuchwert zum 31.12.2005	36.396,7	157,7	36.554,4
Stand zum 31.12.2005			
Anschaffungskosten	38.262,5	157,7	38.420,2
Kumulierte Abschreibungen	-1.865,9	0,0	-1.865,9
Nettobuchwert	36.396,7	157,7	36.554,4

Die Wertpapiere des Anlagevermögens dienen vor allem der nach österreichischem Steuerrecht vorgeschriebenen Deckung der Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen. Die sonstigen Ausleihungen betreffen ein der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. zur Verfügung gestelltes Genussrechtskapital. Dieses Genussrechtskapital war per 1.1.2005 zur Gänze wertberichtigt. 2005 erfolgte aufgrund der verbindlichen Zusage zur Rückführung in Höhe von T€ 5.741,2 eine Zuschreibung in dieser Höhe. Das Genussrechtskapital wurde Ende des Jahres 2005 abgeschichtet. Weiters beinhalten die sonstigen Ausleihungen die Gewährung eines Darlehens an die Societe Internationale Telecommunications Aeronautiques SC (T€ 57,7) sowie eine langfristige Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses, aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes, über T€ 100,0.

(14) Langfristige Forderungen

Die langfristigen Forderungen in Höhe von T€ 551,5 betreffen verzinste Bezugsvorschüsse, die Mitarbeitern gewährt wurden sowie den Gewinnanteil aus dem Rückkaufswert von Rückdeckungsversicherungen.

(15) Latente Steuerabgrenzung

Entwicklung der aktiven latenten Steuerabgrenzung

in T€	2005	2004
Stand zum 1.1.	9.388,1	11.543,1
Erfolgswirksame Veränderung	-359,9	1.707,4
Erfolgsneutrale Veränderung	-1.290,8	-3.862,4
Stand zum 31.12.	7.737,4	9.388,1

Der österreichische Nationalrat hat im Jahr 2004 eine Absenkung des Körperschaftsteuersatzes von 34 Prozent auf 25 Prozent ab dem Jahr 2005 beschlossen. Bei der Berechnung der latenten Steuern wurde für 2004 und 2005, gemäß IAS 12, der ab 1.1.2005 geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25 Prozent angewandt.

Aktive und passive latente Steuerabgrenzungen wurden für folgende Posten vorgenommen:

in T€	2005	2004
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Anlagevermögen	752,7	373,2
Umlaufvermögen	1.108,9	0,0
Rückstellungen für Abfertigungen	1.762,7	1.889,5
Rückstellungen für Pensionen	1.937,8	2.006,1
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	1.045,5	708,0
Aktienübertragung in Stiftung	8.492,4	10.591,0
Sonstige Rückstellungen	3.637,1	4.295,6
Steuerliche Verlustvorträge	615,7	648,6
	19.352,8	20.511,9
Passive latente Steuerabgrenzung		
Anlagevermögen	9.452,7	8.498,6
Wertpapiere des Umlaufvermögens	202,7	0,0
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	1.960,0	2.625,3
	11.615,4	11.123,9
Saldierte aktive und passive Steuerabgrenzung	7.737,4	9.388,1

(16) Vorräte

in T€	2005	2004
Hilfs- und Betriebsstoffe	2.815,8	2.592,1
	2.815,8	2.592,1

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

(17) Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände

in T€	2005	2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	45.385,0	33.965,1
Wertberichtigungen	-2.814,7	-3.064,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto	42.570,3	30.900,7
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen (nicht konsolidiert)	33,9	119,2
Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	186,1	211,9
Forderungen an Finanzamt	411,1	7.960,7
Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	1.503,9	4.246,2
Rechnungsabgrenzungsposten	3.199,5	2.701,6
	47.904,9	46.140,3

Auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Einzelwertberichtigungen für eventuelle Forderungsausfälle vorgenommen.

(18) Zahlungsmittel und -äquivalente

in T€	2005	2004
Kassenbestand	177,2	156,9
Schecks	294,1	0,0
Guthaben bei Kreditinstituten	22.712,5	54.907,3
Wertpapiere	35.047,6	52.944,6
	58.231,5	108.008,8

Detaillierte Informationen zu den Wertpapieren siehe Punkt (31) Finanzinstrumente.

(19) Grundkapital

Das Grundkapital beträgt zum Stichtag 31.12.2005 € 152,670.000,--. Es ist zerlegt in 21,000.000 Stück auf Inhaber lautende Stammaktien.

In der zehnten (außerordentlichen) Hauptversammlung am 15.11.2000 wurde ein Aktienrückkauf in der Höhe von 10 Prozent des Grundkapitals zum Zwecke der Einbringung in eine Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung beschlossen. Am 30. November 2000 wurden 2,100.000 Aktien (10 Prozent des Grundkapitals) rückgekauft. Die rückgekauften Aktien wurden am 20. Dezember 2000 (2,000.000 Stück) und am 2. Februar 2001 (100.000 Stück) in die Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung eingebracht. Die sich im Besitz dieser Stiftung befindlichen Aktien sind stimm- und dividendenberechtigt. Die Stiftung hat die von der Flughafen Wien AG erhaltenen Dividenden an die Mitarbeiter auszuschütten.

(20) Kapitalrücklagen

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

(21) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen beinhalten die thesaurierten Gewinne aus den Vorjahren, die Verringerung der Gewinnrücklagen aus der Erstkonsolidierung nach IAS, un versteuerte Rücklagen nach Abzug latenter Steuern, die verrechneten eigenen Anteile, die um die Steuerlatenz gekürzte Neubewertungsrücklage für die Wertpapiere des Anlage- und Umlaufvermögens sowie die Auswirkung der Währungsumrechnung.

In der Entwicklung des Konzerneigenkapitals werden unter der Position „Stiftung“ steuerliche Auswirkungen, resultierend aus den in den Jahren 2000 und 2001 vorgenommenen Übertragungen eigener Aktien in die Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung, dargestellt.

(22) Minderheitenanteile

Die Flughafen Wien AG veräußerte per 31.8.2005 ihre Gesellschaftsanteile an der Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H., die Minderheitenanteile an dieser Gesellschaft wurden unter dieser Position ausgewiesen. Dadurch ergibt sich per 31.12.2005 ein Stand von Null.

(23) Langfristige Rückstellungen

in T€	2005	2004
Rückstellungen für Abfertigungen	45.136,2	42.567,1
Rückstellungen für Pensionen	23.116,8	23.090,8
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	10.876,3	9.207,0
Rückstellungen für Altersteilzeit	7.813,1	6.746,0
Rückstellungen für Stiftungsaufwendungen	7.071,0	9.607,0
Rückstellungen aus dem Mediationsverfahren	26.735,7	0,0
	120.749,1	91.217,9

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder

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

Faktoren

	2005	2004
Zinssatz	3,5%	4,5%
Lohn- und Gehaltstrend	3,5%	3,5%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	1,5%	1,5%

Rückstellungen für Abfertigungen

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

Für die ab Beginn 2003 neu eingetretenen Dienstnehmer werden an eine Mitarbeitervorsorgekasse laufend Beiträge entrichtet. Im Falle eines kollektivvertraglichen Abfertigungsüberhangs wurde für diesen eine Rückstellung gebildet.

Überleitung Barwert zu Rückstellung

in T€	2005	2004
Barwert der Abfertungsverpflichtungen (DBO) zum 31.12.	59.366,2	48.312,6
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Verlust (kumuliert)	-14.229,9	-5.745,5
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	45.136,2	42.567,1

Aufwand aus Abfertungsverpflichtungen

in T€	2005	2004
Dienstzeitaufwand	3.532,8	3.234,6
Zinsaufwand	2.154,0	2.068,3
Erfasster versicherungsmathematischer Verlust	731,3	790,0
Aufwand aus Abfertungsverpflichtungen	6.418,1	6.092,9

Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungsverpflichtungen

in T€	2005	2004
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1.	42.567,1	38.787,6
Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen	6.418,1	6.092,9
Abfertigungszahlungen	-3.849,0	-2.313,4
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	45.136,2	42.567,1

Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste

in T€	2005	2004
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Verlust (kumuliert) zum 1.1.	-5.745,5	-4.976,4
Korridor zum 1.1.	4.732,7	4.276,9
Übersteigender Betrag	-3.656,6	-3.950,0
Verteilzeit in Jahren	5	5

Nicht erfasster versicherungsmathematischer Verlust (kumuliert) zum 1.1.	-5.745,5	-4.976,4
Versicherungsmathematischer Verlust des Jahres	-9.215,8	-1.559,0
Erfasster versicherungsmathematischer Verlust	731,3	790,0
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Verlust (kumuliert) zum 31.12.	-14.229,9	-5.745,5

Rückstellungen für Pensionen

Die Flughafen Wien AG gewährt einzelnen aktiven und ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen Pensionszuschüsse.

Mitarbeiter, die vor dem 1. September 1986 eingetreten sind, hatten aufgrund von Betriebsvereinbarungen Anspruch auf Altersversorgungszuschüsse. Diese waren von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig. Im Herbst 2001 wurde den aktiven Dienstnehmern angeboten, sich in Höhe von 100 Prozent der handelsrechtlichen Rückstellung 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.

Insgesamt wurden 16 in einem aktiven Dienstverhältnis stehende Personen und 103 Pensionsbezieher bzw. Personen mit einer Pensionsberechtigung in die Berechnung aufgenommen.

Überleitung Barwert zu Rückstellung

in T€	2005	2004
Barwert der Pensionsverpflichtungen (DBO) zum 31.12.	24.803,1	21.697,7
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Verlust/Gewinn (kumuliert)	-1.686,4	1.393,1
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	23.116,8	23.090,8

Aufwand aus Pensionsverpflichtungen

in T€	2005	2004
Dienstzeitaufwand	366,8	679,0
Zinsaufwand	957,8	1.016,5
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	0,0	-11,2
Aufwand aus Pensionsverpflichtungen	1.324,6	1.684,3

Entwicklung der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen

in T€	2005	2004
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1.	23.090,8	22.914,5
Aufwand aus Pensionsverpflichtungen	1.324,6	1.684,3
Pensionsauszahlungen	-1.298,6	-1.508,0
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	23.116,8	23.090,8

Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste

in T€	2005	2004
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	1.393,1	1.168,1
Korridor zum 1.1.	-2.169,8	2.174,6
Übersteigender Betrag	0,0	0,0
Verteilzeit in Jahren	5	5
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	1.393,1	1.168,1
Versicherungsmathematischer Verlust des Jahres	-3.079,4	236,2
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	0,0	-11,2
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Verlust/Gewinn (kumuliert) zum 31.12.	-1.686,4	1.393,1

Rückstellungen für Jubiläumsgelder

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

Rückstellungen für Altersteilzeit

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

Rückstellung für Stiftungsaufwand

Die Rückstellung für Stiftungsaufwand betrifft den langfristigen Teil einer Rückstellung für die Verpflichtung zur Abdeckung der Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung.

Rückstellungen aus dem Mediationsverfahren

Die Rückstellungen beinhalten langfristige Verpflichtungen aus dem Mediationsvertrag. Die Verpflichtungen betreffen die Finanzierung von Umweltmaßnahmen in Zusammenhang mit der Errichtung der dritten Piste. Die Verpflichtungen mit einem Nominalwert von € 43,1 Mio. wurden mit 4 Prozent abgezinst. Der so ermittelte Barwert beläuft sich inklusive des kurzfristigen Anteils der Rückstellung auf € 39,3 Mio.

(24) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	2005	2004
Wasserwirtschaftsfonds	586,3	721,7
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln*	7.632,5	8.908,7
	8.218,7	9.630,4

* davon Investitionszuwachsprämien 2002, 2003 und 2004: T€ 3.184,4

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

(25) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	2005	2004
Nicht konsumierte Urlaube	9.062,0	8.123,0
Andere Personalansprüche	5.742,1	8.091,8
Steuern	6.251,4	20.240,7
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	62.278,0	45.787,1
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	16.490,0	15.965,3
Stiftungsaufwendungen	2.106,7	4.562,1
Mediationsverfahren	12.592,9	0,0
Übrige kurzfristige Rückstellungen	4.658,5	3.170,6
	119.181,6	105.940,8

Die Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten unter anderem Restrukturierungsmaßnahmen (T€ 1.817,0) und Leistungsprämien (T€ 1.397,9).

Die Rückstellungen aus dem Mediationsverfahren beinhalten den kurzfristigen Anteil der langfristigen Verpflichtungen aus dem Mediationsvertrag. Die Verpflichtungen betreffen die Finanzierung von Umweltmaßnahmen in Zusammenhang mit der Errichtung der dritten Piste.

Die übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadenersatzforderungen, für noch nicht abgerechnete Betriebskostenabrechnungen, der Abrechnung des Sicherheitsbeitrages und der Haftpflichtversicherung für das Jahr 2005 zusammen.

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2005

in T€	Buchwert zum 1.1.2005	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	Buchwert zum 31.12.2005
Nicht konsumierte Urlaube	8.123,0	-59,4	0,0	998,3	9.062,0
Andere Personalansprüche	8.091,8	-6.289,2	-525,2	4.464,6	5.742,1
Steuern	20.240,7	-17.635,4	-2.272,4	5.918,4	6.251,4
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	45.787,1	-20.085,3	-655,2	37.231,4	62.278,0
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	15.965,3	-12.426,9	-3.388,0	16.339,6	16.490,0
Stiftungsaufwendungen	4.562,1	-3.635,4	0,0	1.180,0	2.106,7
Mediationsverfahren	0,0	0,0	0,0	12.592,9	12.592,9
Übrige kurzfristige Rückstellungen	3.170,6	-1.439,9	-481,0	3.408,7	4.658,5
	105.940,8	-61.571,4	-7.321,8	82.134,0	119.181,6

(26) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	2005	2004
Kontokorrentkonten	0,0	3,9
Barvorlagen	170.700,0	0,0
	170.700,0	3,9

(27) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	2005	2004
gegenüber Dritten	49.483,8	61.565,5
gegenüber verbundenen Unternehmen	3.281,9	2.700,9
gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	388,9	1.004,1
	53.154,6	65.270,5

(28) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	2005	2004
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	5.009,6	404,1
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	4.992,5	5.085,6
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.366,1	1.652,6
Verbindlichkeiten gegenüber Wasserwirtschaftsfonds	274,7	271,5
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4.098,3	18.000,0
Kreditorische Debitoren	584,1	657,6
Abgrenzung Löhne	5.619,0	3.812,9
Rechnungsabgrenzungen	28.430,5	17.581,1
Andere sonstige Verbindlichkeiten	1.276,8	1.820,1
	51.651,8	49.285,6

Die Rechnungsabgrenzungen betreffen im Wesentlichen von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den neuen Flugsicherungsturm.

Sonstige Angaben

(29) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt.

Zinsein- und -auszahlungen sowie Dividendeneinnahmen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet.

Die Ausschüttung der Dividenden der Flughafen Wien AG wird im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den Kassenbestand, Schecks, Guthaben bei Kreditinstituten und Wertpapiere des Umlaufvermögens.

Durch die Konsolidierungskreisänderung ergab sich eine Einzahlung aus Finanzanlagenabgängen durch den Verkauf der Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H. in Höhe von T€ 246,1.

(30) Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung erfolgt nach Geschäfts- und geografischen Segmenten.

Verrechnungspreise

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

Segmentgliederung

Der Konzern wird primär in die Segmente Airport, Handling und Non-Aviation gegliedert. Die sekundäre Gliederung erfolgt nach Ländern.

Airport: Das Segment Airport erbringt vorwiegend die klassischen Dienstleistungen eines Flughafenbetreibers. Es umfasst den Betrieb und die Betreuung aller Bewegungsflächen, des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung inklusive des VIP-Centre und der -Loungen. Die Entgelte dieser Leistungen sind großteils tariflichen Einschränkungen unterworfen.

Handling: Das Segment Handling beschäftigt sich mit Servicedienstleistungen rund um die Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren. Gemäß den EU-Richtlinien ist dieses Segment nicht dem Flughafenbetreiber (Flughafen Wien AG) alleine vorbehalten, sondern es können neben den Fluggesellschaften selbst auch Drittanbieter am Flughafen Wien ihre Handlingdienste anbieten. Ende 2000 wurde die deutsche Gesellschaft Fraport Ground Services Austria GmbH, früher VAS Flughafenbodenverkehrsdienste GmbH, am Flughafen Wien tätig.

Non-Aviation: Das Segment Non-Aviation umfasst verschiedene Leistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Reinigung, Ver- und Entsorgung, Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen, Telekommunikation, Baumanagement und Beratungsleistungen.

Segmentergebnisse 2005 nach Unternehmensbereichen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	188.592,4	132.229,3	89.232,0	410.053,8
Interne Segmentumsätze	22.659,1	19.429,8	53.995,7	
Segmentumsätze	211.251,5	151.659,2	143.227,7	
Sonstige externe Umsätze				284,9
Konzernumsatz				410.338,7
Segmentergebnis	66.746,1	15.483,9	34.453,4	116.683,4
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-24.388,8
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				92.294,6
Segmentabschreibungen	33.636,8	6.976,3	16.353,4	56.966,5
Sonstige (nicht zuordenbar)				418,9
Konzernabschreibungen				57.385,3
Segmentinvestitionen	194.489,4	8.461,3	115.761,2	318.711,9
Sonstige (nicht zuordenbar)				384,3
Konzerninvestitionen				319.096,2
Segmentvermögen	643.152,0	37.509,5	343.233,5	1.023.895,0
Sonstiges (nicht zuordenbar)*				165.529,2
Konzernvermögen				1.189.424,2
Segmentsschulden	217.134,9	81.555,0	163.778,1	462.468,1
Sonstige (nicht zuordenbar)*				61.187,7
Konzernschulden				523.655,8
Segmentmitarbeiter (zum Stichtag)	386	1.859	1.174	3.418
Sonstige (nicht zuordenbar)				163
Konzernmitarbeiter (zum Stichtag)				3.581

* Das nicht zuordenbare Konzernvermögen und die nicht zuordenbaren Konzernschulden betreffen im Wesentlichen Finanzanlagen, liquide Mittel, die aktive latente Steuerabgrenzung, Steuerrückstellungen und sonstige Verbindlichkeiten. Der Anteil am Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und Joint Ventures sowie deren Buchwerte wurden aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht dargestellt.

Segmentergebnisse 2004 nach Unternehmensbereichen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	190.484,5	123.645,9	83.913,9	398.044,3
Interne Segmentumsätze	22.271,8	17.617,9	50.607,1	
Segmentumsätze	212.756,3	141.263,8	134.521,0	
Sonstige externe Umsätze				221,7
Konzernumsatz				398.266,0
Segmentergebnis	77.793,4	17.966,7	30.341,4	126.101,5
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-23.598,4
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				102.503,1
Segmentabschreibungen	27.556,8	5.995,3	15.016,6	48.568,7
Sonstige (nicht zuordenbar)				352,9
Konzernabschreibungen				48.921,6
Segmentinvestitionen	83.343,6	9.914,1	90.991,8	184.249,6
Sonstige (nicht zuordenbar)				1.087,7
Konzerninvestitionen				185.337,3
Segmentvermögen	478.226,3	31.989,9	240.470,1	750.686,2
Sonstiges (nicht zuordenbar)				201.656,0
Konzernvermögen				952.342,3
Segmentschulden	77.799,8	64.173,7	90.263,6	232.237,1
Sonstige (nicht zuordenbar)				89.112,1
Konzernschulden				321.349,2
Segmentmitarbeiter (zum Stichtag)	371	1.756	980	3.107
Sonstige (nicht zuordenbar)				158
Konzernmitarbeiter (zum Stichtag)				3.264

Entsprechend der internen Reorganisation der Flughafen Wien AG per 1.7.2005 wurden die Sondergastdienste in der Segmentdarstellung rückwirkend per 1.1.2005 vom Segment Non-Aviation in das Segment Airport umgegliedert. Das Typographie- und Druck-Center und die Beratungsleistungen wurden gleichfalls umgegliedert und werden jetzt im Segment Non-Aviation ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden adaptiert.

Segmentergebnisse 2005 nach Regionen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Österreich	Malta	Spanien	Konzern
Umsätze	409.823,8	514,9	0,0	410.338,7
EBIT	92.228,6	66,0	0,0	92.294,6
Vermögen	1.162.550,3	26.873,9	0,0	1.189.424,2
Schulden	522.765,3	890,4	0,0	523.655,8
Mitarbeiter (zum Stichtag)	3.581	0	0	3.581

Im Vermögen der Region Malta ist auch die von der maltesischen Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten.

Segmentergebnisse 2004 nach Regionen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Österreich	Malta	Spanien	Konzern
Umsätze	397.713,5	552,6	0,0	398.266,0
EBIT	102.144,1	358,9	0,0	102.503,1
Vermögen	925.138,2	26.873,9	330,2	952.342,3
Schulden	320.390,5	890,4	68,2	321.349,2
Mitarbeiter (zum Stichtag)	3.264	0	0	3.264

Im Vermögen der Region Malta ist auch die von der maltesischen Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten.

(31) Finanzinstrumente

Originäre Finanzinstrumente

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

Kreditrisiko

Sämtliche bei den Aktiva ausgewiesenen Beträge stellen gleichzeitig das maximale Bonitäts- und Ausfallrisiko dar, da keine generellen Aufrechnungsvereinbarungen bestehen. Das Risiko bei Forderungen kann als gering eingeschätzt werden, da es sich um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen basieren.

Das Ausfallrisiko bei anderen auf der Aktivseite dargestellten originären Finanzinstrumenten ist ebenfalls als gering anzusehen. Die Finanzmittel werden vorwiegend in Investmentfonds und kurzfristigen Geldveranlagungen angelegt. Die Anlagen erfolgen ausschließlich bei Gesellschaften mit einwandfreier Bonität.

Marktwerte

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

Zinsänderungsrisiko

Ein Zinsänderungsrisiko liegt im Wesentlichen nur bei der Veranlagung der liquiden Mittel und bei den Wertpapieren des Anlage- und Umlaufvermögens vor.

Die Wertpapiere werden überwiegend über Investmentfonds gehalten und sind jederzeit liquidierbar, das Zinsänderungsrisiko kann als nicht wesentlich bezeichnet werden.

Die Schuldenseite beinhaltet kurzfristige Barvorlagen mit fixen Zinssätzen von durchschnittlich 2,5 Prozent sowie das vom Wasserwirtschaftsfonds gewährte Darlehen, welches einer Fixverzinsung von 2 Prozent unterliegt.

Währungsänderungsrisiko

Währungsrisiken bestehen insbesondere dort, wo Forderungen oder Verbindlichkeiten in einer anderen als der lokalen Währung der Gesellschaft bestehen.

Die Fakturierung erfolgt generell in lokaler Währung, 99,95 Prozent der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen basieren auf lokaler Währung, somit ergibt sich für Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nur ein geringes Währungsänderungsrisiko.

Die Veranlagungen der Guthaben bei Kreditinstituten erfolgen nahezu ausschließlich im eigenen Währungsraum der anlegenden Konzerngesellschaft, sodass kein Währungsrisiko besteht.

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

Wertpapiere des Anlagevermögens

in T€	Buchwert 2005	Marktwert 2005	durchschnittl. Effektivver- zinsung in %	Buchwert 2004	Marktwert 2004	durchschnittl. Effektivver- zinsung in %
R 63 Fonds	32.724,0	32.724,0	8,1	31.328,4	31.328,4	7,1
Aktien	494,9	494,9		494,9	494,9	
Sonstige	3.177,7	3.177,7		2.421,8	2.421,8	
	36.396,7	36.396,7		34.245,1	34.245,1	

Der R 63 Fonds, ein Dachfonds der Raiffeisen KAG, dient teilweise der Deckung der Abfertigungs- und Pensionsrückstellung gemäß § 14 EStG. Der Fonds war per 31.12.2005 zu 70,2 Prozent in Anleihen/Immobilienfonds, zu 29,7 Prozent in Aktien und zu 0,2 Prozent in Bargeld investiert. Das Rating des Fonds befindet sich zu 73 Prozent in AAA bis A. Vom R 63 Fonds sind zur Sicherstellung von Ausleihungen T€ 31.807,2 an die Raiffeisen Zentralbank Österreich Aktiengesellschaft verpfändet.

Bei den Aktien handelt es sich um Anteile an der Wiener Börse AG.

In den sonstigen Wertpapieren des Anlagevermögens sind Wertrechte aus Rückdeckungsversicherungen in Höhe von T€ 2.677,2 enthalten.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

in T€	Buchwert 2005	Marktwert 2005	durchschnittl. Effektivver- zinsung in %	Buchwert 2004	Marktwert 2004	durchschnittl. Effektivver- zinsung in %
GF 7 Fonds	35.047,6	35.047,6	6,0	52.944,6	52.944,6	5,1
	35.047,6	35.047,6		52.944,6	52.944,6	

Der GF 7 Fonds von der Capital Invest war am 31.12.2005 zu 33,7 Prozent in Geldmarktveranlagungen, zu 0,4 Prozent in Bargeld, zu 35,2 Prozent in Renten und zu 30,7 Prozent in Aktien investiert. Vom GF 7 Fonds sind zur Sicherstellung von Ausleihungen T€ 35.047,6 an die Bank Austria Creditanstalt AG verpfändet.

Sonstige Ausleihungen

Die sonstigen Ausleihungen betreffen die Gewährung von Darlehen an die SITA (T€ 57,7). Das an Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. zur Verfügung gestellte Genussrechtskapital wurde im Dezember 2005 zur Gänze getilgt.

Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Diese betreffen im Wesentlichen Barvorlagen mit einer Laufzeit von einem Monat und einem durchschnittlichen Zinssatz von 2,5 Prozent.

Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Es bestehen keine langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden nur in Ausnahmefällen zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken zum Einsatz gebracht, da aufgrund der Forderungs- und Verbindlichkeitsstruktur sowie der Veranlagungsstrategie nur in Einzelfällen mit einem Kursrisiko zu rechnen ist. Zum Bilanzstichtag waren keine derivativen Finanzinstrumente vorhanden.

(32) Angaben über Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Geschäftsfälle zwischen dem Mutterunternehmen und den voll konsolidierten Gesellschaften wurden in der Konsolidierung eliminiert und werden nicht unter diesem Punkt angeführt. Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Wien AG und den nicht einbezogenen und assoziierten Unternehmen wurden aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung nicht dargestellt.

Mit der Wien Energie, ein Unternehmen des Gesellschafters Stadt Wien, bestehen Strombezugsverträge, die zu fremdüblichen Konditionen abgeschlossen wurden.

Die Beziehungen zu den Organen des Unternehmens werden unter Punkt 37 – Angaben über Organe und Arbeitnehmer dargestellt.

(33) Risikomanagement

Das Risikomanagement ist in den operativen und strategischen Geschäftsprozessen eingebunden. Risiken werden von den jeweils zuständigen verantwortlichen Geschäftsbereichen bearbeitet. Risiken aus den Tochtergesellschaften werden primär durch die Geschäftsführung der Gesellschaften, sekundär durch das Teilnehmungsmanagement und das Teilnehmungscontrolling der Flughafen Wien AG überwacht. Der Konzernabschlussprüfer hat die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements bestätigt und darüber dem Vorstand berichtet.

Die Risiken der Teilnehmungen werden direkt vom Teilnehmungsmanagement beziehungsweise durch die entsandten Vertreter in den einzelnen Gremien (Aufsichtsrat, Gesellschafterversammlung) wahrgenommen.

Zentrale Stelle des Berichtswesens ist der Bereich Strategie und Controlling, dem die Durchführung der operativen und strategischen Planung unter Einbindung der jeweiligen Bereiche obliegt.

Dieser Bereich erstellt auf der Grundlage der Geschäftsdaten aus den jeweiligen Geschäfts-, Service- und Fachbereichen, sowie den konsolidierten Unternehmen monatlich interne Berichte. Auf der Basis dieser monatlichen Berichte an den Vorstand und an alle Leiter der ersten Führungsebene werden Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten geschäftlichen Entwicklung identifiziert und analysiert, so dass Erfolgsrisiken zeitnah erkannt und Maßnahmen zu ihrer Handhabung ergriffen werden können. Durch regelmäßige Berichterstattung in seinen Sitzungen wird der Aufsichtsrat in diesen Prozess eingebunden.

Das Risikomanagement ist somit integraler Bestandteil unseres gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses.

Um mögliche finanzielle Folgen eintretender Risiken zu begrenzen beziehungsweise ganz auszuschließen, haben wir für bestimmte Schadensfälle und Haftungsrisiken entsprechende Versicherungen abgeschlossen.

Neben den Kontrollsystemen und -instrumenten ist bei der Flughafen Wien AG eine Revisionsabteilung eingerichtet. Sie überprüft regelmäßig Geschäfte und Organisationsabläufe auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Effizienz.

Absatzmarktrisiken

Der Geschäftsverlauf des Flughafen Wien ist vor allem von der weltweiten Verkehrsentwicklung abhängig.

Die Gefahr eines Verkehrsrückganges aufgrund von Terror, Kriegen oder sonstigen externen Schocks (z.B. SARS) kann grundsätzlich als Einzelunternehmen nur sehr schwer eingegrenzt werden. Am Flughafen Wien werden den Auswirkungen eines solchen Schocks vor allem durch hohe Qualitätsansprüche im Bereich Sicherheit und aktiver Öffentlichkeitsarbeit begegnet. Dies vor allem durch eine enge Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat und durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Darüber hinaus wird je nach Intensität und Auswirkung eines solchen Ereignisses sowohl mit einer flexiblen Kosten- und Preisgestaltung als auch mit einem entsprechend angepassten Investitionsprogramm reagiert.

Durch den hohen Marktanteil der Austrian Airlines Group am Flughafen Wien ist die nachhaltige Entwicklung dieser als leistungsstarker und eigenständiger Homecarrier, sowie die Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die Austrian Airlines Group ein Partner ist, eine entscheidende Komponente für unser Unternehmen. Diese Entwicklung wird von den zuständigen Geschäftsbereichen ständig beobachtet.

Mit entsprechenden Marketingmaßnahmen sowie flexiblen Kosten- und Preisgestal-

tungsprogrammen, die allen Airlines zu Gute kommen, wird versucht dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Mit der Tarifabsenkung und Veränderung des Tarifmodells per 1.10.2004 und der damit verbundenen Beteiligung am Auslastungsrisiko der Fluglinien sowie mit der Ausweitung der Incentiveprogramme wurden die Kosten der Fluglinien gesenkt und die Förderung der strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen ausgeweitet. Weiters wird mit Hilfe von gezielten Marketingmaßnahmen den Airlines die Vorteilhaftigkeit des Standortes Wien nahe gebracht und Verkehr nach Wien generiert.

Dem Wettbewerb mit anderen Serviceanbietern (z.B. im Bereich Handling oder Sicherheitsdienstleistungen) wird durch individuelle Serviceangebote in Hinblick auf deren Preisgestaltung, begegnet.

Beschaffungsmarktrisiken

Der Flughafen Wien ist im Rahmen seiner Position als bedeutendster Ost-West-Hub Europas einem Kapazitätsrisiko ausgesetzt, dem durch entsprechend angepasste Investitionsprogramme begegnet wird. Die Investitionsprogramme basieren auf einem laufend adaptierten Masterplan.

Diese Investitionsprojekte werden durch eine Risikobewertung bereits in der Vorprojektphase sowie ein ständiges Monitoring im Rahmen eines dafür entwickelten Analyse- und Bewertungsverfahrens überwacht. Die Ergebnisse in Form eines Risikoprofils bilden den integralen Bestandteil der Entscheidungsfindung. Aus diesen Analyseergebnissen werden Maßnahmen zur Risikovermeidung und -absicherung abgeleitet. Das Monitoring wird im Rahmen des Projekt-Controllings durchgeführt.

Eine besondere Situation ergibt sich bei den Planungsarbeiten für die Kapazitätserweiterung im Pistenbereich. Der Investition ist ein Genehmigungsverfahren nach dem UVP-Gesetz vorgelagert. Hier wird dem Risiko mit Hilfe eines Mediationsverfahrens durch Kommunikation und Abstimmung im Vorfeld der Antragstellung begegnet.

Schadensrisiken

Zu den Schadensrisiken gehören Feuer und andere Ereignisse, die durch Naturgewalten, Unfälle oder terroristische Aktivitäten ausgelöst werden, sowie Diebstahl von Sachanlagevermögen. Neben entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie Notfallplänen, die regelmäßig trainiert werden, haben wir diese Risiken durch einen entsprechenden Versicherungsschutz abgedeckt.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Die Liquidität der Flughafen Wien AG ist durch den hohen Eigenkapitalanteil und eine langfristige Finanzplanung entsprechend abgesichert.

Die Werthaltigkeit der Beteiligungen wird durch ständige Überwachung, regelmäßige Durchführung von Wirtschaftlichkeitsrechnungen und Überprüfung der Einhaltung von Kriterien im Sinne der Konzernstrategie überwacht.

Die Werthaltigkeit von Wertpapieren wird durch eine mit mittlerem Risiko verbundene Veranlagung und regelmäßige Beobachtung und Überwachung durch das Finanzmanagement kontrolliert.

Dem Risiko resultierend aus Forderungsausfällen wird durch kurze Zahlungsfristen, dem Fordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie der vermehrten Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet.

Rechtliche Risiken

Rechtliche Risiken bestehen im Bereich von behördenrechtlichen Auflagen vor allem im Rahmen umweltrechtlicher Bestimmungen (z.B. Lärm, Emissionen). Diesen Risiken wird vor allem durch entsprechende Aufklärung und Einbindung von Betroffenen im Rahmen von Mediationsverfahren (z.B. 3. Piste) oder Nachbarschaftsbeiräten vorgebeugt.

Der Flughafen Wien unterliegt mit seinem Tarifmodell der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftfahrtsbehörde, hat dieses Risiko aber durch ein, vorerst bis Ende 2006, vereinbartes Indexmodell abgesichert.

(34) Operating-Lease-Verhältnisse

Die Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H., die zu 100 Prozent im Besitz des Konzerns steht, hat im Dezember 2005 einen Leasingvertrag mit der HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH über die Anmietung von Betriebsgebäuden am Flughafen Wien abgeschlossen. Es handelt sich hierbei um ein Operating-Lease-Verhältnis.

in T€	2005	2004
Leasingaufwand laufendes Jahr	103,8	0,0
Zukünftige Leasingzahlungen:		
innerhalb eines Jahres	5.788,3	0,0
zweites bis fünftes Jahr	23.153,3	0,0
nach fünf Jahren	86.824,9	0,0

Es besteht auf die Leasing-Objekte ein Untermietverhältnis, welches die zukünftigen Leasingaufwendungen abdeckt.

(35) Sonstige Verpflichtungen

Es besteht mit der ÖPAG Pensionskassen AG sowie der Vereinigten Pensionskassen AG für 1.932 Dienstnehmer der Flughafen Wien AG ein beitragsorientierter Pensionskassenvertrag. Die Flughafen Wien AG hat sich verpflichtet, jährlich einen Pensionskassenbeitrag in Höhe von 2,5 Prozent der Normalbezüge der betroffenen Dienstnehmer zu leisten. Es besteht keine Nachschussverpflichtung.

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

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzungen des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in der Höhe von T€ 5.488,6.

(36) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Consortium TwoOne: Kaufverträge für Flughäfen Bratislava und Košice unterzeichnet

Die Vertragsparteien, der slowakische National Property Fund, das slowakische Ministerium für Transport und Verkehr und das Consortium TwoOne, haben am Freitag, den 10. Februar 2006, das Share-Purchase- und Share-Holder-Agreement bezüglich der 66%igen Privatisierung der Flughäfen Bratislava und Košice unterzeichnet. Die Flughafen Wien AG ist am Konsortium zu 47,7 Prozent beteiligt.

(37) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte zum 31.12.:

Stammbeschäftigte (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2005	2004
Arbeiter	2.583	2.283
Angestellte	998	981
	3.581	3.264

Die Mitglieder des Vorstandes der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand im Geschäftsjahr 2005 und 2004:

in T€	2005	2005	2005	2005	2004
	fixe Bezüge	erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Mag. Christian Domany	228,3	28,1	7,2	263,5	54,0
Mag. Herbert Kaufmann	228,3	98,9	7,5	334,6	317,1
Ing. Gerhard Schmid	228,3	98,9	7,5	334,6	313,1
Dr. Kurt Waniek	0,0	0,0	0,0	0,0	262,3
	684,8	225,9	22,1	932,8	946,6

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management. Zur Abdeckung der Pensionsansprüche des Vorstands besteht eine Rückdeckungsversicherung.

Des Weiteren gelangen Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen an Dienstnehmer zur Auszahlung.

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstandes der Konzernleitung beliefen sich im Berichtsjahr auf T€ 620,0 (2004: T€ 994,9).

Aufwendungen für das Key Management

Das Key Management umfasst die Vorstandsmitglieder, die Prokuristen der Flughafen Wien AG, die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften und den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG. Es werden gemäß IAS 24 die gebuchten Aufwendungen dargestellt:

in T€	2005	2004
Kurzfristig fällige Leistungen	2.422,3	2.568,4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	494,9	106,6
Andere langfristig fällige Leistungen	9,6	16,1
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	80,7	388,6
aktienbasierte Vergütungen	0,0	0,0
	3.007,5	3.079,8

Die Aufwendungen für Sitzungsgelder und Vergütungen an den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG betragen im Jahr 2005 T€ 138,0 (2004: T€ 94,0) und sind in den kurzfristig fälligen Leistungen des Key Management enthalten.

Wesentliche Unterschiede zwischen IFRS und österreichischen Rechnungslegungsvorschriften

Grundsätzliche konzeptionelle Unterschiede

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

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

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

Anlagevermögen

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

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

Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind nach HGB zu den Anschaffungskosten oder niedrigeren Marktwerten anzusetzen. Die Bewertung erfolgt beim Konzernabschluss der Flughafen Wien AG nach IAS 39 zu Marktwerten. Zuschreibungen müssen zwingend vorgenommen werden. Marktwertveränderungen gegenüber den Vorjahreswerten werden im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG erfolgsneutral im Eigenkapital (Neubewertungsrücklage) dargestellt.

Eigene Anteile

Gemäß HGB sind eigene Anteile im Anlage- oder Umlaufvermögen auszuweisen. Auf der Passivseite ist eine Rücklage für eigene Anteile einzustellen.

Nach IFRS sind die Veränderungen der im Umlauf befindlichen Aktien im Eigenkapital abzubilden.

Latente Steuern

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

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

Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen und für Jubiläumsgelder

Bis zum Geschäftsjahr 2004 wurden bei der Ermittlung der Rückstellungswerte nach den österreichischen Bilanzierungsvorschriften keine zukünftigen Lohn-, Gehalts- und Pensionssteigerungen berücksichtigt. Die Berechnung erfolgte nach der Gegenwarts- oder Teilwertmethode mit einem langfristig geltenden Abzinsungssatz. Ab 2005 dürfen die nach IFRS ermittelten Bilanzwerte auch nach HGB angesetzt werden.

Der Bildung der angeführten Personalrückstellungen nach IFRS liegt das Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) zu Grunde, nach der auch die zukünftige Lohn- und Gehaltsentwicklung Berücksichtigung findet. Die Abzinsung erfolgt nach dem aktuellen Kapitalmarktzinssatz.

Erweiterte Erläuterungspflichten

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

Schwechat, am 16. Februar 2006

Der Vorstand:

Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Anlage 1 zu Anhang

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil	Konsolidierungsart	Bemerkung
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	VAI	VIE	Österreich	100%	VK	
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100%	VK	
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	VIE BPIB	VIEL	Österreich	100%	VK	
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100%	VK	
Vienna International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIE	Österreich	100%	VK	
VIE Malta Ltd.	VIE Malta	VINT	Malta	100%	VK	
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100%	VK	
Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1%	EQ	
Malta International Airport plc.	MIA	MMLC	Malta	22,8%	EQ	
Malta International Airport plc.	MIA	VIE Malta	Malta	8,2%	EQ	
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	40%	EQ	
BTS Holding a.s.	BTS	VIE	Slowakei	47,7%	NK	a)
KSC Holding a.s.	KSC	VIE	Slowakei	47,7%	NK	a)
Flughafen Wien / Berlin- Brandenburg International Entwicklungs- beteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIE-BBI	VIE	Deutschland	100%	NK	a)
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	VIE-Shops	VIE	Österreich	100%	NK	a)
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100%	NK	a)
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETService I	VIAS	Österreich	100%	NK	a)
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GETSevice II	VIAS	Österreich	51%	NK	a)
VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company	VIAS Hellas	VIAS	Griechenland	100%	NK	a)
Aviasec Aviation Security GmbH in Liquidation	AVIASEC	VIAS	Deutschland	49%	NK	a)

Erläuterung Konsolidierungsart:

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

Erläuterung Bemerkung: a) Nichteinbeziehung - materiality

Bericht des Abschlussprüfers und Bestätigungsvermerk

An den Aufsichtsrat und die Gesellschafter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

„Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2005 bis zum 31. Dezember 2005 geprüft. Die Aufstellung und der Inhalt dieses Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen und von der Europäischen Union übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie des in Übereinstimmung mit den österreichischen handelsrechtlichen Vorschriften erstellten Konzernlageberichtes liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung und einer Aussage, ob der Konzernlagebericht im Einklang mit dem Konzernabschluss steht.

Wir haben unsere Prüfung gemäß der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung unter Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) der International Federation of Accountants (IFAC) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass ein hinreichend sicheres Urteil darüber abgegeben werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist, und eine Aussage getroffen werden kann, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für Beträge und sonstige Angaben im Konzernabschluss überwiegend auf Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsgrundsätze und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen, wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil abgibt.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2005 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2005 in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen und von der Europäischen Union übernommenen International Financial Reporting Standards. Der Konzernlagebericht steht im Einklang mit dem Konzernabschluss.“

Wien, am 16. Februar 2006

CONFIDA
WIRTSCHAFTSTREUHANDGESELLSCHAFT M.B.H.
WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT




Dr. Karl-Heinz Moser
Wirtschaftsprüfer

Bei Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses in einer von der bestätigten Fassung abweichenden Form bedarf es zuvor unserer erneuten Stellungnahme, sofern hierbei unser Bestätigungsvermerk zitiert oder auf unsere Prüfung hingewiesen wird.

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Alle Angaben in T€

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

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

Die Aufgabe der IVW umfasst die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien sowie den Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden am Gelände der Flughafen Wien. Kapitalanteil: 100%

	2005	2004
Eigenkapital	77.312,6	77.273,6
Umsatzerlöse	14.380,7	13.659,9
Jahresüberschuss	6.384,5	8.202,2

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

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

	2005	2004
Eigenkapital	56,0	56,0
Umsatzerlöse	9.344,7	7.622,1
Jahresüberschuss	1.180,2	1.204,5

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

Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckskontrollen) im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres zuständig. Darüberhinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, etc). Die Gesellschaft nimmt über ihre in- und ausländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil. Kapitalanteil: 100%

	2005	2004
Eigenkapital	4.105,5	3.635,0
Umsatzerlöse	18.721,3	21.193,3
Jahresüberschuss	470,5	202,6

VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Die VIEL hält zwei Tochtergesellschaften, deren Aufgabe der Ankauf, die Entwicklung und Vermarktung von Liegenschaften ist. Kapitalanteil: 100%

	2005	2004
Eigenkapital	7.422,0	3.616,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-55,6	-47,5

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

Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park Phase 2. Kapitalanteil: 100%

	2005	2004
Eigenkapital	26,2	0,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-8,8	0,0

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

Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften, insbesondere des Business Park Fischamend nahe dem Flughafen. Kapitalanteil: 99% VIEL, 1% IVW

	2005	2004
Eigenkapital	6.646,5	2.887,1
Umsatzerlöse	284,4	0,0
Jahresfehlbetrag	-140,6	-82,8

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

Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Aquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement. Kapitalanteil: 100%

	2005	2004
Eigenkapital	27.219,6	27.219,6
Umsatzerlöse	22,8	9,5
Jahresüberschuss	41,6	-90,4

VIE-Malta Group

Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Der Abschluss der VIE-Malta Group beinhaltet die At-Equity-Bewertung des Konzernabschlusses bestehend aus Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Malta International Airport plc. Kapitalanteil: VINT 99,8%, VIE-BBI 0,2% (1 Anteil)

	2005	2004
Eigenkapital	27.555,4	25.983,4
Umsatzerlöse	514,9	552,6
Jahresüberschuss	1.383,2	698,3

Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI)

Erbringung von Dienstleistungen am Elektroanlagensektor sowie Errichtung elektrischer Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung und Installation elektrischer Infrastruktur. Kapitalanteil: 100%

	2005	2004
Eigenkapital	2.023,0	700,1
Umsatzerlöse	13.402,1	4.909,4
Jahresüberschuss	1.322,8	669,8

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

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

Betrieb des City-Airport-Express als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Wien-Mitte und Flughafen Schwechat; die Zurverfügungstellung von Check-in-Einrichtungen am Bahnhof Wien-Mitte verbunden mit Gepäckslogistik für Fluggpassagiere; die Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen. Kapitalanteil: 50,1%

	2005	2004
Eigenkapital	12.696,3	14.211,8
Umsatzerlöse	6.072,2	4.680,8
Jahresfehlbetrag	-1.515,5	-2.352,5

SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

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. Kapitalanteil: 40%

	2005	2004
Eigenkapital	90,0	83,0
Umsatzerlöse	715,1	754,6
Jahresüberschuss	7,1	5,8

3. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden

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

Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an und ist derzeit nicht operativ tätig.

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

Die VIE-BBI ist an der Entwicklungsgesellschaft BBIP Berlin-Brandenburg International Partner GmbH & CoKG beteiligt, die für die Verfolgung des Projektes „Flughafen Berlin“ tätig war.

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

Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen, Gesellschaften in Verbindung mit Flughäfen und für Gesellschaften beauftragt durch Flughäfen oder Fluglinien. Diese Gesellschaft wurde zur Teilnahme von VIAS an den Ausschreibungen für Sicherheitsdienstleistungen auf griechischen Flughäfen gegründet.

GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.

Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind.

„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH

Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung, etc.

AviaSec Aviation Security GmbH in Liquidation

Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen für den zivilen Luftverkehr. Diese Gesellschaft wurde von VIAS für die Teilnahme an den Ausschreibungen für Sicherheitsleistungen auf deutschen Flughäfen gemeinsam mit dem Hamburger Unternehmen SecuServ Aviation Security and Services Holding International GmbH gegründet.

BTS Holding a.s.

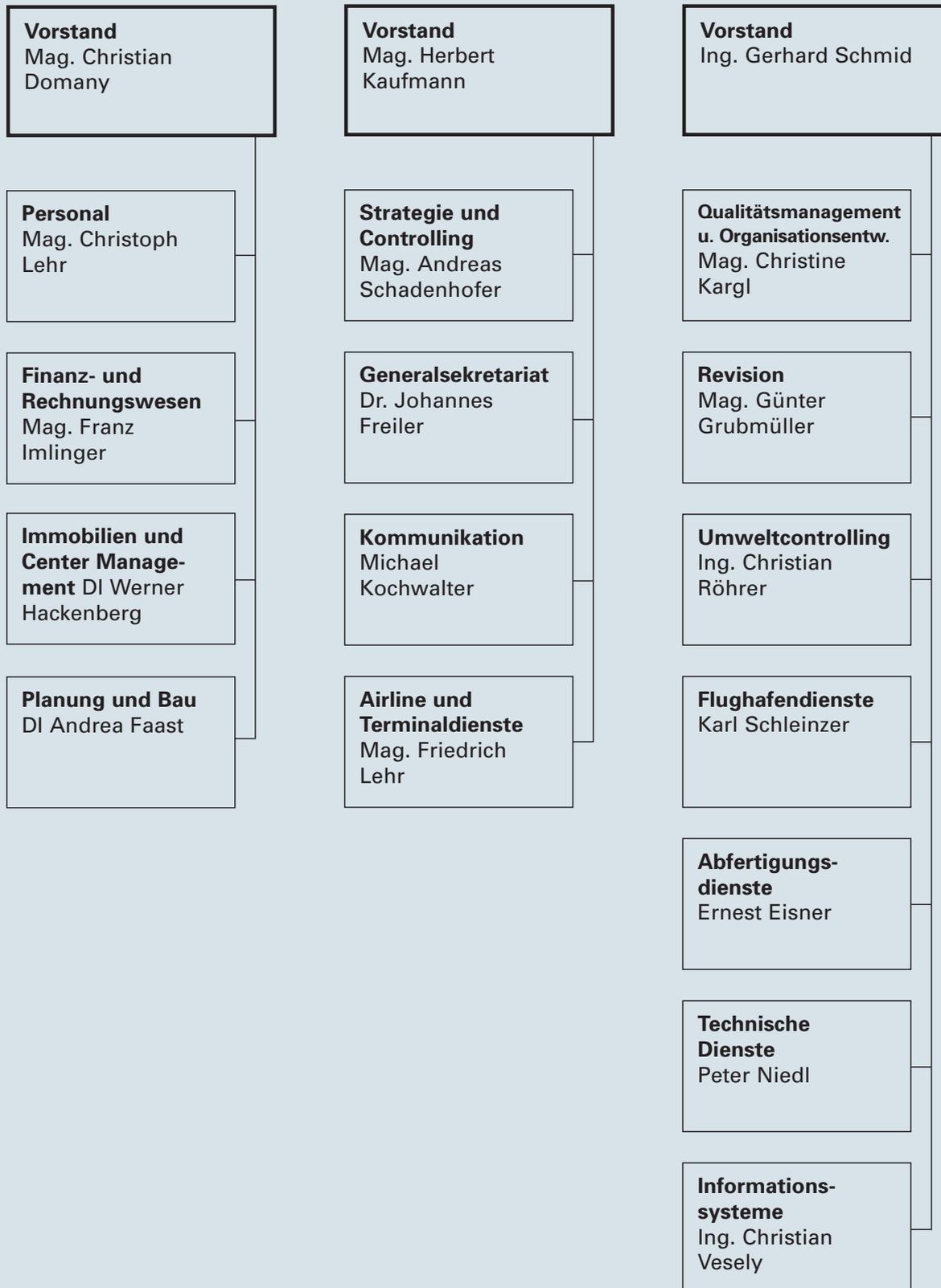
Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Bratislava die Erbringung von Beratungsleistungen.

KSC Holding a.s.

Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen.

Aufbauorganisation Flughafen Wien AG

Organigramm nach Tätigkeitsbereichen



Who is Who

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender

Johannes CORETH, Generaldirektor-Stellvertreter Niederösterreichische Versicherung

Stellvertreter

Komm.-Rat Karl SAMSTAG, Generaldirektor a.D. Bank Austria Creditanstalt AG

Dkfm. Alfred REITER, Vorstandsvorsitzender Investkredit Bank AG i.R.

Mag. Erwin HAMESEDER, Generaldirektor Raiffeisen-Holding NÖ-Wien reg. Gen.m.b.H.

Dr. Christoph HERBST, Rechtsanwalt

Dr. Franz LAUER, Generaldirektor Wiener Städtische Versicherung AG i.R.

Hans-Jörgen MANSTEIN, Manstein Zeitschriftenverlag GesmbH

Komm.-Rat Alfons METZGER, Metzger Realitäten Gruppe

Komm.-Rat Dr. Karl SKYBA, Generaldirektor a.D. Wiener Stadtwerke Holding AG

Vom Betriebsrat wurden delegiert:

Ing. Manfred BIEGLER, Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats

Gerhard GAGER, Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats

Josef GYPSER, Arbeiterbetriebsrat (bis 28. Februar 2005)

Eduard OETTL, Angestelltenbetriebsrat (ab 1. März 2005)

Dieter ROZBORIL, Stellvertretender Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats

Alfred ZIMMER, Stellvertretender Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats

Vertreter der Aufsichtsbehörde

Ministerialrat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitglieder des Vorstands

Mag. Herbert KAUFMANN, Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands

Mag. Christian, DOMANY, Vorstandsmitglied

Ing. Gerhard SCHMID, Vorstandsmitglied

Gesamtprokuristen

Direktor Ernest EISNER

Dr. Johannes FREILER, MBA

Dipl.-Ing. Werner HACKENBERG (ab 14. Dezember 2005)

MMag. Michael HÖFERER

Mag. Franz IMLINGER

Mag. Friedrich LEHR, MBA (ab 14. Dezember 2005)

Direktor Karl SCHLEINZER

Direktor Michael TMEJ

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr neun Sitzungen abgehalten und zwar am 23. Februar, 30. März, 18. Mai, 15. Juni, 6. Juli, 24. August, 28. Oktober, 4. Dezember und 14. Dezember. Am 30. März fand eine Bilanzausschusssitzung des Aufsichtsrats statt. Weiters fanden zehn Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses und drei Sitzungen des Strategieausschusses statt.

Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Die Mitglieder der Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung und berichteten dem Aufsichtsratsgremium.

Corporate Governance Kodex

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

Abschlussprüfung

Die Fa. CONFIDA, Wirtschaftstreuhandgesellschaft m.b.H., Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 1191 Wien, wurde in der 15. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Sie prüfte unter Einbeziehung des Lage- und des Konzernlageberichts den vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2005 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, erstellt nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 2005 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

Feststellung des Jahresabschlusses

Der Bilanzausschuss hat in seinen Sitzungen unter der Anwesenheit und mit Unterstützung des Wirtschaftsprüfers den Jahresabschluss und Lagebericht 2005 der Flughafen Wien AG eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2005 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2005 der Flughafen Wien AG festgestellt.

Gewinnverteilungsvorschlag

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2005 von € 42.005.514,69 eine Dividende von € 2,00 je Aktie, das sind insgesamt € 42.000.000,00, ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 5.514,69 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Dank und Anerkennung

Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2005 geleistete Arbeit und spricht seine Anerkennung aus.

GD Stv. Johannes Coreth, Vorsitzender des Aufsichtsrats

Schwechat, am 22. März 2006

Antwortkarte

- Ja, ich möchte mich auch künftig über die Flughafen Wien AG informieren. Bitte senden Sie mir regelmäßig Ihre Aktionärsbriefe sowie Geschäftsberichte zu.
- Ich ziehe es vor, aktuelle Informationen per e-mail zu erhalten. Meine e-mail-Adresse lautet: _____ @ _____
- Bitte laden Sie mich zu Ihren Unternehmensbesichtigungen bzw. Informationsveranstaltungen ein.
- Bitte nehmen Sie meinen Namen aus der Aktionärsdatei. Ich habe kein weiteres Interesse an Informationen über die Flughafen Wien AG.

Name/Firma: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Postgebühr
zahlt
Empfänger

**AN DIE
FLUGHAFEN WIEN AG
ABT. KOMMUNIKATION
POSTFACH 1
A-1300 WIEN-FLUGHAFEN**

Glossar

AEA: Association of European Airlines – Verband der europäischen Linienfluggesellschaften

Baggage Reconciliation

System (BRS): EDV-gestütztes System, welches alle Gepäckstücke in der Gepäckzentrale scannt. BRS gewährleistet, dass nur Gepäckstücke von Passagieren, die an Bord sind, verladen werden und stellt sicher, dass die Gepäckstücke schnellstmöglich auffindbar sind

Brokerage: Vermittlung von Flugzeugen für Bedarfsflüge

Cargo Nord: Erweiterung der Frachteinrichtungen nördlich der B9 bzw. des Austrian-Crew-Gebäudes

Catchment Area: Geografische Region, innerhalb derer der Flughafen Wien binnen zweier Autostunden erreicht werden kann bzw. von der aus die Anfahrt kürzer ist als zu jedem anderen gleichrangigen Flughafen

Flugbewegungen:
Starts und Landungen

Fluglärmzone: Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird

General Aviation: Allgemeine Luftfahrt

Handling: Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge

Hold Baggage Screening (HBS): Jedes eingeecheckte Gepäckstück, das in den Gepäckraum eines Flugzeugs (= engl. „hold“) eingeladen werden soll, wird mittels X-ray-Kontrolle überprüft

Homecarrier:
Heimische Fluggesellschaft

Hub: Drehscheibe im Luftverkehr

IATA: International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)

Incentive: Tarifpolitische Anreizeffekt zur Erhöhung der Bereitschaft zur Aufnahme von Flugverbindungen und zu Frequenzverdichtungen

Low-Cost-Carrier:
Billigfluglinie

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

Minimum Connecting Time:
Garantierte Mindestumsteigezeit

One-Roof-Konzept: Unterbringung aller Gebäudefunktionen unter einem Dach

Point-to-Point-Verkehr:
Direktflüge ohne Zwischenstopp

Private Aircraft:
Luftfahrzeuge in Privatbesitz

Push-back:
Zurücksetzen eines Luftfahrzeuges, das mit dem Bug zum Gate steht

Ramp Handling: Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitärservice, Passagiertransport, Push-back etc.

Sekundärdestinationen: Flugziele, die nicht täglich angefliegen werden

Trucking: Luftfracht, die auf LKWs transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)

Turnaround(-Zeit): Zeit, die die Bodenabfertigung benötigt, um ein Flugzeug nach der Landung wieder startbereit zu machen

VIE-Skylink: Ein Terminal-Neubau, welcher in hintereinander folgenden Ausbauphasen errichtet wird und sich in nordöstlicher Richtung an die bestehenden Terminals anschließen wird

Vorfeld: „Parkplatz“ der Flugzeuge (Abstellplätze)

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

DVR: 008613
Firmenbuchnummer: FN 42984 m
Firmenbuchgericht:
Landesgericht Korneuburg

Investor Relations:

Robert Dusek
Telefon: +43-1-7007-23126
e-mail: investor-relations@viennaairport.com

Leitung Kommunikation:

Michael Kochwalter
Telefon: +43-1-7007-22300
e-mail: m.kochwalter@viennaairport.com

Externe Kommunikation:

Hans Mayer
Telefon: +43-1-7007-23000
e-mail: h.mayer@viennaairport.com

Disclaimer

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 24. Februar 2006 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr.

Die Online-Ausgabe des Geschäftsberichts 2005 des Flughafen Wien finden Sie auf unserer Homepage

www.viennaairport.com unter:
<http://vie2005de.genesto.com>

Impressum

Herausgeber:
Flughafen Wien Aktiengesellschaft
Abteilung Kommunikation

Beratung und Koordination: BCA Mensalia
Design: Rosebud, Inc.

Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Geschäftsbericht auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Personenbegriffe (Mitarbeiter, Mitarbeiterin) verzichtet und die männliche Form angeführt. Gemeint und angesprochen sind jedoch immer beide Geschlechter.

