



Jahresfinanzbericht
2020
Flughafen Wien AG

www.viennaairport.com

Inhalt

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe _____	5
--	---

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2020	7
--	----------

Die Flughafen-Wien-Gruppe _____	8
Gesamtwirtschaftliches Umfeld _____	10
Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe _____	11
Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien 2020 _____	12
Verkehrsentwicklung der Flughäfen Malta und Košice _____	16
Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien _____	17
Entgelte des Flughafen Malta _____	18
Umsatzentwicklung 2020 _____	19
Entwicklung der Segmente _____	20
Ertragslage 2020 im Überblick _____	24
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur _____	28
Geldflussrechnung _____	31
Investitionen _____	32
Beteiligungen an ausländischen Flughäfen _____	33
Finanzinstrumente _____	34
Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement _____	35
Risiken der zukünftigen Entwicklung _____	36
Innovationsmanagement _____	43
Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess _____	44
Forschung und Entwicklung _____	47
Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB _____	48
Umweltbelange _____	51
Sozial- und Arbeitnehmerbelange _____	55
Achtung der Menschenrechte _____	60
Bekämpfung von Korruption und Bestechung _____	61
Offenlegung gemäß § 243a UGB _____	62
Corporate Governance _____	64
Nachtragsbericht _____	65
Prognosebericht _____	66

Konzernabschluss 2020 der Flughafen Wien AG	67
--	-----------

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung _____	68
Konzern-Gesamtergebnisrechnung _____	69
Konzern-Bilanz _____	70
Konzern-Geldflussrechnung _____	71
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals _____	72

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2020		73
I. Unternehmen	_____	74
II. Grundlagen der Rechnungslegung	_____	75
III. Funktionale Darstellungswährung	_____	76
IV. Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen	_____	77
V. COVID-19 Auswirkungen	_____	80
VI. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	_____	82
VII. Erläuterungen zur Konzernbilanz	_____	98
VIII. Konzern Geldflussrechnung	_____	120
IX. Finanzinstrumente und Risikomanagement	_____	121
X. Sonstige Angaben	_____	136
XI. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden	_____	144
Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG	_____	161
Beteiligungen der Flughafen Wien AG	_____	164
Wesentliche nicht beherrschende Anteile	_____	181
Erklärung des Vorstands	_____	184
Bestätigungsvermerk	_____	185

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020		192
Die Flughafen Wien AG	_____	193
Gesamtwirtschaftliches Umfeld	_____	194
Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien 2020	_____	195
Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien	_____	199
Umsatzentwicklung 2020	_____	200
Ertragslage	_____	201
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur	_____	204
Risiken der zukünftigen Entwicklung	_____	209
Innovationsmanagement	_____	216
Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess	_____	217
Forschung und Entwicklung	_____	220
Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB	_____	221
Umweltbelange	_____	224
Sozial- und Arbeitnehmerbelange	_____	228
Achtung der Menschenrechte	_____	232
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	_____	233
Offenlegung gemäß § 243a UGB	_____	234
Corporate Governance	_____	236
Nachtragsbericht	_____	237
Prognosebericht	_____	238

Einzelabschluss 2020 der Flughafen Wien AG 239

Bilanz der Flughafen Wien AG _____	240
Gewinn- und Verlustrechnung der Flughafen Wien AG _____	241

Anhang zum Jahresabschluss 2020 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft 243

Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss 2020 _____	244
Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden _____	246
COVID-19 Auswirkungen _____	249
Erläuterungen zur Bilanz _____	250
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung _____	258
Sonstige Angaben _____	261
Anlagen zum Anhang _____	264
Tochterunternehmen und Beteiligungen der Flughafen Wien AG _____	265
Entwicklung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln _____	269
Erklärung des Vorstands _____	270
Bestätigungsvermerk _____	271
Glossar _____	277
Impressum _____	279

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

→ Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

(in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	2020	Veränderung	2019	2018	2017
Gesamtumsatz	333,7	-61,1%	857,6	799,7	753,2
davon Airport	133,0	-67,7%	411,7	381,7	368,2
davon Handling & Sicherheitsdienstleistungen	86,1	-48,2%	166,3	163,3	160,7
davon Retail & Properties	70,4	-56,7%	162,6	146,4	126,1
davon Malta	32,2	-67,9%	100,3	92,2	82,4
davon Sonstige Segmente	12,0	-28,2%	16,7	16,2	15,7
EBITDA	54,1	-85,9%	384,8	350,4	326,5
EBITDA-Marge (in %) ¹	16,2	n.a.	44,9	43,8	43,3
EBIT	-86,5	-134,3%	252,3	220,8	191,8
EBIT-Marge (in %) ²	-25,9	n.a.	29,4	27,6	25,5
ROCE (in %) ³	-4,9	n.a.	13,9	12,5	11,0
ROCE nach Steuern (in %) ⁴	-3,7	n.a.	10,4	9,4	8,2
Konzernergebnis	-75,7	-143,1%	175,7	151,9	126,9
Konzernergebnis Muttergesellschaft	-72,8	-145,8%	158,9	137,3	114,7
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	-23,0	-106,2%	373,0	291,2	277,9
Investitionen ⁵	79,9	-53,5%	171,8	165,7	103,6
Ertragsteuern	-25,2	-140,5%	62,2	56,4	46,5
Beschäftigte Köpfe (Flughafen-Wien-Gruppe) ⁶	6.541	-9,5%	7.231	6.330	5.772
Mitarbeiter Jahresdurchschnitt (FTE) (Flughafen Wien Gruppe) ⁷	5.452	1,2%	5.385	4.830	4.624

	31.12.2020	Veränderung	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017
Eigenkapital	1.305,5	-5,5%	1.380,9	1.297,0	1.211,0
Eigenkapitalquote (in %)	60,1	n.a.	60,0	60,1	58,7
Nettoverschuldung	201,9	148,0%	81,4	198,2	227,0
Bilanzsumme	2.173,3	-5,5%	2.300,6	2.158,1	2.063,0
Gearing (in %)	15,5	n.a.	5,9	15,3	18,7

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

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

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

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

5) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien inklusive Rechnungs-korrekturen Vorjahre, exkl. Finanzanlagen

6) Anzahl der Köpfe (Vertragsverhältnisse) ohne Gewichtung nach Beschäftigungsgrad für die Flughafen-Wien-Gruppe im laufenden Jahr

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

→ Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2020	Veränderung	2019	2018	2017
Passagierentwicklung Gruppe					
Flughafen Wien (in Mio.)	7,8	-75,3%	31,7	27,0	24,4
Malta Airport (in Mio.)	1,7	-76,1%	7,3	6,8	6,0
Košice Airport (in Mio.)	0,1	-82,6%	0,6	0,5	0,5
Flughafen Wien und Beteiligungen (VIE, MLA, KSC)	9,7	-75,6%	39,5	34,4	30,9
Verkehrsentwicklung Wien					
Gesamtpassagiere (in Mio.)	7,8	-75,3%	31,7	27,0	24,4
davon Transferpassagiere (in Mio.)	1,5	-79,2%	7,2	6,7	6,4
Flugbewegungen	95.880	-64,1%	266.802	241.004	224.568
MTOW (in Mio. Tonnen) ⁸	4,0	-63,3%	10,9	9,6	8,8
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	217.888	-23,2%	283.806	295.427	287.962
Sitzladefaktor (in %) ⁹	57,4	n.a.	77,3	76,0	74,8

→ Börsetechnische Kennzahlen

	2020	Veränderung	2019	2018	2017
Anzahl der ausgegebenen Aktien (in Mio.)	84,0	0,0%	84,0	84,0	84,0
KGV (per 31.12.)	-35,0	n.a.	20,0	21,1	24,6
Gewinn je Aktie (in €)	-0,87	n.a.	1,89	1,63	1,37
Dividende je Aktie (in €) ¹⁰	0,0	n.a.	0,0	0,89	0,68
Dividendenrendite (per 31.12.; in %)	0,0	n.a.	0,0	2,58	2,02
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	0,0	n.a.	0,0	54,5	49,8
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	2.557,8	-19,3%	3.171,0	2.898,0	2.826,6
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	38,10	-5,9%	40,50	36,30	35,32
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	17,00	-50,1%	34,05	31,50	23,59
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	30,45	-19,3%	37,75	34,50	33,65
Marktgewichtung ATX Prime (per 31.12.; in %)	1,05	n.a.	1,16	1,27	0,92

→ Abkürzungen

Reuters	VIEVVI
Bloomberg	FLU:AV
Nasdaq	FLU-AT
ISIN	AT0000911805
Kassamarkt	FLU
ADR	VIAAY

8) MTOW: Maximum Take off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge

9) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere/angebotene Sitzplatzkapazität

10) Berichtsjahr: Vorschlag an Hauptversammlung



**Konzernlagebericht
für das Geschäftsjahr
2020**

Die Flughafen-Wien-Gruppe

Geschäftsmodell

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) besteht aus drei internationalen Flughäfen in Österreich (Wien), Malta und der Slowakei (Košice) sowie dem Flugplatz Bad Vöslau. Der Flughafen Wien fungiert als bedeutende Drehscheibe für Destinationen in Osteuropa. Als einer der größten Arbeitgeber in Ostösterreich ist er ein wichtiger Wachstums- und Wirtschaftsfaktor für Österreich. Die FWAG beschäftigt mit ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen im Jahresdurchschnitt 5.452 Mitarbeiter (FTE, Vollzeitäquivalent) bzw. 6.541 Personen (Kopfzahl). Die drei internationalen Airports der Gruppe hatten 2020 9,7 Mio. Passagiere (2019: 39,5 Mio. Passagiere).

Fünf Segmente der Geschäftstätigkeit

Airport

Das Segment Airport ist für Betrieb und Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck am Flughafen Wien, die Akquisition neuer Airlines und die Erweiterung des Destinationsangebots verantwortlich.

Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen erbringt Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien-, Charter und General-Aviation-Verkehrs. Zu diesem Segment zählen neben dem Ramp-, Cargo- und Passagier-Handling auch die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen, wie etwa Kontrollen von Personen und Handgepäck sowie die General Aviation und es gewährleistet kurze Umsteigezeiten, hohe Pünktlichkeit und maßgeschneiderte Angebote.

Retail & Properties

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

Malta

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

Segment Sonstige Segmente

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

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

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Das makroökonomische Umfeld, insbesondere das Wirtschaftswachstum, die Währungsrelationen sowie die Entwicklung der verfügbaren Einkommen und des internationalen Handels, haben großen Einfluss auf die Entwicklung des Luftverkehrs. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone betroffen und – aufgrund der geografischen Lage – insbesondere auch von jener der CEE-Region (Zentral- und Osteuropa). Das gilt auch für die Flughäfen Malta und Košice, welche zusätzlich auch durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in ihrer Region wesentlich beeinflusst werden. Wichtige Faktoren für die FWAG sind zudem die ökonomische und politische Lage im Fernen, Mittleren und Nahen Osten sowie in Russland. Der Ausbruch der Coronavirus-Pandemie im Laufe des ersten Quartals 2020 hatte weltweit weitreichende Maßnahmen zur Eindämmung der weiteren Ausbreitung der Krankheit und zum Schutz der Bevölkerung zur Folge, welche zu einem massiven Einbruch der Wirtschaftsleistung und des Flugverkehrs führten. Die Weltwirtschaft ist 2020 um 4,2% geschrumpft, in der Eurozone ist die Wirtschaftsleistung um ca. 7,5%, zurückgegangen. Die Aussicht auf eine effektive und für breite Bevölkerungsgruppen verfügbare Impfung lässt jedoch auf eine graduelle Erholung hoffen. Derzeitige Prognosen gehen davon aus, dass die vor der Corona-Krise erzielte weltweite Wirtschaftsleistung wieder gegen Ende 2021 erreicht wird. (Quelle: OECD – Economic Outlook, Dezember 2020) Prognostiziert sind 2021 Wachstumsraten für die Eurozone von 3,6% und 3,3% in 2022, bei großer Prognose-Unsicherheit. (Quelle: OECD – Economic Outlook, Dezember 2020). In Österreich wird 2020 mit einem Rückgang des BIP in Höhe von 7,3% gerechnet. Eine Erholung wird erst ab dem zweiten Quartal 2021 erwartet. (Quelle: WIFO Konjunkturprognose, 18. Dezember 2020). Die Coronavirus-Pandemie prägt auch die Lage am Arbeitsmarkt. Die Arbeitslosenquote erreichte 10,2%, ein höherer Anstieg konnte durch die ausgedehnten Kurzarbeitsprogramme verhindert werden. Eine Erholung wird nur langsam eintreten. Bis 2023, so die Prognosen, sinkt die Arbeitslosigkeit geringfügig auf 8,9% während die Inflation sich moderat auf 1,3% abschwächt. (Quelle: OeNB – Gesamtwirtschaftliche Prognose, Dezember 2020; WIFO – Konjunkturprognose Dezember 2020).

→ Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft

Die Coronavirus-Pandemie hatte auch drastische Auswirkungen auf den Tourismus in Österreich. Nach dem Rekordjahr 2019 sanken die Nächtigungen 2020 um 35,9%, wobei Nächtigungen ausländischer Gäste um 41,2% zurückgingen, inländische Nächtigungen fielen um 20,8%. Am stärksten betroffen war die Bundeshauptstadt Wien, die Nächtigungen gingen im Jahr 2020 um 74% auf 4,6 Mio. zurück (2019: 17,5 Mio.). (Quelle: Statistik Austria)

→ Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit

Auch die Reisetätigkeit der österreichischen Bevölkerung litt stark unter der Pandemie. Während in den ersten drei Quartalen 2019 noch 16,8 Mio. Urlaubsreisen getätigt wurden, fiel dieser Wert 2020 auf 11,5 Mio., ein Minus von knapp 32%. Urlaubsreisen innerhalb Österreichs sanken im selben Zeitraum nur um 2%. Noch stärker betroffen waren Geschäftsreisen. In den ersten drei Quartalen 2020 lagen diese um 40,5% unter den Werten des Vorjahreszeitraums. (Quelle: Statistik Austria).

Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe

Kumulierte Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe

Verkehrskennzahlen VIE, MLA, KSC	2020	Veränderung	2019
Gesamtpassagiere	9.657.416	-75,6%	39.527.803
davon Lokalpassagiere	8.132.024	-74,7%	32.135.634
davon Transferpassagiere	1.508.810	-79,2%	7.237.646
Flugbewegungen	116.349	-64,2%	324.740
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	233.680	-22,2%	300.266

Die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive ihrer Auslandsbeteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete 2020 aufgrund der COVID-19 Pandemie einen drastischen Rückgang von 75,6% auf 9,7 Mio. Passagiere.

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien 2020

Deutliches Passagierminus (-75,3%) durch Ausbruch der Coronavirus-Pandemie

Verkehrskennzahlen	2020	Veränderung	2019	2018
Gesamtpassagiere (in Mio.)	7,8	-75,3%	31,7	27,0
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	6,3	-74,1%	24,3	20,3
davon Transferpassagiere (in Mio.)	1,5	-79,2%	7,2	6,7
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,0	-89,5%	0,2	0,1
Flugbewegungen	95.880	-64,1%	266.802	241.004
MTOW (in Mio. Tonnen)	4,0	-63,3%	10,9	9,6
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	217.888	-23,2%	283.806	295.427
Sitzladefaktor in %	57,4	n.a.	77,3	76,0
Anzahl der Destinationen	201	-7,4%	217	205
Anzahl der Airlines	75	-2,6%	77	74

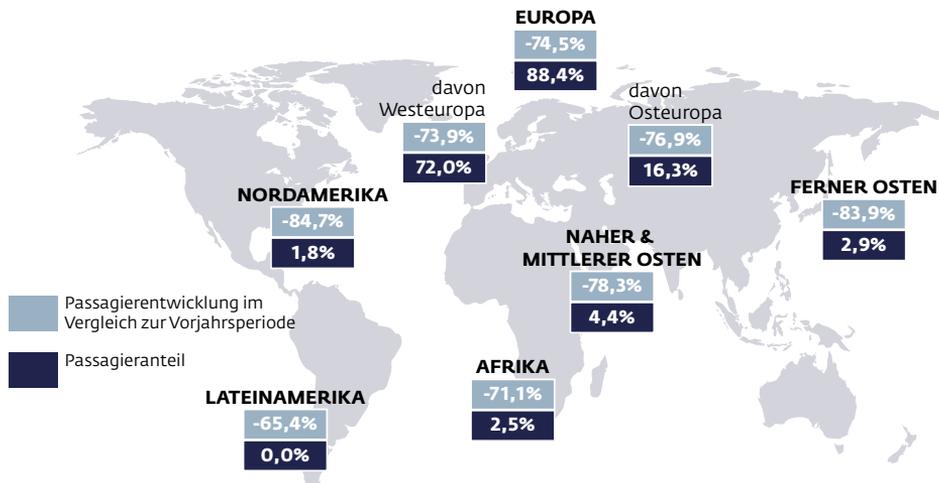
Die weltweiten Auswirkungen der globalen COVID-19-Pandemie waren auch am Flughafen Wien deutlich spürbar. 2020 wurden insgesamt lediglich 7.812.938 Passagiere abgefertigt ein Minus von 75,3%, ein Passagierstand, der zuletzt im Jahr 1994 erreicht wurde. In den ersten zwei Monaten 2020 setzte sich die erfolgreiche Verkehrsentwicklung der Vergangenheit mit 4.111.134 Reisenden noch weiter fort, dies ist mehr als die Hälfte des Gesamtaufkommens von 2020. Ab Ende Februar begannen erste negative Effekte der Ausbreitung des Coronavirus, ab Mitte März kam es aufgrund der weltweiten Reisewarnungen für mehrere Monate nahezu zum Erliegen des Passagierverkehrs. Auch über die Sommermonate gab es durch weiterhin bestehende Reisewarnungen und sich kontinuierlich verändernde Reiserichtlinien nur eine schwache Erholung, so etwa zu Urlaubsdestinationen innerhalb Europas. Durch erneute Reiserestriktionen im Herbst und weitere Lockdowns in Österreich gegen Ende des Jahres, setzte sich der Einbruch bei den Passagierzahlen bis Jahresende fort. Die Zahl der Lokalpassagiere sank im Vergleich zum VJ auf 6.298.880 Fluggäste – Rückgang von 74,1%. Der Anteil am Gesamtpassagieraufkommen erhöhte sich um 3,8 Prozentpunkte auf 80,6%. Der Transferverkehr ging auf 1.497.946 Passagiere (minus 79,2%) zurück. Der COVID-19 Pandemie geschuldet, entwickelten sich die wesentlichen Verkehrskennzahlen ebenfalls negativ. Die Zahl der Flugbewegungen verringerte sich um 64,1% auf insgesamt 95.880 Starts und Landungen, die durchschnittliche Auslastung (Sitzladefaktor) der Linien- und Charterflüge reduzierte sich um 19,9 Prozentpunkte auf 57,4% und das Höchstabfluggewicht (MTOW) ging um 63,3% auf 3.987.681 Tonnen zurück. Das Frachtaufkommen verzeichnete dagegen einen verhältnismäßig geringeren Rückgang um 23,2% auf 217.888 Tonnen. 2020 wurde der Flughafen Wien von 75 Fluglinien angefliegen, die 201 Destinationen in 65 Ländern im Linienverkehr bedienten.

Passagierentwicklung am Flughafen Wien

→ Aufkommen abfliegender Passagiere 2020 (Linie und Charter) nach Regionen

Regionen	2020	2019	Veränderung	Anteil 2020	Anteil 2019	Veränd. Anteil in %-Punkten
Westeuropa	2.801.567	10.717.728	-73,9%	72,0%	68,0%	+4,0
Osteuropa*	635.285	2.755.423	-76,9%	16,3%	17,5%	-1,1
Ferner Osten*	112.304	698.436	-83,9%	2,9%	4,4%	-1,5
Naher und Mittlerer Osten	172.979	797.495	-78,3%	4,4%	5,1%	-0,6
Nordamerika	70.087	459.377	-84,7%	1,8%	2,9%	-1,1
Afrika	96.353	333.305	-71,1%	2,5%	2,1%	+0,4
Lateinamerika	205	593	-65,4%	0,0%	0,0%	0,0
Gesamt	3.888.780	15.762.357	-75,3%	100,0%	100,0%	

*) Abweichung zu 2019 veröffentlichten Verkehrszahlen durch Aktualisierung der Destinationszuteilung in den jeweiligen Regionen



Abgeflogene Passagiere, Entwicklung 2020 im Vergleich zu 2019 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2020

Im Jahr 2020 verzeichneten alle Regionen aufgrund der COVID-19-Pandemie und der daraus resultierenden Reiserestriktionen einen enormen Rückgang. Nach Westeuropa sank das Passagieraufkommen um 73,9% auf 2.801.567 abfliegende Passagiere. Der Anteil dieser Region am Passagieraufkommen stieg um 4,0 Prozentpunkte auf 72,0% an. In Richtung Osteuropa wurden 635.285 abfliegende Reisende abgefertigt, dies entspricht einem Rückgang von 76,9%. Der Anteil der Reisenden in diese Region ging um 1,1 Prozentpunkte auf 16,3% zurück. Der Ferne Osten verzeichnete einen Rückgang von 83,9% auf 112.304 abfliegende Passagiere. Der Anteil am Passagieraufkommen verringerte sich um 1,5 Prozentpunkte auf 2,9%. Das Passagieraufkommen in den Nahen und Mittleren Osten ist um 78,3% auf 172.979 abfliegende

Reisende zurückgegangen. Der Anteil der Region am Gesamtpassagieraufkommen reduzierte sich um 0,6 Prozentpunkte auf 4,4%. Nach Nordamerika ging das Passagieraufkommen um 84,7% auf 70.087 abfliegende Reisende zurück. Der Marktanteil der Region verringerte sich um 1,1 Prozentpunkte auf 1,8%. Der Verkehr nach Afrika sank um 71,1% auf 96.353 abfliegende Passagiere. Der Marktanteil der Region am Gesamtpassagieraufkommen erhöhte sich um 0,4 Prozentpunkte auf 2,5%.

Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

→ Passagieraufkommen nach Airlines 2020

Fluglinie	2020	Veränderung	2019	Anteil 2020	Anteil 2019
Austrian	3.023.467	-77,9%	13.673.856	38,7%	43,2%
Ryanair/Lauda	1.158.848	-56,4%	2.656.939	14,8%	8,4%
Wizz Air	865.336	-58,4%	2.080.809	11,1%	6,6%
Eurowings	362.453	-84,1%	2.277.788	4,6%	7,2%
Lufthansa	228.314	-68,7%	730.061	2,9%	2,3%
easyJet	210.845	-82,9%	1.235.356	2,7%	3,9%
Turkish Airlines	205.927	-62,6%	550.309	2,6%	1,7%
SWISS	121.481	-72,7%	445.260	1,6%	1,4%
Emirates	119.630	-71,2%	415.533	1,5%	1,3%
KLM Royal Dutch Airlines	117.891	-68,9%	379.618	1,5%	1,2%
Sonstige	1.398.746	-80,6%	7.216.660	17,9%	22,8%
davon Lufthansa-Gruppe ¹	3.772.787	-78,2%	17.318.078	48,3%	54,7%
davon Low-Cost Carrier ²	2.509.876	-67,2%	7.663.225	32,1%	24,2%
Passagiere Gesamt	7.812.938	-75,3%	31.662.189	100,0%	100,0%

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

2) Abweichung zu Lagebericht 2019 durch Aktualisierung der LCC-Zuteilung

Austrian Airlines, nach wie vor der größte Kunde am Standort, verzeichnete aufgrund der Pandemie, im Vergleich zu den anderen stationierten Fluglinien am Standort, den größten relativen Rückgang in Höhe von 77,9%. 2020 wurden 3.023.467 Passagiere von Austrian abgefertigt. Der Anteil am Gesamtpassagieraufkommen ging um 4,5 Prozentpunkte auf 38,7% zurück. Der Linienverkehr wurde mit Beginn des ersten Lockdowns in Österreich von 18.3. bis einschließlich 14.6. eingestellt. Die Airline führte in diesem Zeitraum, in Zusammenarbeit mit der Regierung, zahlreiche Repatriierungsflüge für gestrandete Passagiere sowie Frachtflüge für medizinisches Equipment durch. Auch der zweitgrößte Carrier am Standort, Ryanair/Lauda, setzte den Flugbetrieb von 16.3. bis einschließlich 23.6. aus. 2020 hat die Airline 1.158.848 (minus 56,4%) Fluggäste befördert. Trotz des Passagierückganges konnte der Marktanteil um 6,4 Prozentpunkte auf 14,8% am Gesamtpassagieraufkommen ausgebaut werden. Wizz Air stellte aufgrund der Pandemie die Durchführung von Linienflügen von 24.3. bis inklusive 30.4. ein. Der Marktanteil am Gesamtpassagieraufkommen steigerte sich aufgrund erhöhter Kapazitäten vor Ausbruch der Pandemie im Jänner und Februar sowie der im Vergleich zur

Konkurrenz zeitigen Wiederaufnahme Anfang Mai um 4,5 Prozentpunkte auf 11,1%. 2020 hat die Fluggesellschaft 865.336 (minus 58,4%) Reisende gezählt.

Rückgang beim Frachtaufkommen (minus 23,2%)

Der Frachtbereich konnte sich auch im Jahr 2020 mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 94,6% gegenüber dem zweiten Cargo-Handling-Anbieter (Swissport) in einem sehr schwierigen wirtschaftlichen Gesamtumfeld behaupten. Das von der FWAG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 206.085 Tonnen, was einem Minus von 24,0% gegenüber 2019 entspricht. Die negative Entwicklung ist bedingt durch die zeitweise vollständige Einstellung und Ausdünnung der Langstreckenverbindungen und die weltweit generell gedämpften Wirtschaftsaktivitäten. Die gesamte 2020 umgeschlagene Frachtmenge am Flughafen Wien (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 217.888 Tonnen, was ebenso einem Rückgang von 23,2% entspricht. Während es bei der abgefertigten Luftfracht im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von 27,6% auf 148.172 Tonnen gab, blieb das Trucking-Volumen mit einem Wert von 69.715 Tonnen relativ konstant (-11,8%). Innerhalb der Luftfracht konnte vor allem das Frachter-Segment mit einem Wachstum von 27,9% den Rückgang der Belly-Fracht ein wenig kompensieren. Während der Export um minus 32,8% einbrach, blieb der Import mit einem Rückgang von lediglich minus 14,1% relativ stabil. Ursache hierfür war neben den importierten Hilfsgütern, vor allem dass der Flughafen Wien seine Drehscheibenfunktion nach Mittel- und Osteuropa für die Elektronik- und Automobilindustrie behaupten konnte.

Verkehrsentwicklung der Flughäfen Malta und Košice

→ Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen)

Verkehrskennzahlen	2020	Veränderung	2019
Gesamtpassagiere (in Mio.)	1,7	-76,1%	7,3
Flugbewegungen	18.982	-63,4%	51.910
MTOW (in Mio. Tonnen)	0,7	-64,0%	2,0
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	15.788	-3,9%	16.422

Noch im Jänner (+14,2%) und Februar (+17,3%) 2020 konnte ein positiver Trend im Passagierwachstum registriert werden. Ab 21.3. bis Ende Juni 2020 verhängte die maltesische Regierung wegen der COVID-19-Pandemie ein generelles Flugverbot. In diesem Zeitraum waren lediglich Rückführungsflüge, humanitäre Hilfsflüge und Frachtflüge erlaubt. Im zweiten Quartal wurden 94% der 311 Rückführungsflüge von Air Malta durchgeführt. Am 1.7.2020 nahm der Flughafen Malta den Betrieb wieder auf, da das Reiseverbot für eine Reihe ausgewählter Märkte aufgehoben wurde. Mitte Juli wurden weitere Beschränkungen gelockert, sodass auch Passagiere aus Großbritannien wieder nach Malta reisen konnten. Doch aufgrund der europaweiten Reisebeschränkungen im dritten und vierten Quartal konnte der ermutigende Trend der Sommermonate nicht fortgesetzt werden. Im Winter des Berichtjahres waren 8 Fluglinien mit minimaler Auslastung aktiv.

→ Košice (at-Equity-Beteiligung)

Verkehrskennzahlen	2020	Veränderung	2019
Gesamtpassagiere (in Mio.)	0,1	-82,6%	0,6
Flugbewegungen	1.487	-75,3%	6.028
MTOW (in Mio. Tonnen)	0,0	-78,7%	0,2
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	5	-87,6%	38

Alle Verkehrsarten waren von der Reduktion betroffen, der stärkste Einbruch erfolgte im Charterverkehr, der geringste Rückgang war im Verkehr mit UK zu sehen. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie waren besonders im Zeitraum Ende März bis Ende Juni 2020 durch behördlich verfügter Einstellung des Linienflugbetriebs und ab November 2020 durch Reisebeschränkungen und die daraus folgenden Verkehrsrückgänge zu bemerken. Ryanair hat kurzzeitig zwei neue Destinationen (Prag, Liverpool) aufgenommen.

Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie das Prozedere der Anpassungen für 2020 wurden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt. Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltsystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1.1.2020 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – BMK) vereinbarten und im FEG verankerten Price-Cap-Formel-Modells. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgelts gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt, das landseitige Infrastrukturentgelt und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgelts Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die zwölf Monate jeweils vom 1.8. bis 31.7. gerechnet werden. Im Falle eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate. Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die FWAG folgende Änderungen der Entgelte ab 1.1.2020, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden:

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

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) betrug unverändert € 0,46 pro abfliegendem Passagier. Das Sicherheitsentgelt betrug unter Berücksichtigung der Änderung gemäß Price-Cap-Formel im Jahr 2020 € 8,32 pro abfliegendem Passagier. Der Transfer-Incentive, welcher die Rolle des Flughafen Wien als Umsteigeflughafen stärken soll, betrug im Jahr 2020 € 12,50 pro abfliegendem Transferpassagier. Ergänzend wurde mit dem Volumen-Incentive das nachhaltige Passagierervolumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert. Zudem wurde mit dem Success-Based-Incentive eine Start-Up-Hilfe zur Entwicklung von zusätzlichem Passagier-Wachstum unter gewissen Bedingungen fortgeführt. Die FWAG hat des Weiteren auch 2020 das Incentive-Programm – bestehend aus dem Destinations- und Frequenz-Incentive sowie dem Frequenzdichte-Incentive –, welches die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert, fortgesetzt. Aufgrund der COVID-19 Pandemie und dem damit verbundenen drastischen Rückgang des Luftverkehrs wird Passagierfluglinien jeweils für das Jahr 2020 der Landentgelt-Incentive und für das Jahr 2021 der Ramp-Up-Incentive angeboten, welche den Fluglinien die Wiederaufnahme des Flugverkehrs von und zum Flughafen Wien ermöglichen sollen.

Entgelte des Flughafen Malta

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

Umsatzentwicklung 2020

Externe Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Airport	133,0	-67,7%	411,7
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	86,1	-48,2%	166,3
Retail & Properties	70,4	-56,7%	162,6
Malta	32,2	-67,9%	100,3
Sonstige Segmente	12,0	-28,2%	16,7
Externer Konzernumsatz	333,7	-61,1%	857,6

Die aufgrund der COVID-19-Pandemie weltweit eingeführten Einreise- und Kontaktbeschränkungen und die damit einhergehenden Flugplankürzungen sorgten für Umsatzreduktionen in allen Segmenten. Die Details zur Umsatzentwicklung finden sich in den nachfolgenden Kapiteln.

Entwicklung der Segmente

Ergebnis der Segmente 2020

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze	164,5	124,3	90,4	32,2	93,7	-171,5	333,7
Betriebsleistung	167,0	124,8	93,2	32,3	95,4	-171,5	341,2
Betriebsaufwand*	237,2	153,6	76,0	38,3	94,0	-171,5	427,6
EBITDA	17,1	-19,6	36,0	5,8	14,7		54,1
EBITDA-Marge in %	10,4	-15,7	39,8	18,2	15,7		16,2
EBIT	-70,2	-28,9	17,2	-6,0	1,4		-86,5
EBIT-Marge in %	-42,7	-23,2	19,1	-18,6	1,5		-25,9

*inkl. Abschreibungen, Wertminderungen sowie at Equity Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente

Ergebnis der Segmente 2019

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

*inkl. Abschreibungen, Wertminderungen sowie at Equity Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente

Segment Airport

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Aircraftbezogene Entgelte	22,3	-71,4%	78,1
Passagierbezogene Entgelte	77,9	-72,0%	277,8
Infrastrukturerelöse & Dienstleistungen	32,8	-41,2%	55,8
Umsatz Segment Airport	133,0	-67,7%	411,7

Die Erlöse aus aircraftbezogenen Entgelten sanken im Vorjahresvergleich um 71,4% auf € 22,3 Mio. (2019: € 78,1 Mio.), einhergehend mit dem Rückgang des MTOW (minus 63,3%) sowie der ab Ende März nicht verrechneten Landetarife und der gemäß Indexformel angehobenen

Entgelte. Mit einem Anteil von 39,9% (2019: 48,0%) leistet das Segment wie schon in den Vorjahren den größten Beitrag zum Konzernumsatz. Die internen Umsatzerlöse reduzierten sich im Periodenvergleich u.a. durch angepasste interne Vermietungserlöse um 7,2% auf € 31,5 Mio. Die anderen Erträge reduzierten sich u.a. aufgrund geringerer aktivierter Eigenleistungen um 62,8% auf € 2,4 Mio. Der Materialaufwand erhöhte sich trotz Kostensenkungen aufgrund eines geringeren Verbrauchs an Durchlaufmaterial, Enteisungsmaterial und Treibstoffen im Periodenvergleich um € 3,9 Mio. auf € 8,2 Mio. (2019: € 4,3 Mio.), bedingt durch höhere bezogene Leistungen für PCR Tests, denen jedoch entsprechende externe Erlöse gegenüberstehen. Die Reduktion des Personalaufwandes ist im Wesentlichen auf die ab 16.3.2020 eingeführte Kurzarbeit und die damit einhergehenden Maßnahmen betreffend Abbau von Urlaub und Überstunden zurückzuführen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten aufgrund des mit Beginn der Pandemie eingeleiteten Kostensenkungsprogramms um 70,2% auf € 13,9 Mio. (2019: € 46,6 Mio.) reduziert werden. Das betrifft insbesondere Einsparungen bei den Instandhaltungsaufwendungen, Fremdleistungen, Marktkommunikation und sonstigen Betriebsaufwendungen. Der interne Betriebsaufwand beläuft sich 2020 auf € 95,6 Mio. und ist im Vorjahresvergleich einsparungsbedingt um € 67,8 Mio. gesunken. Im Segment Airport reduzierte sich demzufolge das EBITDA um 90,9% auf € 17,1 Mio. (2019: € 187,6 Mio.). Unter Berücksichtigung der Abschreibungen im Ausmaß von € 87,3 Mio. inklusive einer Sonderabschreibung in Höhe von € 7,0 Mio. (2019: € 83,7 Mio.) wurde ein Segment-EBIT in Höhe von minus € 70,2 Mio. nach plus € 104,0 Mio. im VJ erzielt.

Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Vorfeldabfertigung	43,4	-56,3%	99,2
Frachtabfertigung	28,2	-17,4%	34,2
Sicherheitsdienstleistungen	3,1	-46,5%	5,8
Verkehrsabfertigung	4,4	-76,1%	18,4
General Aviation, Sonstiges	7,0	-19,2%	8,7
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen	86,1	-48,2%	166,3

Die Umsatzerlöse aus der Vorfeldabfertigung reduzierten sich aufgrund des pandemiebedingten Bewegungsrückgangs sowie geringerer Enteisungserlöse um 56,3% auf € 43,4 Mio. (2019: € 99,2 Mio.). Die Erlöse aus der Frachtabfertigung reduzierten sich aufgrund des Mengenrückgangs zum VJ um 17,4% auf € 28,2 Mio. (2019: € 34,2 Mio.). Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) beläuft sich auf 89,8% (2019: 85,0%). Die internen Umsatzerlöse reduzierten sich um 53,5% auf € 38,2 Mio. (2019: € 82,2 Mio.) aufgrund von geringeren Weiterverrechnungen von internen Leistungen (Kosteneinsparungen und geringere Inanspruchnahme von Konzernleistungen). Der Materialaufwand lag mit € 4,5 Mio. um 47,4% unter dem Vorjahresniveau, was auf den geringeren Verbrauch von Treibstoffen, Enteisungsmitteln, Dienstbekleidungen und sonstigem Material zurückzuführen ist. Der Personalaufwand sank trotz geringfügig höherer durchschnittlicher Mitarbeiterzahl (plus 2 Personen auf 3.283 Mitarbeiter) um 38,9% auf € 110,5 Mio. (2019: € 180,9 Mio.). Die Reduktion ist auch in diesem Segment auf die ab 16.3.2020 eingeführte Kurzarbeit und die damit einhergehenden Maßnahmen betreffend Abbau von Urlaub und Überstunden zurückzuführen. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultiert im Wesentlichen aus

geringeren Aufwendungen für Fremdleistungen, Instandhaltungen, und kurzfristigen Mietaufwendungen aufgrund des eingeleiteten Kostensenkungsprogrammes. Das EBITDA des Segments Handling & Sicherheitsdienstleistungen reduzierte sich 2020 insbesondere aufgrund der gesunkenen Umsätze auf minus € 19,6 Mio. (2019: plus € 15,8 Mio.).

Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Parkerlöse	17,6	-64,9%	50,1
Vermietung	27,3	-1,9%	27,8
Center Management & Hospitality	25,5	-69,9%	84,6
Umsatz Segment Retail & Properties	70,4	-56,7%	162,6

Die Reduktion der externen Umsatzerlöse im Segment Retail & Properties ist im Wesentlichen auf geringere Erlöse aus dem Centermanagement & Hospitality, welche um 69,9% auf € 25,5 Mio. fielen (2019: € 84,6 Mio.), zurückzuführen. Auch die Parkerlöse von € 17,6 Mio. liegen um 64,9% bzw. € 32,5 Mio. unter dem Vorjahreswert (2019: € 50,1 Mio.). Der Anteil des Segments Retail & Properties am Konzernumsatz betrug 21,1% (2019: 19,0%). Die internen Umsatzerlöse erhöhten sich um 39,3% auf € 20,0 Mio. aufgrund interner Verrechnungen der PCR Tests, während die anderen Erträge aufgrund eines Einmaleffektes aus Grundstücksverkäufen im Vorjahr auf € 2,9 Mio. zurückgingen (2019: € 5,1 Mio.). Der Personalaufwand sank bei einem Mitarbeiterstand von 140 Personen (2019: 145 Personen) um 39,3% auf € 8,6 Mio. (2019: € 14,1 Mio.) insbesondere aufgrund der ab 16.3.2020 eingeführten Kurzarbeit. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich aufgrund geringerer sonstiger Aufwendungen (Lounges), Instandhaltungen, Marktkommunikation und Fremdleistungen um 55,2% von € 17,6 Mio. auf € 7,9 Mio. Das EBITDA des Segments Retail & Properties reduzierte sich aufgrund der gesunkenen Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2020 von € 103,3 Mio. um 65,2% auf € 36,0 Mio. Die im Vorjahresvergleich um € 1,1 Mio. höheren Abschreibungen sind auf die Inbetriebnahme des Office Park 4 zurückzuführen. Das EBIT reduzierte sich ebenfalls um 79,9% auf € 17,2 Mio. (2019: € 85,6 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 39,8% (2019: 58,4%), die EBIT-Marge 19,1% (2019: 48,4%).

Segment Malta

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Airport	17,9	-74,8%	70,8
Retail & Property	14,0	-51,9%	29,2
Sonstiges	0,3	-11,5%	0,4
Umsatz Segment Malta	32,2	-67,9%	100,3

Die airportbezogenen Umsätze, welche Erträge aus Tarifen, Aviation-Konzessionen und PRM-Services enthalten, reduzierten sich im Periodenvergleich um 74,8% auf € 17,9 Mio. (2019: € 70,8 Mio.), was primär auch in diesem Segment auf den pandemiebedingt rückläufigen Verkehr zurückzuführen ist. Aber auch die Erlöse aus Retail-Outlets, Vermietungen inklusive VIP-Lounges und Parkerlösen zeigen einen Umsatzseinbruch von 51,9% auf € 14,0 Mio. (2019: € 29,2 Mio.). Maßnahmen zur Einsparung von Kosten beinhalten neben Gehaltsverzicht auch Einsparungen bei den operativen Kosten. Weiters wurden Unterstützungen der maltesischen Regierung von Malta in Anspruch genommen. Der Materialaufwand lag um € 1,1 Mio. unter

dem Vorjahresniveau von € 3,1 Mio. Die Personalaufwendungen reduzierten sich trotz eines nur gering gesunkenen Personalstands und kollektivvertraglichen Erhöhungen um 19,4% auf € 8,6 Mio. (2019: € 10,7 Mio.). Der sonstige betriebliche Aufwand konnte um 31,4% auf € 15,8 Mio. reduziert werden und setzte sich u.a. aus Aufwendungen für Sicherheitspersonal, Reinigung, PRM-Leistungen, sonstigen Fremdpersonalleistungen, EDV, Airline-Marketing und Instandhaltungen zusammen. Für 2020 verzeichnete das Segment Malta ein EBITDA von € 5,8 Mio. (2019: € 63,5 Mio.) und eine EBITDA-Marge von 18,2% nach 63,3% im Vorjahr. Nach Berücksichtigung der Abschreibungen in Höhe von € 11,8 Mio. (2019: € 11,1 Mio.) belief sich das EBIT auf minus € 6,0 Mio. (2019: plus € 52,4 Mio.), was einer EBIT-Marge von minus 18,6% entspricht (2019: 52,3%).

Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Ver- und Entsorgung	6,6	-26,0%	8,9
Telekommunikation und EDV	3,1	3,0%	3,0
Materialwirtschaft	0,6	-62,8%	1,5
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten (VAT)	0,4	-57,1%	1,0
Facility-Management, bauliche Instandhaltung	0,2	-67,3%	0,5
Besucherzentrum	0,1	-84,2%	0,6
GET2	0,6	-17,8%	0,8
Sonstiges	0,4	-2,5%	0,4
Umsatz Sonstige Segmente	12,0	-28,2%	16,7

Der Rückgang der externen Umsätze resultiert im Wesentlichen aus den pandemiebedingt geringeren Leistungsverrechnungen der Bereiche Ver- und Entsorgung, der Materialwirtschaft und dem Bereich Elektrotechnik, Sicherheitsequipment und Werkstätten. Die internen Erlöse reduzierten sich zum VJ um 33,2% auf € 81,7 Mio. (2019: € 122,3 Mio.). Die anderen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) betragen € 1,7 Mio. (2019: € 1,5 Mio.). Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen ging im Periodenvergleich um 43,2% auf € 13,4 Mio. zurück (2019: € 23,6 Mio.), insbesondere aufgrund des geringeren Verbrauchs an Treibstoffen, Energie und sonstigem Verbrauchsmaterial. Der Personalaufwand sank kurzarbeitsbedingt bei einem durchschnittlichen Personalstand von 1.114 Mitarbeitern (2019: 1.019) um 36,0% von € 67,2 Mio. auf € 43,0 Mio. Gegenläufig wirken höhere Aufwendungen aufgrund der Vollkonsolidierung der GET2 ab 01.05.2019. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen fielen im Vergleich zum VJ von € 27,9 Mio. auf € 12,7 Mio. was auf geringere Instandhaltungen, Fremdleistungen sowie Rechts- Prüf- und Beratungskosten zurückzuführen ist. Der interne Aufwand beläuft sich auf € 10,3 Mio. und reduzierte sich um 0,6 %. Das at-Equity-Ergebnis spiegelt das operative Ergebnis der at-Equity-Beteiligungen Flughafen Košice und City Airport Train (CAT) wider. 2020 wurden negative operative Ergebnisse in Höhe von € 1,2 Mio. verzeichnet (2019: positive operative Ergebnisse € 3,2 Mio.). In Summe verzeichnete das Segment Sonstige Segmente ein EBITDA von € 14,7 Mio. (2019: € 14,7 Mio.). Nach Berücksichtigung der Abschreibungen (inkl. einer Sonderabschreibung in Höhe von € 1,0 Mio.) von € 13,4 Mio. (2019: € 11,6 Mio.) konnte ein Segment-EBIT von € 1,4 Mio. (2019: € 3,0 Mio.) erzielt werden. Die EBITDA-Marge betrug 15,7% (2019: 10,5%), die EBIT-Marge belief sich auf 1,5% (2019: 2,2%).

Ertragslage 2020 im Überblick

Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung, in € Mio.

Konzernergebnis	2020	Veränderung	2019
Umsatzerlöse	333,7	-61,1%	857,6
Sonstige betriebliche Erträge	7,5	-45,3%	13,7
Betriebsleistung	341,2	-60,8%	871,3
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-285,9	-41,6%	-489,7
At-Equity-Ergebnisse	-1,2	-137,9%	3,2
EBITDA	54,1	-85,9%	384,8
Abschreibungen inkl. Wertminderungen	-140,6	6,1%	-132,5
EBIT	-86,5	-134,3%	252,3
Finanzergebnis	-14,4	0,0%	-14,4
EBT	-100,9	-142,4%	237,9
Steuern	25,2	-140,5%	-62,2
Periodenergebnis	-75,7	-143,1%	175,7
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	-3,0	-117,8%	16,8
davon Ergebnis Muttergesellschaft	-72,8	-145,8%	158,9
Gewinn je Aktie in €	-0,87	-145,8%	1,89

Die COVID-19-Pandemie sorgte für Umsatzreduktionen in allen Segmenten. Wegen der durch Urlaubsreisen bedingten Saisonalität des Flughafengeschäfts generiert die FWAG normalerweise im 2. und 3. Quartal die höchsten Umsätze. Diese Entwicklung spiegelt sich im Geschäftsjahr pandemiebedingt nicht wider. Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich zum VJ um 45,3% auf € 7,5 Mio. (2019: € 13,7 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf geringere aktivierte Eigenleistungen für Bauprojekte und den Einmaleffekt aus einem Grundstücksverkauf im 1.Quartal 2019 zurückzuführen. Weiters sind in den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen Förderungen in Höhe von € 1,7 Mio. im Zusammenhang mit dem Lockdown als Umsatzerersatz dargestellt.

→ Betriebsaufwand 2020 um 31,5% gesenkt

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Materialaufwand und bezogene Leistungen	29,3	-29,0%	41,3
Personalaufwand	202,9	-37,2%	323,2
Sonstige betrieblicher Aufwand	53,7	-57,1%	125,2
Abschreibungen, Wertminderungen	140,6	6,1%	132,5
Summe Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen & Wertminderungen)	426,4	-31,5%	622,2

Der Aufwand für Material konnten insbesondere aufgrund eines geringeren Verbrauches an Treibstoffen, sonstigen Materialien und Enteisungsmitteln um insgesamt € 11,6 Mio. gesenkt werden. Die Aufwendungen für Energie gingen um 29,7% auf € 11,5 Mio. zurück (2019: € 16,4 Mio.). Die bezogenen Leistungen erhöhten sich um € 4,5 Mio. auf € 7,8 Mio. bedingt durch Leistungen für PCR-Tests, denen jedoch entsprechende externe Erlöse gegenüberstehen. Die Reduktion des Personalaufwandes ist im Wesentlichen auf die 2020 eingeführte Kurzarbeit sowie die damit einhergehenden Maßnahmen zum Abbau von Urlauben, Überstunden und Gleitzeitguthaben zurückzuführen. Entgegengesetzt wirken kollektivvertragliche Erhöhungen ab Mai des Vorjahres und ein höherer durchschnittlicher Personalstand, der vor allem aus der Änderung des Konsolidierungskreises resultiert (Einbeziehung der GET2 in den Vollkonsolidierungskreis ab 01.05.2019). Die Löhne sanken im Vorjahresvergleich um 48,1% auf € 67,3 Mio. (2019: € 129,6 Mio.), die Gehälter um 44,8% auf € 61,6 Mio. (2019: € 111,5 Mio.). Die Aufwendungen für Abfertigungen beliefen sich auf € 13,0 Mio. (2019: € 13,5 Mio.) und der Pensionsaufwand auf € 2,8 Mio. (2019: € 3,1 Mio.). Der durchschnittliche Personalstand (FTE, Vollzeitäquivalente) des FWAG- Konzern stieg im Vorjahresvergleich, auch durch die Veränderung des Konsolidierungskreises, von 5.385 auf nunmehr 5.452 Mitarbeiter (plus 1,2%). Stichtagsbezogen im Vergleich zum 31. Dezember 2019 sank der Personalstand um 471 auf 5.296 Mitarbeiter (minus 8,2%). 2020 wurden am Standort Wien insgesamt rund € 79,8 Mio. an ergebniswirksamen Erstattungsansprüchen im Wesentlichen aus Kurzarbeitsgeld erfasst. Der sonstige betriebliche Aufwand (inkl. Wertminderung/Wertaufholung auf Forderungen) konnte aufgrund von Kostensenkungen, sowie der aufgrund des Änderung des Konsolidierungskreises am 01.05. des Vorjahres geringeren Fremdleistungen um 57,1% auf € 53,7 Mio. (2019: € 125,2 Mio.) reduziert werden. Die wesentlichen Aufwandsreduktionen ergaben sich im Bereich der Instandhaltungen (minus € 28,8 Mio.), Fremdleistungen (minus € 13,9 Mio.) sowie der Fremdleistungen von Konzerngesellschaften aufgrund der Einbeziehung der GET2 in den Konsolidierungskreis ab 1.5. des Vorjahres (minus € 4,7 Mio.). Auch die Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation (minus € 11,2 Mio.), der sonstige Betriebsaufwand (minus € 3,2 Mio.), die Rechts-, Prüf- und Beratungskosten (minus € 2,8 Mio.) sowie die Aufwendungen für Fahrt-, Reise- und Ausbildungskosten (minus € 2,4 Mio.) konnten gesenkt werden. Die Wertberichtigungen für Forderungen (Stufe 3) erhöhten sich pandemiebedingt um € 1,6 Mio.

At-Equity-Ergebnis

Die operativen Ergebnisse der at-Equity-Beteiligungen (Flughafen Košice und City Airport Train) reduzierten sich um € 4,4 Mio. auf minus € 1,2 Mio. (2019: plus € 3,2 Mio.). Aufgrund zahlreicher Flugausfälle wurde der Betrieb des City Airport Train (CAT) ab 19. März vorläufig eingestellt.

→ Konzern-EBITDA Rückgang um 85,9% auf € 54,1 Mio.

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Airport	17,1	-90,9%	187,6
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	-19,6	-224,2%	15,8
Retail & Properties	36,0	-65,2%	103,3
Malta	5,8	-90,8%	63,5
Sonstige Segmente	14,7	0,4%	14,7
Konzern-EBITDA	54,1	-85,9%	384,8

EBITDA Konzern Anteile (in %)	2020	2019
Airport	31,6	48,8
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	-36,2	4,1
Retail & Properties	66,5	26,8
Malta	10,8	16,5
Sonstige Segmente	27,2	3,8
Konzern-EBITDA	100,0	100,0

Aufgrund der negativen Umsatzentwicklung und der erst mit Verzögerung wirksamen Kostensenkungsmaßnahmen reduzierte sich das EBITDA im Vergleich zum VJ um 85,9% von € 384,8 Mio. auf € 54,1 Mio. Die EBITDA-Marge sank von 44,9% auf 16,2%.

→ **Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen von € 140,6 Mio.**

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Investitionen langfristiges Vermögen	79,9	-53,5%	171,8
Planmäßige Abschreibungen	132,5	1,4%	130,7
Wertminderungen	8,0	n.a.	1,8
Summe Abschreibungen, Wertminderungen	140,6	6,1%	132,5

2020 wurden in Summe € 79,9 Mio. (2019: € 171,8 Mio.) in immaterielles Vermögen, Sachanlagen sowie in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien investiert bzw. als Anzahlung geleistet. Die größten Investitionsprojekte am Standort Wien betreffen den Terminalumbau mit € 23,0 Mio., Grundstücke mit € 2,0 Mio., Flugzeug- und Dieselschlepper mit € 1,7 Mio., Kehrblasgeräte mit € 1,6 Mio., Loungen € 3,8 Mio., den Office Park 4 mit € 2,0 Mio. Am Flughafen Malta wurden € 9,0 Mio. in ein Parkhaus und € 2,2 Mio. für ein Cargo- Gebäude investiert. Weitere Details sind im Konzernanhang (14) angeführt. 2020 wurden Sonderabschreibungen in Höhe von T€ 8.013,2 erfasst davon betreffen T€ 6.922,8 das Segment Airport und T€ 1.090,4 das Segment Sonstige Segmente. Aufgrund der COVID-19-Pandemie kam es zur Unterbrechung und Stilllegung von Bauprojekten und in Folge zu Anpassungen der Anschaffungs- und Herstellkosten. Die im Dezember durchgeführten planmäßigen Werthaltigkeitstests führten zu keinen Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten. Vergleiche dazu auch die Ausführungen im Konzernanhang im Kapitel V. „COVID-19-Auswirkungen“. Die durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten im Berichtsjahr 2019 zur Erfassung einer Wertminderung von Anlagevermögen in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU) „Flugplatz Vöslau“ im Gesamtausmaß von € 1,8 Mio., die im Segment Airport erfasst wurde. Nähere Informationen sind im Konzernanhang (7) angeführt.

→ **EBIT-Rückgang um € 338,8 Mio. auf minus € 86,5 Mio.**

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Airport	-70,2	-167,5%	104,0
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	-28,9	n.a.	7,3
Retail & Properties	17,2	-79,9%	85,6
Malta	-6,0	-111,4%	52,4
Sonstige Segmente	1,4	-54,8%	3,0
Konzern-EBIT	-86,5	-134,3%	252,3

EBIT Konzern Anteile (in %)	2020	2019
Airport	81,2	41,2
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	33,4	2,9
Retail & Properties	-19,9	33,9
Malta	6,9	20,8
Sonstige Segmente	-1,6	1,2
Konzern-EBIT	100,0	100,0

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) reduzierte sich aufgrund des Rückgangs des operativen Ergebnisses (EBITDA) und höherer Abschreibungen um € 338,8 Mio. auf minus € 86,5 Mio. (2019: plus € 252,3 Mio.). Die EBIT-Marge sank von 29,4% auf minus 25,9%.

→ Finanzergebnis minus € 14,4 Mio.

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	0,5	-22,4%	0,7
Zinsertrag	2,2	0,0%	2,2
Zinsaufwand	-15,7	-12,6%	-17,9
Sonstiges Finanzergebnis	-1,5	n.a.	0,6
Finanzergebnis	-14,4	0,0%	-14,4

Das Finanzergebnis befindet sich mit minus € 14,4 Mio. auf dem Niveau des Vorjahres. Das Zinsergebnis belief sich auf minus € 13,5 Mio. (2019: minus € 15,7 Mio.) und konnte im Vergleich zum VJ deutlich gesenkt werden. Das sonstige Finanzergebnis von minus € 1,5 Mio. (2019: plus € 0,6 Mio.) enthält die Bewertung von Finanzinstrumenten.

Konzern-Periodenergebnis reduzierte sich um € 251,4 Mio. auf minus € 75,7 Mio.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) der FWAG reduzierte sich um € 338,8 Mio. auf minus € 100,9 Mio. Nach Ertragsteuern von plus € 25,2 Mio. (2019: minus € 62,2 Mio.) betrug das Periodenergebnis minus € 75,7 Mio. (2019: plus € 175,7 Mio.), was einer Reduktion von € 251,4 Mio. entspricht. Der den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zustehende Periodenverlust (Vorperiode: Periodengewinn) beläuft sich auf minus € 72,8 Mio. (2019: plus € 158,9 Mio.). Auf die nicht beherrschenden Anteile (darin enthalten ist u. a. der anteilige Verlust der Tochtergesellschaft BTS Holding a. s. sowie der Minderheiten an den maltesischen Gesellschaften (MIA-Gruppe und MMLC) entfällt ein Ergebnis für das Geschäftsjahr 2020 von minus € 3,0 Mio. (2019: plus € 16,8 Mio.). 2020 waren durchschnittlich gewichtet 83.883.764 Aktien (2019: 83.966.504 Stück) im Umlauf. Daraus errechnet sich ein Ergebnis je Aktie von minus € 0,87 (2019: plus € 1,89). Zum Stichtag 31. Dezember 2020 hielt die FWAG 125.319 (31.12.2019: 47.939) Anteile an eigenen Aktien.

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur

Bilanzstruktur	2020		2019	
	in € Mio.	in % der Bilanzsumme	in € Mio.	in % der Bilanzsumme
AKTIVA				
Langfristiges Vermögen	1.882,6	86,6	1.999,6	86,9
Kurzfristiges Vermögen	290,7	13,4	301,1	13,1
Bilanzsumme	2.173,3	100,0	2.300,6	100,0
PASSIVA				
Eigenkapital	1.305,5	60,1	1.380,9	60,0
Langfristige Schulden	535,2	24,6	572,5	24,9
Kurzfristige Schulden	332,6	15,3	347,2	15,1
Bilanzsumme	2.173,3	100,0	2.300,6	100,0

Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen ist im Vergleich zum 31.12.2019 um 5,8% auf € 1.882,6 Mio. gesunken (2019: € 1.999,6 Mio.). Die Veränderung ergibt sich aufgrund von laufenden Zugängen bei immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von € 79,9 Mio., denen Abschreibungen und Wertminderungen von € 140,6 Mio. gegenüberstehen. Die Veränderung der sonstigen Vermögenswerte ist im Wesentlichen auf Umgliederungen aufgrund des Fälligkeitsprofils von Termingeldern und neuen Veranlagungen (per Saldo minus € 50,0 Mio.) zurückzuführen. In Summe reduzierte sich damit der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen auf 86,6% (2019: 86,9%). Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.469,0 Mio. (2019: € 1.530,3 Mio.) die größte Position des langfristigen Vermögens dar: Hier stehen Investitionen (Zugänge) in Höhe von € 73,0 Mio., Umbuchungen von € 2,4 Mio. und Umgliederungen in als zum Verkauf stehende Vermögenswerte von € 3,8 Mio. den planmäßigen Abschreibungen in Höhe von € 119,7 Mio., Wertminderungen von € 8,0 Mio. sowie den Buchwertabgängen von € 0,4 Mio. gegenüber. Der Buchwert der Grundstücke und Bauten reduzierten sich um 4,7% von € 1.030,6 Mio. (2019) auf € 981,8 Mio. Neben Investitionen von € 8,3 Mio. wurden Abschreibungen von € 59,7 Mio. erfasst und Umbuchungen aus fertiggestellten Projekten von € 6,6 Mio. vorgenommen. Die Buchwertabgänge betragen in dieser Position € 0,3 Mio., die Umgliederungen in als zum Verkauf stehende Vermögenswerte € 3,8 Mio. Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ mit einem Buchwert von € 229,0 Mio. zum 31.12.2020 reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10,5% (2019: € 255,7 Mio.). Einerseits wurden Investitionen und Umbuchungen von fertiggestellten Projekten in Höhe von € 7,7 Mio. erfasst und andererseits Abschreibungen in Höhe von € 34,4 Mio. verzeichnet. Die Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ nahm im Vorjahresvergleich um 3,3% auf € 119,3 Mio. (2019: € 115,5 Mio.) zu. Die geleisteten Anzahlungen

und in Bau befindlichen Projekte verzeichneten einen Anstieg des Buchwerts durch laufende Bauprojekte am Standort Wien und Malta um € 10,4 Mio. auf € 138,9 Mio. (2019: € 128,5 Mio.) Die Umbuchungen aus fertiggestellten Projekten belaufen sich auf € 14,0 Mio. und reduzieren diesen Posten. Eine Wertminderung bezüglich des Pier Osts in Höhe von € 6,9 Mio. wurde erfasst. Details sind in Anhangangabe (7) ersichtlich. Der Buchwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien reduzierte sich im Vergleich zum VJ um 2,2% und betrug zum Jahresende € 174,8 Mio. (2019: € 178,7 Mio.). Den planmäßigen Abschreibungen von € 7,0 Mio. stehen Umbuchungen in das Sachanlagevermögen in Höhe von € 0,9 Mio. sowie Investitionen und geleistete Anzahlungen, im Wesentlichen betreffend den Office Park 4, in Höhe von € 4,0 Mio. entgegen. Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, reduzierte sich um 6,2% von € 43,7 Mio. auf € 41,0 Mio. Dies ist einerseits auf Ausschüttungen von € 1,5 Mio. und andererseits auf die operativ negativen Ergebnisse dieser Beteiligungen von € 1,2 Mio. zurückzuführen. Die langfristigen sonstigen Vermögenswerte nahmen von € 80,7 Mio. auf € 31,3 Mio. ab. Die Eigenkapitaltitel des langfristigen Vermögens reduzierten sich im Wesentlichen durch die Bewertung der Finanzinstrumente von € 4,6 Mio. auf € 3,9 Mio. Aufgrund des Fälligkeitsprofils der Termingelder reduzierten sich die sonstigen Forderungen im Zusammenhang mit Veranlagungen von € 75,2 Mio. auf € 25,2 Mio. Das kurzfristige Vermögen reduzierte sich zum VJ um 3,4% auf € 290,7 Mio. (2019: € 301,1 Mio.). Während die kurzfristigen Termineinlagen um € 35,0 Mio. und die Netto-Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des starken Umsatzrückganges im Periodenvergleich stichtagsbezogen um € 51,1 Mio. auf € 17,4 Mio. (31.12.2019: € 68,4 Mio.) sanken, erhöhten sich die sonstigen Forderungen, was im Wesentlichen auf nicht ausbezahlten Forderungen aus Kurzarbeitsbeihilfen zurückzuführen ist, um € 12,5 Mio. auf € 29,7 Mio. Der Buchwert der Wertpapiere zum 31.12.2020 reduzierte sich durch die Marktwertbewertung bestehender Veranlagungen in Höhe von minus € 1,5 Mio. sowie durch den Verkauf von zwei Wertpapieren um € 31,8 Mio. auf € 26,9 Mio. (2019: € 58,7 Mio.). Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten nahm zum 31.12.2020 auf € 173,1 Mio. zu (2019: € 84,8 Mio.).

Bilanzpassiva

Das Eigenkapital reduzierte sich seit dem Jahresultimo in Summe um 5,5% auf € 1.305,5 Mio. (2019: € 1.380,9 Mio.). Einerseits wurden das laufende Periodenergebnis (inkl. nicht beherrschende Anteile) in Höhe von minus € 75,7 Mio., andererseits auch versicherungsmathematische Gewinne aus der Neubewertung von leistungsorientierten Plänen in Höhe von € 3,6 Mio. und Abwertungen von Finanzinstrumenten (FVOCI) in Höhe von € 0,5 Mio. erfasst. Weiters wurden 2020 um € 2,7 Mio. eigene Anteile erworben. Im Geschäftsjahr wurde keine Dividende ausgeschüttet. Der Bilanzgewinn 2019 wurde auf neue Rechnung vorgetragen. Die Eigenkapitalquote liegt bei 60,1% (VJ: 60,0%). Die nicht beherrschenden Anteile betreffen die restlichen Anteilseigner des Flughafen Malta (Malta International Airport plc), der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) sowie der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. Sie veränderten sich durch das laufende Jahresergebnis der Tochtergesellschaften sowie der vorgenommenen Ausschüttungen. Der Buchwert der nicht beherrschenden Anteile betrug € 101,6 Mio. (2019: € 104,6 Mio.). Die Reduzierung der langfristigen Schulden um 6,5% von € 572,5 Mio. auf € 535,2 Mio. resultiert primär aus der Umgliederungen von Finanzverbindlichkeiten aufgrund des Fälligkeitsprofils sowie der Auflösung von passiven latenten Steuern. Die langfristigen Rückstellungen reduzierten sich v.a. durch die laufende Bewertung (inkl. Aktualisierung von versicherungsmathematischen Parametern) von langfristigen Personalrückstellungen von € 175,0 Mio. auf € 170,3 Mio. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um € 1,2 Mio. auf € 29,8 Mio. Die kurzfristigen Schulden reduzierten sich um

€ 14,6 Mio. auf € 332,6 Mio. Der Anstieg der kurzfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten um € 117,0 Mio. auf € 142,4 Mio. ist im Wesentlichen auf die Aufnahme von neuen kurzfristigen Krediten zurückzuführen. Die Lieferantenverbindlichkeiten reduzierten sich stichtagsbezogen um € 18,8 Mio. auf € 26,6 Mio. Die kurzfristigen Rückstellungen sanken um € 101,1 Mio. auf € 111,4 Mio. Die Reduktion ist u.a. auf die Gutschrift von Incentives des Vorjahres zurückzuführen sowie auf den Abbau von Urlauben. Die Steuerrückstellung beläuft sich auf € 0,4 Mio. (2019: € 11,4 Mio.).

Finanzkennzahlen

	2020	Veränderung	2019
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	1.305,5	-5,5%	1.380,9
Eigenkapitalquote in %	60,1	n.a.	60,0
Nettoverschuldung in € Mio.	-201,9	148,0%	-81,4
Gearing in %	15,5	n.a.	5,9
Working Capital in € Mio.	-103,3	-36,5%	-177,1
Anlagenintensität in %	85,4	n.a.	83,6

Geldflussrechnung

in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Flüssige Mittel per 1.1.	84,8	181,7%	30,1
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-23,0	-106,2%	373,0
Cashflow aus Investitionsaktivitäten	22,5	-112,8%	-176,1
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	88,8	-162,4%	-142,3
Endbestand der flüssigen Mittel	173,1	104,2%	84,8
Free Cashflow	-0,5	-100,2%	196,9

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit belief sich 2020 auf minus € 23,0 Mio. nach plus € 373,0 Mio. im VJ. Das operative Ergebnis (EBT zuzüglich Abschreibungen, abzüglich Bewertung von Finanzinstrumenten) reduzierte sich um € 328,6 Mio. auf € 41,2 Mio. (2019: € 369,8 Mio.). 2020 verzeichnete der FWAG-Konzern einen Abbau der Forderungen in Höhe von € 28,1 Mio. (2019: Aufbau in Höhe von 0,2 Mio.). Die Passiva reduzierten sich um € 99,4 Mio. (2019: Aufbau in Höhe von € 75,6 Mio.), was im Wesentlichen aus den Anfang 2020 gutgeschriebenen Incentives des VJ resultiert. Ertragsteuerzahlungen betragen plus € 5,5 Mio. (Rückzahlungen), im VJ wurden € 69,8 Mio. bezahlt. Der Netto-Geldfluss aus der Investitionsaktivität belief sich auf plus € 22,5 Mio. nach VJ minus € 176,1 Mio. Während 2020 € 99,2 Mio. für Investitionsprojekte (inkl. Finanzanlagen) ausbezahlt wurden, erfolgten im VJ Auszahlungen von € 177,1 Mio. Weiters wurden 2020 € 0,7 Mio. in kurz- und langfristige Veranlagungen (Termineinlagen) investiert (2019: € 110,7 Mio.). 2019 wurden € 30,0 Mio. in Wertpapiere investiert. Dem stehen Einzahlungen aus abgelaufenen Termineinlagen in Höhe von € 85,7 Mio. (2019: € 106,1 Mio.) gegenüber. 2020 konnten durch den Verkauf von Finanzanlagen (Wertpapiere) € 30,3 Mio. lukriert werden. Aus Anlagenabgängen, va. einem Grundstücksverkauf, wurden Erträge von € 6,1 Mio. (2019: € 5,3 Mio.) lukriert. Der Free-Cashflow (Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit plus Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit) beläuft sich daher auf minus € 0,5 Mio. (2019: plus € 196,9 Mio.). Der Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit von plus € 88,8 Mio. (2019: minus € 142,3 Mio.) ist auf Veränderungen von Finanzverbindlichkeiten (Tilgungen abzüglich Aufnahmen) von plus € 91,9 Mio. (2019: minus € 57,0 Mio.) zurückzuführen. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden € 117,0 Mio. an kurzfristigen Krediten aufgenommen. 2019 erfolgten Dividendenausschüttungen in Höhe von € 83,1 Mio. (davon € 74,8 Mio. für Anteilseigner der Flughafen Wien AG und € 8,3 Mio. an nicht beherrschende Anteilseigner). Der Erwerb von eigenen Anteilen beläuft sich auf € 2,7 Mio. (2019: € 1,8 Mio.). Der Finanzmittelbestand betrug zum 31. 12. 2020 € 173,1 Mio. nach € 84,8 Mio. zum VJ.

Investitionen

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Immaterielles Anlagevermögen	3,0	-8,1%	3,3
Sachanlagevermögen inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien	76,9	-54,3%	168,5

Von den erfolgten Investitionen in das langfristige Vermögen entfallen € 76,9 Mio. auf Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie € 3,0 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. Die Zugänge des langfristigen Vermögens 2020 bzw. 2019 sind im Konzernanhang (Anhang Erläuterung (14)) beschrieben.

Beteiligungen an ausländischen Flughäfen

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) war im Jahr 2020 an zwei internationalen Flughäfen beteiligt, am Flughafen Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen) hielt die FWAG per 31.12.2020 durchgerechnet einen Anteil von 48,44% der Aktien: 40% der Aktien besitzt die Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC), an der die FWAG seit Ende des ersten Quartals 2016 einen Anteil von 95,85% hält, 10,1% besitzt die FWAG direkt (über VIE (Malta) Limited), 20% hält die maltesische Regierung. Die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet. Am Flughafen Košice (at-Equity-Beteiligung) ist die FWAG indirekt mit 66% beteiligt, trotzdem wird diese Gesellschaft gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

Finanzinstrumente

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

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung der FWAG erfolgt mithilfe eines Kennzahlensystems, das auf ausgewählten, eng aufeinander abgestimmten Kenngrößen basiert. Diese Steuerungsgrößen definieren das Spannungsfeld zwischen Wachstum, Rentabilität und finanzieller Sicherheit, in dem sich die FWAG bei der Verfolgung ihres obersten Unternehmensziels „profitables Wachstum“ bewegt. Hohe Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung. Die Abschreibungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen abzüglich Wertaufholungen entspricht, ist eine wesentliche Erfolgsgröße, ebenso wie die EBITDA-Marge. 2020 wird eine EBITDA-Marge pandemiebedingt von 16,2% (2019: 44,9%) ausgewiesen. Die Entwicklung der operativen und finanziellen Kennzahlen sind aufgrund des deutlich rückläufigen Verkehrsaufkommens negativ aber nicht bestandsgefährdend. Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur hohe Priorität. Gemessen wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, die Relation Net-Debt / EBITDA auf höchstens das 2,5 fache zu begrenzen. Zum Stichtag 31.12.2020 betrug das Verhältnis 3,7 (2019: 0,2) und erhöhte sich pandemiebedingt aufgrund des gesunkenen EBITDA und der Aufnahme von kurzfristigen Barvorlagen. Die Finanz- und Leasingverbindlichkeiten erhöhten sich um € 92,0 Mio., im Wesentlichen durch die Aufnahme von kurzfristigen Barvorlagen, dem stehen planmäßige Tilgungen gegenüber. Die liquiden Mittel betragen zum 31. Dezember 2020 € 173,1 Mio. (2019: € 84,8 Mio.). Veranlagungen in der Höhe von € 45,9 Mio. (2019: € 131,0 Mio.) sind in den kurz- bzw. langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen. Die Wertpapiere belaufen sich auf € 26,9 Mio. nach € 58,7 Mio. zum 31. Dezember 2019. Die Nettoverschuldung unter Berücksichtigung dieser Veranlagungen beträgt € 201,9 Mio. (2019: € 81,4 Mio.). Bei einem buchmäßigen Eigenkapital von € 1.305,5 Mio. (2019: € 1.380,9 Mio.) resultiert daraus ein Gearing von 15,5% (2019: 5,9%). Ergänzend betreffend Liquidität und Going Concern wird auf das Kapitel V „COVID-19 Auswirkungen“ im Anhang verwiesen. Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBITDA-Marge vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax – ROE). Zusätzlich werden die Kennzahl ROCE (Return on Capital Employed) sowie der Cashflow zur Steuerung des Konzerns herangezogen.

→ Rentabilitätskennzahlen in % bzw. € Mio.

	2020	2019	
EBITDA-Marge ¹	16,2	44,9	1) EBITDA-Marge (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse
EBIT-Marge ²	-25,9	29,4	2) EBIT-Marge (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse
ROE ³	-5,6	13,1	3) ROE (Return on Equity) = Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital
ROCE vor Steuern ⁴	-4,9	13,9	4) ROCE vor Steuern (Return on Capital Employed before Tax) = EBIT / durchschnittliches Capital Employed
ROCE nach Steuern	-3,7	10,4	(Capital Employed = langfristiges Vermögen, Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögenswerte inkl. Termineinlagen abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten)
Free Cashflow in € Mio.	-0,5	196,9	

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagementsystem

Die FWAG verfügt über ein Risikomanagementsystem, das alle relevanten Aspekte identifiziert, analysiert, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt. Dieses System ist in der folgenden Grafik wiedergegeben:



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

Das Risikomanagementsystem beruht einheitlich für die gesamte Gruppe auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“. umgesetzt in einer eigenen Richtlinie. Der Flughafen Malta hat eine eigene Richtlinie zum Risikomanagement erlassen, die auf den eingangs erwähnten gruppenweit einheitlichen Standards aufbaut und im strategischen Controlling angesiedelt ist. Dieses koordiniert zentral alle Risikomanagementaktivitäten. Die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und den verbundenen Unternehmen sind für die Umsetzung verantwortlich. Der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der abschließenden Berichterstattung, wird effizient durchlaufen. Die Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems erfolgt mit Hilfe der Prozess- und Risikomanagementsoftware, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht. Das interne Kontrollsystem (IKS) nimmt Risikoagenden zur Sicherstellung der Zuverlässigkeit der betrieblichen Berichterstattung, der Einhaltung der damit verbundenen Gesetze und Vorschriften sowie des Schutzes des Vermögens der Flughafen-Wien-Gruppe wahr. Daneben prüft die Revisionsabteilung die Geschäftsgebarung und die Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Die bestehenden Systeme werden laufend evaluiert und weiterentwickelt. Ergänzt wird das Risikomanagement um ein konzernweites Innovationsmanagement, das dazu dient, rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen zu erkennen und zur Marktreife zu entwickeln. Weitere Informationen sind im nachfolgenden Textteil zu finden.

Gesamtwirtschaftliche, politische und rechtliche Risiken

Der Geschäftsverlauf wird wesentlich von der weltweiten, europäischen und regionalen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die ihrerseits maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen bzw. eine nachhaltige Verlangsamung des Wirtschaftswachstums können daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens haben, die Gesamtrisikoposition des FWAG-Konzerns hat sich aufgrund der Coronavirus-Pandemie und des dadurch verursachten Wirtschaftseinbruchs deutlich verändert. Unsicherheiten im geopolitischen Bereich bestehen weiterhin im Hinblick auf die politischen Beziehungen zwischen der EU und Russland und die verhängten Sanktionen, mit geringen Auswirkungen auf die FWAG. 2020 wurde der Austritt Großbritanniens aus der EU vollzogen. Eine Übergangsfrist bis 31. 12.2020 wurde vereinbart, um ein Handelsabkommen zwischen Großbritannien und der EU zu erzielen, welches am 30.12.2020 unterschrieben wurde. Bis zur Ratifizierung durch das Europäische Parlament trat das Abkommen am 1.1.2021 vorläufig in Kraft. Für den Luftverkehr räumen sich die beiden Vertragsparteien in dem Abkommen umfassende Verkehrsrechte ein, nämlich die ersten vier Freiheiten der Luftfahrt. Die fünfte Freiheit (d.h.: Start- oder Endpunkt einer Reise muss im Vertragsland liegen, Zwischenlandungen sind möglich) kann zusätzlich in bilateralen Abkommen mit den einzelnen Mitgliedstaaten eingeräumt werden, Kabotage (Erbringen von Transportleistungen durch ein nicht im Vertragsland angesiedeltes Unternehmen) wird jedoch dezidiert ausgeschlossen. Für den Flughafen Wien sind durch das Abkommen keine negativen Einflüsse zu erwarten. Transitflüge, die unter die fünfte Freiheit fallen, haben keine große Relevanz für den Flughafen Wien und können rasch und unkompliziert mittels bilateralem Abkommen gewährt werden. Das Recht auf Kabotage innerhalb der EU ist mit dem Abkommen nur Airlines mit Sitz und Eigentümerschaft im EU-Raum vorbehalten. Britische Airlines können dies nun nur durch Gründung von Tochtergesellschaften in der EU erlangen, wie z.B. easyJet bereits 2017 mit Gründung der easyJet Europe in Österreich. Eine höhere Relevanz mit negativem Einfluss hat der Austritt möglicherweise für den Flughafen Malta. Großbritannien hatte 2020 einen Anteil von 19,6% am Passagieraufkommen. Dadurch könnten sich kurzfristig negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen ergeben, durch das nun beschlossene Abkommen ist dieses Risiko aber deutlich minimiert worden, da Malta als Feriendestination hauptsächlich vom Point-to-Point Verkehr lebt. Politische Spannungen bzw. terroristische Bedrohungen in einzelnen Ländern und Regionen haben negative Auswirkungen auf die Buchungslage für die entsprechenden Tourismusdestinationen. In der Vergangenheit war jedoch zu beobachten, dass derartige Rückgänge nur kurzfristiger Natur waren bzw. durch andere Destinationen kompensiert wurden. Nachteilige Umsatzeffekte sind im Duty-free Geschäft möglich, falls Passagiere von Non-EU-Destinationen auf Ziele innerhalb des Binnenmarktes ausweichen. Für die Evaluierung der Bodenverkehrsdienste (BVD)-Richtlinie wurde im Februar 2019 eine Roadmap veröffentlicht, die die Evaluierung voraussichtlich bis 2021 vorsieht. Der Ausgang dieser Bewertung ist derzeit noch offen. Eine weitere Zunahme der Anzahl an Handling-Agents in den zugangsbeschränkten Bodenabfertigungsdiensten würde den Wettbewerbs- und Preisdruck am Markt weiter verschärfen. Seit 2012 ist die Luftfahrt in das System des „European Union Emissions Trading System“ (EU ETS) einbezogen, deren Kosten dürften in den kommenden Jahren jedoch deutlich steigen. Dies könnte zur Folge haben, dass der Flugverkehr im europäischen Kontext teurer wird. Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene steht derzeit der Klimaschutz stark im Fokus. Auf EU-Ebene stellt die Europäische Kommission ihre Arbeit unter den Schwerpunkt „European Green Deal“. Angekündigt wird ferner ein eigenes „Climate Law“, welches sich derzeit noch im Gesetzgebungsprozess befindet, dieses legt Maß-

nahmen und Ziele für die Mitgliedsstaaten zur Reduktion der Emissionen fest. Diese Ziele müssen dann von den Mitgliedsstaaten in nationaler Gesetzgebung umgesetzt werden. 2020 hat der Europäische Rat ein neues Emissionsreduktionsziel für 2030 gebilligt. Die Treibhausgasemissionen sollen bis 2030 intern netto um mindestens 55% im Vergleich zu 1990 reduziert werden, eine deutliche Verschärfung der bisherigen Ziele von 40%. Die Auswirkungen dieser Beschlüsse auf den Luftverkehr können derzeit noch nicht abschließend abgeschätzt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es insgesamt zu einer Verteuerung von CO₂-Emissionen kommen wird, was sich – abhängig von der Preiselastizität der Nachfrage – möglicherweise dämpfend auf das Wachstum der Marktnachfrage auswirken wird. Der Flughafen Wien hat, im Rahmen der Initiative der ACI Europe, dazu entschlossen, bis 2050 seine CO₂-Emissionen auf null zu reduzieren. Die ACI Europe hält sich bei ihren Zielen an den „European Green Deal“ der Klimaneutralität im Jahr 2050 anstrebt. In Österreich hat die Bundesregierung in ihrem Regierungsprogramm eine ökosoziale Steuerreform angekündigt. Die Erhöhung der Ticketsteuer für die Kurz- und Mittelstrecke wurde bereits mit 1.9.2020 umgesetzt. Weiters können Änderungen von behördlichen Auflagen oder anderen relevanten gesetzlichen Grundlagen negativen Einfluss auf das Unternehmensergebnis nehmen. Hinsichtlich der zulässigen Flugbetriebszeiten bzw. der bestehenden Nachtflugregelung erwartet die FWAG keine Veränderung der aktuellen Regelung.

Die Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) kann Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands nach sich ziehen. Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften wird daher durch unternehmensinterne Richtlinien, die die Umsetzung der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) sowie der Market Abuse Regulation (MAR) sicherstellen, gewährleistet. In der FWAG wurden zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen die dafür notwendigen Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet.

Markt- und Wettbewerbsrisiken

Die Coronavirus-Pandemie ist die größte Krise seit Bestehen der kommerziellen Luftfahrt, mit weitreichenden Folgen für die am Flughafen Wien tätigen Fluglinien. Der europäische Flugverkehr kam 2020 monatelang effektiv zum Stillstand. Eine Situation, die für viele Airlines existenzbedrohend ist. Weltweit gesehen rechnet der Branchenverband IATA (International Air Transportation Association) für 2020 mit einem Rückgang von 60,5% bei der Anzahl der abgeflogenen Passagiere. Eine verfügbare und wirksame Impfung sowie ein umfangreiches Testangebot sollen 2021 zu einer Erholung führen, ein Passagiervolumen im Ausmaß von rund 50% des Niveaus vor der Corona-Krise wird prognostiziert. Der Luftgüterverkehr hat während der Coronavirus-Pandemie die globalen Versorgungs- und Lieferketten unterstützt und hat dadurch weniger stark unter der Krise gelitten. 2020 wird von einem Rückgang von -11,5% ausgegangen, gemessen an Fracht- und Post-Tonnenkilometern. 2021 soll bereits wieder das Niveau von 2019 erreicht werden (+13,1%). (Quelle: IATA Economic Performance of Airline Industry 11/2020).

Derzeit ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen aus dem Jahr 2019 erst wieder mittelfristig erreicht werden kann. Die Erfahrungen aus bisherigen Krisen wie 9/11 (2001), die Finanzkrise in 2008/2009 oder auch frühere Pandemien wie SARS (2003) zeigen allerdings, dass der Flugverkehr generell eine hohe Resilienz aufweist und sich nach Einbrüchen innerhalb weniger Jahre wieder vollständig erholt. Auch das Segment der Low-Cost-Carrier (LCC) ist stark von dem herausfordernden Branchenumfeld betroffen. Level Europe, die Low-Cost Tochter der IAG, musste im Juni 2020 Konkurs anmelden und auch die von Wien aus operierende Ryanair Tochter Laudamotion musste Restrukturierungsmaßnahmen durchlaufen, um die Krise zu überstehen. Nach langwierigen Verhandlungen konnte der geplante Rückzug aus

Wien verhindert werden, die Airline wird ihre Basis in Wien aber deutlich verringern, statt 16 Flugzeugen werden vorerst nur mehr 10 in Wien stationiert. Dies ist ein positives Zeichen für die Bekenntnis zum Standort Wien, die Entwicklung wird jedoch weiterhin genau beobachtet, da Low-Cost-Carrier grundsätzlich flexibler in der Stationierung ihrer Fluggeräte sind. Des Weiteren wurde die Laudamotion GmbH in Wien geschlossen und alle Assets an die neue Ryanair Tochter Lauda Europe Ltd. in Malta übertragen. Wie sich die Wettbewerbssituation am Flughafen Wien nach der Coronavirus-Pandemie präsentiert, kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Austrian Airlines ist mit einem Anteil von 38,7% (2019: 43,2%) am gesamten Passagieraufkommen am Standort Wien der größte Kunde der FWAG. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Auch Austrian wurde schwer von der Coronavirus-Pandemie getroffen. Der Fortbestand der Airline konnte nur mit Hilfe eines staatlich unterstützten Rettungspaketes in der Höhe von insgesamt 600 Mio. Euro gewährleistet werden. Anfang Juli 2020 wurde der von der Republik geleistete Zuschuss in der Höhe von 150 Mio. Euro von der EU bewilligt. Weitere 150 Mio. Euro leistet die Lufthansa als Eigenkapitalzuschuss und 300 Mio. Euro werden durch einen Bankkredit aufgebracht (mit Haftungsübernahme im Ausmaß von 90% durch die Republik). Seitens der österreichischen Bundesregierung wurde das Paket an Bedingungen bzw. Auflagen mit Fokus auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit geknüpft. Insgesamt sind das Rettungspaket und die Restrukturierungsmaßnahmen ein positives Zeichen für den Fortbestand der Austrian und auch für das Vertrauen, das die Lufthansa in ihre Tochtergesellschaft setzt. Das Rettungspaket hilft, das Wiener Luftfahrt-Drehkreuz nach Zentral- und Osteuropa sowie die Langstrecke langfristig abzusichern. Unwägbarkeiten bleiben allerdings hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und insbesondere hinsichtlich zukünftiger Investitionsentscheidungen des Mutterkonzerns Lufthansa bestehen. Die notwendige Erneuerung der Langstrecke der AUA könnte durch die krisenbedingte Belastung der freien Finanzmittel des Mutterkonzerns Lufthansa zumindest zeitlich nach hinten verschoben werden. Das hätte negative Auswirkungen auf die Anzahl der angebotenen Destinationen in der Langstrecke und würde die Passagierentwicklung am Flughafen Wien negativ beeinflussen.

In der unmittelbaren Catchment Area des Flughafen Wien werden insbesondere die Entwicklungen am Flughafen Bratislava als relevant erachtet und genau beobachtet. Die ausländischen Flughafenbeteiligungen in Malta (vollkonsolidiert) und Košice (at-Equity-Konsolidierung) unterliegen ebenfalls den oben genannten branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. Der Flughafen Malta ist als klassische Feriendestination sehr stark von der Coronavirus-Pandemie betroffen. Wie bei den meisten europäischen Flughäfen kam der Verkehr ab ca. Mitte März 2020 quasi komplett zum Erliegen. Der Flughafen Malta öffnete ab 1. Juli wieder für Reisende aus den meisten europäischen Ländern. Auch der Home Carrier Air Malta (Marktanteil 2020: 29,5%) nahm den Flugbetrieb mit 1. Juli wieder auf. Wie in allen europäischen Ländern blieb der Flugverkehr in den Sommermonaten jedoch auch hier deutlich unter dem Vorjahresniveau, und nahm im Verlauf der zweiten Jahreshälfte stetig ab. Insgesamt wurden am Flughafen Malta 2020 im Vergleich zum Vorjahr nur 23,9% der Passagiere abgefertigt. Wie sich die Coronavirus-Pandemie auf die ohnehin schwierige wirtschaftliche Situation der Air Malta auswirkt bleibt abzuwarten. Die Wahrscheinlichkeit einer weitreichenden Neuausrichtung der Airline hat sich durch die Krise jedoch erhöht.

Ein Ausfall der Airline hätte kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafen Malta. Mittel- und langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazi-

täten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden. Der Flughafen Košice ist ebenfalls stark von der Coronavirus-Pandemie betroffen. So konnten 2020 nur 17,4% des Passagieraufkommens vom Vorjahr erreicht werden. Zwar wurde im Oktober eine neue Route nach Liverpool aufgenommen, der Verkehr kam aber über weite Strecken des Jahres, wie in allen europäischen Ländern, fast komplett zum Erliegen. Im Rahmen von betriebswirtschaftlichen Optimierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen von Airlines besteht immer das Risiko, dass Verbindungen von und zu Regionalflughäfen gestrichen bzw. ausgedünnt werden. Die Coronavirus-Pandemie hat dieses Risiko nun noch vergrößert. Wie sich die Situation am Flughafen Košice nach der Krise präsentiert, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Die Coronavirus-Pandemie stellt so wie die gesamte Flugbranche auch den Bereich Abfertigungsdienste vor große Herausforderungen. Die hohe Wettbewerbsintensität zwischen den Airlines erhöht seit Jahren den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister. Die durch die Krise sinkenden Volumen werden den Margendruck nur noch verstärken. Der Rückgang der Flugzeugbewegungen führt tendenziell auch zu einer Reduktion der Arbeitsproduktivität, da Skaleneffekte nur in einem geringeren Ausmaß realisiert werden können. Aufgrund der seit Jahren herausfordernden Situation wurden jedoch schon 2018 eine Vielzahl an Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz der Arbeitsabläufe entlang der gesamten Wertschöpfungskette erarbeitet, die 2019 Schritt für Schritt erfolgreich umgesetzt wurden und zu einer nachhaltigen Steigerung der Produktivität führen. Auch 2020 ist der Bereich Abfertigungsdienste Marktführer im Ramp-Handling sowie auch in der Frachtabfertigung. Das Risiko von Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen von langfristigen Dienstleistungsverträgen mit den wichtigsten Key Accounts (Austrian Airlines, Wizz, Ryanair/Lauda und Lufthansa) und hohe Qualitätsstandards abgesichert. Auch der Cargo Bereich ist mit einem Minus von 23,2% gegenüber dem Vorjahr stark von der Coronavirus-Pandemie betroffen, wenngleich die Rückgänge in diesem Bereich vor allem durch den stärkeren Einsatz von Frachtflugzeugen doch deutlich geringer ausfallen. Allerdings stellt auch in der Fracht die Möglichkeit einer länger andauernden Rezession einen Unsicherheitsfaktor dar. Aktuelle Schätzungen der IATA zufolge wird der weltweite Frachtmarkt 2021 wieder zulegen, allerdings ist diese Prognose mit großer Unsicherheit behaftet. (Quelle: IATA Economic Performance of Airline Industry 11/2020). Voraussetzung für ein Wachstum ist eine großflächige Wiederaufnahme von Passagierflugverbindungen, um Belly Fracht (transportierte Fracht in Passagierflugzeugen) wieder vermehrt einsetzen zu können. Auch wenn Flugbewegungen und Frachtaufkommen in den kommenden Perioden wachsen, wird es Jahre dauern, bis das Vorkrisenniveau wieder erreicht wird. Im Lichte dessen wird auch zukünftig der Schwerpunkt auf der Steigerung der Produktivität liegen. Positiv in allen Bereichen wirkt sich der Einsatz größerer Flugzeuge auf die Erlöse des Geschäftsbereichs Abfertigungsdienste aus.

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

Auch der Retail-&-Properties-Bereich ist von der Coronavirus-Pandemie stark betroffen. Die durch die geringe Auslastung bedingten Terminalsperren belasten das Ergebnis durch den verminderten Bestandszins, und es konnten auch nicht alle Mieter gehalten werden. Kurzfristig ist somit auch bei einem graduellen Anstieg der Passagierzahlen mit geringeren Auslastungen der vermieteten Flächen zu rechnen. Langfristig geht der Flughafen Wien aber davon aus, dass die Auslastung wieder das Niveau vor der Krise erreicht.

Finanz- und Investitionsrisiken

Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement zuständig und überprüft die entsprechenden Risikopositionen regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings. Der sukzessive Abbau der variablen Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG bereits deutlich reduziert. Der bestehende EIB-Kreditvertrag enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags haften nunmehr drei Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen für den Kreditrestbetrag, aktuell € 275 Mio. Der Zinssatz ist auf die Restlaufzeit fixiert. Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie die verwendeten Finanzinstrumente, um diesen Risiken zu begegnen, finden sich im Konzernanhang unter Anhangelerläuterung (37). Die bereits oben angesprochenen allgemeinen bzw. spezifischen Marktrisiken sowie länderspezifische, politische und regulatorische Risiken in Malta und der Slowakei können die mittelfristige Planung der Beteiligungen am Flughafen Malta bzw. Košice negativ beeinflussen und zu Wertminderungen von Vermögen, Firmenwerten bzw. Beteiligungsansätzen führen. Investitionsprojekte der FWAG unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfällen, Baukostensteigerungen oder Veränderungen in der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt daher eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts. Sofern von den Projektbeteiligten spezielle Risiken erkannt werden (z.B. kontaminiertes Erdreich), werden diese im Rahmen der entsprechenden Vor- und Nachkalkulation berücksichtigt. Die einzuhaltenden Vorschriften bezüglich Projektorganisation, Prüf- und Freigabeschritten im Rahmen der Abwicklung von Bauprojekten wurden von der FWAG in einem eigenen Bauhandbuch (BHB) als verbindliche Konzernanweisung festgelegt. Sämtliche Investitionsprojekte erfolgen unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die derzeitige Krise durch die Coronavirus-Pandemie führte dazu, dass eine Vielzahl der Investitionsprojekte im Zuge des umfangreichen Sparprogramms verschoben wurden. Der Fokus liegt gegenwärtig auf dem Überstehen der Krise, danach wird das Investitionsprogramm neu bewertet. Der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) stellt ein Schlüsselprojekt für die langfristigen Entwicklungs- und Wachstumspotenziale der FWAG dar, ist höchstgerichtlich und somit unanfechtbar genehmigt und wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt. Allerdings wird sich als Folge der Pandemie und der heute abschätzbaren Passagierentwicklung, das Erreichen der Kapazitätsgrenzen im bestehenden 2-Pisten System deutlich hinter das Jahr 2025 verschieben. Sämtliche Bewertungen von Vermögenswerten erfolgten unter der Prämisse des Fortbestehens der Drehscheibenfunktion des Flughafens Wien als Ost-West-Hub.

Operative Risiken

Die Verkehrsentwicklung wird überdies von überregionalen und externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen latenten Risiken (Pandemien, Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen, Streiks, etc.) beeinflusst. Lokale Schadensrisiken, wie etwa Feuer, Naturgewalten, Unfälle oder Terror am Standort, sowie der Diebstahl bzw. die Beschädigung von Vermögenswerten stellen ebenfalls Risiken aus dem operativen Betrieb dar. Mit entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen bzw. Notfallplänen sowie mit hohen Sicherheitsstandards leistet der Flughafen Wien eine wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Diese Risiken sind durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung, etc.). Da der Flughafen Wien eine kritische Funktion als zentraler Infrastrukturversorger und Rückgrat der internationalen Vernetzung

im gesamten osteuropäischen Raum wahrnimmt, werden besonders hohe Ansprüche an die Verfügbarkeit, die Zuverlässigkeit, die Qualität sowie die Datensicherheit der eingesetzten IKT-Systeme (Informations- und Kommunikationstechnologie) gestellt. Durch die Einbindung des Risikomanagements in die Planungsprozesse können Risiken bei IKT-Projekten frühzeitig identifiziert, analysiert wie auch bewertet und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos eingeleitet werden. Zu den wesentlichsten operativen IKT-Risiken zählen mögliche Ausfälle zentraler IKT-Infrastruktureinrichtungen und -services, die Beeinträchtigung der Grundversorgung bzw. die Zerstörung von zentraler IKT-Infrastruktur sowie ein möglicher Verlust von sensiblen Daten. Für sämtliche betriebskritische IKT-Systeme, wie beispielsweise das Kernsystem des Flughafen Wiens „mach2“ oder das ERP-System (Enterprise Resource Planning) SAP, stehen Überwachungssysteme sowie Notfallprozeduren nach aktuellem Stand der Technik zur Verfügung, wodurch eine frühzeitige Erkennung, Analyse und Bewältigung von Vorfällen möglich ist und somit ein hoher Grad an Zuverlässigkeit erreicht werden kann. Aufgrund des geschäftlichen Erfordernisses werden IKT-Systeme in der Regel redundant und, wo nötig, hochverfügbar implementiert, sodass ein Ausfall von einzelnen Komponenten die Verfügbarkeit der Gesamtsysteme nicht gefährdet. Bei der Basisinfrastruktur (Strom-, Wärme- und Kälteversorgung, Wasser und Abwasser) bestehen Risiken hinsichtlich der Verfügbarkeit zentraler Systeme. In diesem Bereich wurden und werden kontinuierlich Maßnahmen entwickelt, um größtmögliche Ausfallsicherheit zu erreichen (z.B. Ringleitungen).

Aufgrund der erforderlichen Verlagerung von Mitarbeitern und Geschäftsprozessen ins Home-Office wurden zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen wie z.B. Multifaktor Authentifizierung und tiefgehendes Monitoring von Sicherheitsvorfällen am Flughafen Wien implementiert, um weiterhin ein hohes Maß an IT-Sicherheit für das Unternehmen zu garantieren. Auch am Malta International Airport sind Pläne für Notfallmaßnahmen, Krisen- sowie betriebliches Kontinuitätsmanagement in Kraft gesetzt. Diese werden regelmäßig überprüft und aktualisiert, um sicherzustellen, dass schnell und effektiv auf Störungen des operativen Betriebs reagiert werden kann. Die FWAG ist sich der hohen Bedeutung motivierter und engagierter Mitarbeiter bei der Erreichung der Unternehmensziele bewusst. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden deshalb zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt. Darüber hinaus werden zahlreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen umgesetzt.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der FWAG lässt trotz der erheblichen Herausforderungen durch die Coronavirus-Pandemie keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen, weshalb der Fortbestand des Unternehmens auch zukünftig gesichert ist. Die FWAG verfügt über ausreichend Mittel, um die Krise zu überstehen.

Innovationsmanagement

Als modernes und zukunftsgerichtetes Unternehmen sind das Forcieren von Innovation und das Nutzen von Chancen für die FWAG von zentraler Bedeutung. Als Bereitsteller kritischer Infrastruktur und Dienstleister in vielfältigen Geschäftssegmenten gibt es zahlreiche Beweggründe für bzw. Anforderungen an ein zeitgemäßes Innovationsmanagement im Konzern. Speziell in Zeiten von Krisen entsteht ein hoher Druck nach neuartigen Lösungsansätzen, welche durch Unternehmen mit hohen Innovationskapazitäten vorteilhaft genutzt werden können. 2020 konnte die Partnerschaft mit der weltweit renommierten Innovationsplattform „Plug and Play“ vertieft und erste erfolgreiche Projekte umgesetzt werden. Die innovative Zusammenarbeit führte auch dazu, dass die FWAG mit dem begehrten „TRAVEL GLOBAL INNOVATION AWARD 2020“ von „Plug and Play“ ausgezeichnet wurde. Mit diesem Preis werden Unternehmen gewürdigt, die außergewöhnliches Engagement bei der Einbindung von Technologie-Startups für die Entwicklung digitaler Innovationen zeigen. Im Berichtsjahr wurden durch das Innovationsmanagement zahlreiche Projekte initiiert und begleitet: So wurde mit den COVID-19 Tests im Health Center Vienna Airport bereits Anfang Mai ein Angebot geschaffen, welches weltweit zu diesem Zeitpunkt einzigartig war (was auch zu einer breiten internationalen Berichterstattung führte) und durch welches bis zum Jahresende weit über 100.000 Kundinnen und Kunden auf das Vorhandensein einer Viruserkrankung mit SARS-CoV-2 getestet werden konnten. Darüber hinaus wurden durch die Inbetriebnahme des Office Park 4 vielversprechende Angebote im Bereich des Co-Working Space sowie des Conferencing geschaffen, die in Österreich ihresgleichen suchen. Durch die enge Zusammenarbeit mit Technologie-Startups konnten zudem große Schritte in Zukunftsthemen wie „Chatbots“ oder „Robotic Process Automation“ gemacht werden.

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess

Der Vorstand ist gemäß § 82 AktG für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verantwortlich. Nachfolgend wird dargestellt, wie der Vorstand der FWAG dieser gesetzlichen Anforderung nachkommt. In Beteiligungsgesellschaften ist die jeweilige Geschäftsführung für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des jeweiligen Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie für die Einhaltung der in diesem Zusammenhang bestehenden konzernweiten Richtlinien und Vorschriften in letzter Instanz verantwortlich. Die Auswirkungen der seit Mitte März 2020 geltenden Kurzarbeit in der Flughafen Wien AG mit einer Reduktion der Arbeitszeit auf bis zu 10% sowie der Umstellung zahlreicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens auf Home-Office auf das interne Kontrollsystem (IKS) wurden geprüft und entsprechende Anpassungen – vor allem technischer Art – vorgenommen.

Merkmale des internen Kontrollsystems der FWAG

Die Ausgestaltung des IKS der FWAG wurde in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des internen Kontrollsystems der FWAG sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften. Das IKS im weiteren Sinne umfasst außerdem die Sicherung des Vermögens sowie die Sicherstellung der Vollständigkeit der Leistungserfassung und -abrechnung. Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) herangezogen. Demnach umfasst ein internes Kontrollsystem die nachfolgend beschriebenen Komponenten: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware, die die Möglichkeit bietet, Risiken und Kontrollen prozessbezogen in Zusammenhang zu setzen.

Kontrollumfeld

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

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

Risikobeurteilung

Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind. Die Wesentlichkeit ergibt sich aus einer Kombination aus Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Auswirkung (Schadenshöhe). Für die letztgenannte Größe wird der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Für die Bestimmung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird seit 2019 ein erweitertes Bewertungsmodell mit einer Reihe von qualitativen Aspekten auf Basis eines gewichteten Scoring-Modells verwendet. Berücksichtigt werden unter anderem Aspekte wie die Komplexität und der Automatisierungsgrad von Prozessen oder das Vorhandensein von spezifischen organisatorischen Sicherungsmaßnahmen. Die Ergebnisse dieser erweiterten Risikobeurteilung dienen als Basis für die Planung der Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision. Bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses müssen punktuell Einschätzungen über zukünftige Entwicklungen vorgenommen werden. Dadurch entsteht das immanente Risiko, dass die zukünftige geschäftliche Entwicklung von diesen Planungsprämissen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte bzw. Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Einbringlichkeit von Forderungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen (siehe dazu Konzernanhang IV. „Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen“).

Kontrollmaßnahmen

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften und beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. Dadurch wird potenziellen Fehlern oder Abweichungen in der Finanzberichterstattung vorgebeugt bzw. werden sie entdeckt und korrigiert. Die Kontrollmaßnahmen reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch das Management und das Controlling bis hin zur spezifischen Überleitung von Konten und zur Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen. Kontrollmaßnahmen in Bezug auf die IT-Sicherheit stellen einen Eckpfeiler des internen Kontrollsystems dar. So unterliegen sensible Tätigkeiten einer restriktiven Vergabe von IT-Berechtigungen. Für Rechnungslegung und Finanzberichterstattung werden die ERP-Software SAP (inkl. SAP-BPC) und PC Konsol verwendet. Die Funktionsfähigkeit des Rechnungslegungssystems wird u.a. durch automatisierte IT-Kontrollen gewährleistet.

Information und Kommunikation

Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich der Finanzberichterstattung werden vom Management regelmäßig aktualisiert und über das Intranet oder interne Aushänge an alle betroffenen Mitarbeiter kommuniziert.

Überwachung

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

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

Forschung und Entwicklung

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

Im Jahr 2020 wurden u.a. folgende Themen fertiggestellt bzw. umgesetzt:

→ **Beladungsplanung Technologie-Upgrade**

Das für die Beladungsplanung von Flugzeugen verwendete System ist eine Eigenentwicklung und wurde einer Überarbeitung unterzogen, um den Benutzern neue Funktionen und state-of-the-art Benutzer-Oberflächen zur Verfügung zu stellen. Im Jahr 2020 wurde die Modernisierung des Moduls für Loadsheeting Agents abgeschlossen.

→ **Flightplan Automatisierung**

Die bislang manuellen Flugplanspeicherungsprozesse wurden durch ein neues, automatisiertes Flugplanungssystem abgelöst. In Zeiten von Saisonflugplanwechseln fiel ein großer, manueller Arbeitsaufwand an, der somit reduziert werden konnte.

→ **Sicherheitskontrolle 4.0**

Um die Sicherheit und den Komfort für Passagiere zu erhöhen sowie gleichzeitig den dafür eingesetzten Personalaufwand gleich belassen zu können, wurde eine neuartige Sicherheitskontrolle konzipiert bzw. ein Grobentwurf erstellt. Hierfür wurde bereits ein Patent angemeldet.

→ **Chatbot**

Um die Akzeptanz von Informationsbereitstellung mit interaktiven, maschinellen Lösungen zu validieren, wurde für das Gesundheitszentrum ein Pilotprojekt mit Auskünften zu Covid-Tests durchgeführt. Dieses wurde später so erweitert, dass auch im Terminal aktuelle Informationen zu den Covid-Maßnahmen und den Gastro- und Shoppinganbietern per Chatbot verfügbar waren.

Insgesamt wurden 2020 Kosten in Höhe von € 0,6 Mio. (2019: € 1,7 Mio.) für die Entwicklung und Einführung von neuen Systemen erfasst.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB

Nachhaltigkeit ist für das Management und für die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG von herausragender Bedeutung. Der schonende Umgang mit Ressourcen, Verantwortung für das Umland und dessen Bürger, seinen Stakeholdern, darunter Passagiere, Mitarbeiter, Partner, und Kunden, ist Teil der Unternehmenskultur. Die FWAG bekennt sich vorbehaltlos zu ihrer ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung. Ein wichtiges Anliegen ist es dabei, die vielfältigen Ziele balanciert zu verfolgen und an der nachhaltigen Entwicklung sowohl des Unternehmens als auch der Region aktiv mitzuwirken. Nähere Informationen zum Geschäftsmodell der FWAG sind im Kapitel „Die Flughafen-Wien-Gruppe“ zu Beginn des Lageberichts angeführt. Risiken, die Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren haben könnten, sind im Kapitel „Risiken der zukünftigen Entwicklung“ des Lageberichts beschrieben. Der Flughafen Wien veröffentlicht regelmäßig einen Nachhaltigkeitsbericht. Die Kennzahlen und Daten des Nachhaltigkeitsberichts werden unter www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht einmal jährlich Ende Mai auf den neuesten Stand gebracht. Der derzeit publizierte Nachhaltigkeitsbericht 2017 berichtet über die Jahre 2015 bis 2017 sowie über die künftigen Nachhaltigkeitsziele. Er entspricht den Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards) und erreichte die Anwendungsebene „In Accordance Core“ und bezieht zudem die branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber mit ein. Der Bericht wurde extern vom TÜV Süd geprüft. Üblicherweise wird der Nachhaltigkeitsbericht alle drei Jahre publiziert. Die Publikation des nächsten umfassenden Nachhaltigkeitsberichts, der über die Jahre 2018 bis 2021 berichten wird, ist aufgrund der Coronavirus-Pandemie und der daraus resultierenden Einschränkungen und Sparmaßnahmen erst für den Sommer 2022 geplant. Die Berichte über Nachhaltigkeitskonzepte gibt es auch für die Flughäfen Malta und Košice. Der Nachhaltigkeitsbericht des Flughafen Malta wird auf der Website (www.maltairport.com) veröffentlicht.

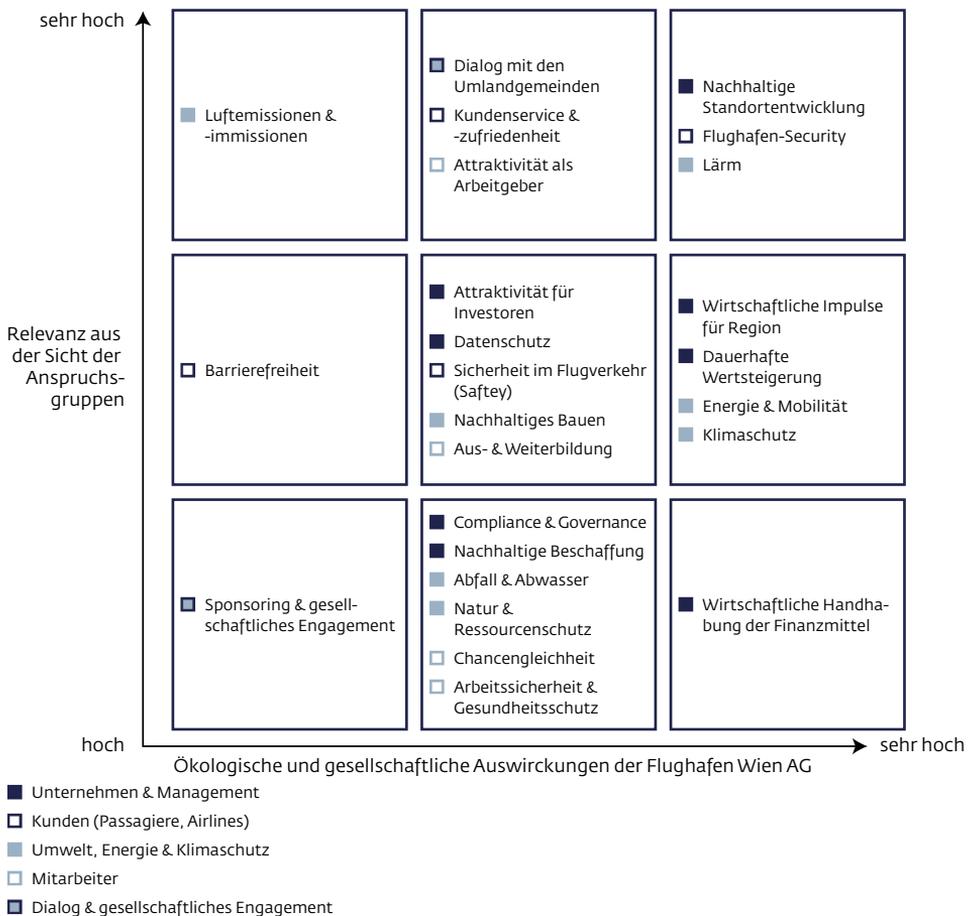
Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte des Unternehmens wurden in einem Prozess, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante, externe Stakeholder umfasst, definiert. Dies geschah unter anderem im Rahmen der regelmäßigen Stakeholder Kommunikation wie z. B. dem Dialogforum oder in regelmäßigen Kundenbefragungen. Zusätzlich wurde eine Umfrage, die die relevanten Stakeholder mit einbezog, durchgeführt. Diese Wesentlichkeitsmatrix ist Grundlage für den Nachhaltigkeitsbericht.

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

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

→ Die Wesentlichkeitsmatrix der Flughafen Wien AG



Nachhaltigkeitsmanagement

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

→ **Kundenorientierung:**

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

→ **Professionalität:**

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

→ **Wirtschaftlichkeit:**

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

→ **Respekt:**

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

Umweltbelange

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich über die Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen hinaus zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen ihres Geschäftsbetriebs. Die FWAG hat sich vor allem zum Ziel gesetzt, ihren Energieverbrauch weiter zu senken, die Auswirkungen der Lärmemissionen zu mindern und den dem Flughafen Wien anzurechnenden CO₂-Ausstoß weiter zu senken und mittelfristig CO₂-neutral zu werden. Der Flughafen Wien hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach der ISO-Norm 14001 sowie nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt. Die erstmalige Eintragung der FWAG in das EMAS-Register fand 2015 statt. Das Zertifikat hat eine Gültigkeit von drei Jahren und wird nach Abhaltung eines externen Re-Zertifizierungs-Audits erneuert ausgestellt. Dazwischen überprüfen jährliche Überwachungs-Audits die Erreichung der gesetzten Ziele und die Einhaltung der festgelegten Regeln. Nach der Re-Zertifizierung 2018 fanden 2019 und 2020 externe Überwachungsaudits statt. 2021 ist wieder ein Re-Zertifizierungsaudit geplant. Zudem erfüllt der Flughafen mit EMAS die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes. Im Rahmen des UMS werden Umweltaspekte und deren Auswirkungen erfasst, relevante Themen identifiziert und mittels Nutzwertanalyse bewertet. Weiters werden Umweltpolitik, Ziele und Maßnahmen festgelegt und sowohl deren Fortschritt als auch die Performance des gesamten Systems anhand von festgelegten Kennzahlen, jährlichen Managementreviews sowie im Rahmen von internen und externen Audits regelmäßig überprüft. Das UMS stellt auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicher. Dazu werden alle umweltrelevanten Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Bescheide) identifiziert, in einer Umweltdatenbank erfasst und die daraus entstehenden Verpflichtungen umgesetzt und überprüft. Die Verantwortung für die erfolgreiche Umsetzung des UMS liegt beim Vorstand und bei den Führungskräften entsprechend der Linienorganisation der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umweltmanager, angesiedelt im Geschäftsbereich „Operations“, Abteilung „Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement“, koordiniert und steuert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz. Dabei wird er von einem Umweltteam unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen der verschiedenen Unternehmensbereiche zusammensetzt. Der Flughafen Wien konnte sich seit 2015 in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Der Gesamtenergieverbrauch der FWAG konnte im Zeitraum 2015 bis 2020 um 62.800 Mwh reduziert werden, das entspricht einem Minus von rund 34%. Darüber hinaus wurden 2020 weitere € 0,5 Mio. (2019: € 0,9 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Lärmschutzprogramm). Im Fokus standen dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, sowie der Ausbau von BIM und Akternativenergie.

Energieeffizienzprogramm

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und bereits zahlreiche Projekte umgesetzt. Die fünf Photovoltaik-Anlagen am Standort Flughafen Wien haben eine Peakleistung von rund 2.000 kWp, wodurch im Jahr 2020 ein jährlicher Ertrag von über 2,0 Mio. kWh generiert werden konnte. Außerdem werden in 2021 zusätzlich Solarmodule auf den Dächern der Parkhäuser 3 und 8 mit einer Gesamt-Peakleistung von 1.150 kWp angebracht. Damit vergrößern sich die Solarflächen am Wiener Airport um etwa die Hälfte auf

rund 16.000m². Die Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf die energieeffizientere LED Technologie wird laufend fortgesetzt. Der Flughafen Malta setzt ebenfalls Photovoltaikanlagen zur Stromerzeugung ein und hat auf LED Beleuchtung umgestellt. Die Erweiterung der Photovoltaik-Anlagen ist nur eine von vielen Maßnahmen im Rahmen des energieeffizienten Umweltmanagements am Flughafen Wien. So wird die E- Flotte mit aktuell mehr als 380 E-Fahrzeugen laufend ausgebaut. Ein weiterer Fokus liegt auf der nachhaltigen Bauweise für künftige Gebäude wie dem Office Park 4 sowie der Energieoptimierung bestehender Bauten mittels der eigens entwickelten Smart City Steuerungssoftware. Nicht zuletzt werden dienstliche Flüge der FWAG-Mitarbeiter durch den Kauf von CO₂-Zertifikaten kompensiert.

Smart Airport City

Um den Verbrauch von Strom, sowie von Kälte und Wärme zu optimieren, hat die Flughafen Wien AG mit der Technischen Universität Wien 2017 ein Entwicklungsprojekt gestartet, womit ein Prototyp einer computergestützten „virtuellen Stadt“ entsteht, mit dem der Verbrauch an elektrischer Energie, Kälte oder Wärme simuliert und in der Folge optimiert werden kann. Darauf aufbauend werden Szenarien zur Instandhaltung, Verbesserung und Erweiterung der Smart Airport City erstellt, um Kapazitäten zu optimieren und eine bestmögliche Verbrauchssteuerung zu erreichen.

Eröffnung des Office Park 4

Der Office Park 4 wurde nach rund zweieinhalb Jahren Bauzeit im September 2020 eröffnet. Das Gebäude bietet Raum für rund 2.500 Beschäftigte. Der neue Office Park besticht durch flexible Arbeitsbereiche, vielfältige Co-Working Angebote und topmoderne Eventflächen. Bei der Planung wurde besonders auf Energieeffizienz Bedacht genommen. Hierbei flossen auch erste Erkenntnisse der Smart Airport City ein. Der Energieverbrauch liegt bei weniger als einem Drittel im Vergleich zu konventionellen Büros. Die zu etwa 60 Prozent transparente Fassadenfläche lässt viel Tageslicht in die Räumlichkeiten des Office Park 4 und berücksichtigt durch ihre spezielle Formung gleichzeitig den Wind, der das Gebäude umströmt. Vorzeigecharakter hat der Office Park 4 in Hinblick auf seine nachhaltige Bauweise. Eine große Rolle spielt der Einsatz der Geothermie – das Kühlen und Heizen mit thermischer Energie. Außerdem befindet sich auf dem Dach des Office Park 4 eine Photovoltaikanlage für die optimale Nutzung von nachhaltigen Energiequellen. Der Office Park 4 wurde noch vor seiner Fertigstellung von der Österreichischen Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (ÖGNI) mit dem Platin-Vorzertifikat ausgezeichnet.

Fluglärmmanagement

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

Lärmschutz

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafens Wien hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel. Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht übernimmt der Flughafen 50% bis 100% der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen. Bis Ende 2020 wurde auf diese Weise für 6.306 Objekte ein bauphysikalisches Gutachten erstellt und für 2.975 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Ein positiver Nebeneffekt: Durch bessere Gebäudedämmung und weniger Heizkosten, konnte in den betroffenen Gebieten der CO₂-Ausstoß um ca. 1.300 Tonnen pro Jahr reduziert werden.

Emissionen und Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringen Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen bei. Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung und die Erstellung einer jährlichen CO₂-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden laufend Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren. Mithilfe einer CO₂-Emissionsbilanz beteiligt sich der Flughafen Wien auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System, www.airportcarbonaccreditation.org). Der Flughafen Wien wurde bereits im Jahr 2013 Level 1 zertifiziert, 2015 erfolgte der Aufstieg zum Level 2 und im Oktober 2016 wurde erstmalig die Level-3-Zertifizierung erreicht. Die Flughafen Wien AG hat im Berichtsjahr die Level-3-Zertifizierung beibehalten können. Diese Zertifizierung sieht eine Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässigen Unternehmen vor. Um diesen Level 3 zu erreichen, mussten alle am Standort ansässigen Unternehmen in Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung eingebunden werden. Trotz weiteren mittelfristigen Wachstums will der Flughafen Wien bis 2030 CO₂-Neutralität erreichen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird konsequent am Umweltprogramm gearbeitet. Um seine CO₂-Emissionen besser identifizieren zu können, trat auch der Flughafen Malta im Jahr 2016 dem ACI Airport Carbon Accreditation Programm bei und begann sich auf die Level 2 Zertifizierung vorzubereiten. Dazu wird ein detaillierter Ziel- und Maßnahmenplan erarbeitet, um die CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren. Der Flughafen Malta hat sich das Ziel gesetzt bis 2050 CO₂-Neutralität zu erreichen.

Abfall

Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und je nach Möglichkeit einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Gesamtmenge Abfall betrug im Jahr 2020 am Flughafen Wien 1.754 Tonnen (2019: 4.299 Tonnen). 2016 konnte am Flughafen Malta die Überwachung des Abfallmanagements und die Berichterstattung mit einem neuen Auftragnehmer verbessert werden. Die Gesamtmenge in 2020 betrug rund 567 Tonnen (2019: rund 1.276 Tonnen).

Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafens Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch der Flughafen-Wien-Gruppe ohne Kunden fiel 2020 im Vergleich zu 2019 um rund 139.575 m³ auf 306.548 m³. Rechnet man die Kunden hinzu, sank der Verbrauch aufgrund

der geringeren Passagieranzahl im Jahr 2020 um rund 34%. Der Flughafen Malta ist durch seine Lage von geringeren Niederschlagsmengen geprägt, wodurch ein bewusstes Umgehen mit Wasser essentiell ist. Neben gesammeltem Regenwasser und Grundwasser werden fehlende Kapazitäten zugekauft. Im Geschäftsjahr 2020 wurde, aufgrund der geringeren Passagierzahlen, der Wasserverbrauch um 37,8% reduziert.

Nachhaltige Beschaffung

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

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

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

Ausgewählte Kennzahlen

Standort Flughafen Wien		2020	Veränderung	2019
Passagiere	PAX	7.812.938	-75,3%	31.662.189
Verbrauch elektrische Energie	MWh	66.583	-27,5%	91.855
Wärmeverbrauch	MWh	37.405	-24,2%	49.329
Kälteverbrauch	MWh	16.812	-45,7%	30.967
Treibstoffverbrauch	MWh	17.734	-50,9%	36.093
Gesamtenergiebedarf	MWh	121.722	-31,3%	177.277
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	66.583	-27,5%	91.855
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	54,7	n.a.	51,8
Wasserverbrauch	m ³	306.548	-31,3%	446.123
Abwasseranfall	m ³	188.592	-46,2%	350.386
Gesamtmenge Abfall	t	1.754	-59,2%	4.299

Standort Flughafen Malta		2020	Veränderung	2019
Passagiere	PAX	1.748.050	-76,1%	7.310.289
Verbrauch elektrische Energie	MWh	9.483	-30,5%	13.638
Treibstoffverbrauch	MWh	597	-32,4%	883
Gesamtenergiebedarf	MWh	10.080	-30,6%	14.521
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	2.106	116,7%	972
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	20,9	n.a.	6,7
Wasserverbrauch	m ³	103.593,0	-37,8%	166.446,0
Gesamtmenge Abfall	t	567,2	-55,5%	1.275,7

Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) der Flughafen-Wien-Gruppe (vollkonsolidierte Unternehmen) 2020 ist von 5.385 auf 5.452 (plus 1,2%) gestiegen. Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt bei 6.541, eine Reduktion gegenüber dem Vorjahr von 9,5%. Stichtagsbezogen waren zum 31.12.2020 5.296 Mitarbeiter in der Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt und somit um 471 Mitarbeiter weniger als im VJ (5.767 Mitarbeiter).

Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten (FTE)	2020	Veränderung	2019 ¹
Airport	453	1,1%	449
Handling & Sicherheitsdienstleistungen ²	3.242	-0,1%	3.246
Retail & Properties	97	-4,2%	101
Malta	356	-6,0%	379
Sonstige Segmente	1.088	9,1%	996
Verwaltung	216	1,3%	214
Gesamtanzahl	5.452	1,2%	5.385

1) angepasst

2) inkl. LION

Gerade in Zeiten der Krise sind die Mitarbeiter eine zentrale Ressource, da ihr Erfolg als Dienstleistungsunternehmen entscheidend von der fachlichen Kompetenz, Erfahrung sowie dem Engagement und Einsatz jedes einzelnen Mitarbeiters abhängt. Im März des Jahres stand das Unternehmen vor der wohl größten Veränderung und gleichzeitig auch größten Herausforderung in seiner Geschichte. Anfang März beschloss die Regierung erste Landeverbote für Luftfahrzeuge aus COVID-19 Risikogebieten. Mitte März wurde die Einreise stark reglementiert und kurz darauf verzeichnete die Flughafen Wien Gruppe einen Passagierückgang von 70 – 80%. Bereits mit 16. März startete die von Vorstand und Betriebsrat verhandelte Corona-Kurzarbeit und neben der Aufrechterhaltung des noch vorhandenen Flugbetriebs stand auch die Umsetzung von Home-Office, wo möglich. Als Basis der Kurzarbeit diente die COVID-19 Sozialpartnervereinbarung. In der Kurzarbeit I wurden auf betrieblicher Ebene höhere Prozentsätze vereinbart (gesetzliche Regelung 90%-85%-80%; betriebliche Regelung 90%). In der Kurzarbeit II (ab 1.10.) wurde die Bezahlung auf 85% bzw. 90% reduziert. Die Verhandlungen für 2021 zur Umsetzung der ausschließlich gesetzlichen Rahmenbedingungen sind im Dezember abgeschlossen worden. Im Schnitt betrug im Zeitraum zwischen März 2020 und Dezember 2020 die Ersatzquote 50% bzw. die Leistungsquote 32%. Durch die Kurzarbeit sind Dienstverhältnisse gesichert, es wird einem Know-how-Verlust entgegengewirkt.

Aus- und Weiterbildung

Aufgrund der Kurzarbeit und der wirtschaftlichen Situation wurden die Aufwendungen für die Aus- und Weiterbildung 2020 fast vollständig zurückgefahren. In Summe wurden nur € 108.000 aufgewendet. Die Lehrlingsausbildung wurde – im Rahmen der Kurzarbeit – aufrechterhalten. Im November wurden 13 neue Lehrlinge aufgenommen und damit ein deutliches Zeichen für einen positiven Blick in die Zukunft gesetzt. Im Herbst wurden als Personalentwicklungsmaßnahme in allen Unternehmensbereichen Mitarbeitergespräche gestartet, um mit allen Beschäftigten die aktuelle wirtschaftliche Lage und die persönliche Situation zu besprechen.

Erfolgsabhängige Entlohnung für Führungskräfte

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

Mitarbeiterstiftung

Bereits vor 20 Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet, die 10% der Aktien der Flughafen Wien AG hält und den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter auszahlt. Im Jahr 2020 kam für 2019 kein Dividendenenertrag zur Ausschüttung.

Arbeitsstiftung

Die „offene Arbeitsstiftung Steyr“ kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten oder aus gesundheitlichen Gründen ihr Dienstverhältnis einvernehmlich lösen. Die Flughafen Wien AG ist seit Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2020 traten 5 Mitarbeiter der Stiftung bei.

Vorsorgemaßnahmen – betriebliche Pensionskasse und Vorsorgekasse

Für alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG mit Eintritt vor 1.11.2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersversorgung vom Unternehmen 2,5% eines Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Zudem wird jedem Mitarbeiter die Möglichkeit geboten, mit einem Betrag in gleicher Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt. Seit 1.1.2018 liegt die Gestionierung der Mitarbeitervorsorgekasse bei der Niederösterreichischen Vorsorgekasse (NÖVK).

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

Freiwillige Sozialleistungen

Mit freiwilligen Sozialleistungen steigert die Flughafen Wien AG die Motivation und Unternehmensidentifikation ihrer Mitarbeiter. So wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie mit Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden angeboten, die Essensversorgung für die Mitarbeiter finanziell unterstützt, sowie mit dem Vienna Airport Health Center eine weitreichende fachärztliche Versorgung mit rascher Terminverfügbarkeit für die Mitarbeiter sichergestellt.

Beruf und Familie

Die Familienfreundlichkeit des Unternehmens ist für eine ausgewogene Work-Life-Balance von entscheidender Bedeutung. Den Kindern aller Mitarbeiter der am Standort Wien ansässigen

Unternehmen steht ein Kindergarten auf dem Gelände des Flughafen Wien zur Verfügung. Die großzügigen und flexiblen Öffnungszeiten ermöglichen auch Mitarbeitern im Schichtdienst eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder ab dem Krabbelalter. Die Schwerpunkte des pädagogischen Angebots liegen auf Bilingualität, Bewegung und gesunder Ernährung. 2020 wurden Hilfestellungen zu Home-Schooling, Pflege von Angehörigen und Arbeiten im Home-Office im Rahmen des Schwerpunkts „familienfreundliches Unternehmen“ in dieser herausfordernden Zeit angeboten.

Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste

Nach der unerfreulichen Entwicklung der Arbeitsunfälle 2019, wurden die eingeleiteten Präventiv-Maßnahmen zur Reduktion der Unfälle Anfang 2020 fortgeführt. Die Maßnahmen und die rückläufige Verkehrsentwicklung infolge der Coronavirus-Pandemie, die ab Mitte März deutlich spürbar war, hat auch die Anzahl der Unfälle deutlich reduziert.

Die Pandemie hat darüber hinaus den Fokus der Präventivdienste von den ursprünglich geplanten Tätigkeiten wie Schulungen, Begehungen, Lehrlingswoche, BGF-Projekte etc. verlagert. Insbesondere die Arbeitsmedizin war hinsichtlich Corona-Schutzmaßnahmen, Mitwirkung im Krisenstab und Bereitstellung medizinischer Expertise gefordert. Home-Office, Kurzarbeit und angepasste Bautätigkeiten dominierten die Beratungstätigkeiten der Sicherheitsfachkräfte.

Im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung konnten trotz der veränderten Rahmenbedingungen konzernweite Impfaktionen gegen Masern, FSME und Influenza durchgeführt werden. Die Führungskräfte wurden laufend in Form von „Handlungsanweisungen für das Arbeiten am Flughafen aufgrund von Corona“ über Maßnahmen zum persönlichen Schutz und zum Schutz aller Mitarbeiter informiert.

Standort Wien	2020	Veränderung	2019	2018
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	71	-56,7%	164	131
1.000 MA-Quote	14,0	-53,2%	29,9	29,3

Diversität

Diversität stellt für die Flughafen Wien AG ein zentrales Thema dar. Deren Bedeutung für den Flughafen Wien zeigt alleine schon die Tatsache, dass derzeit unter den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen 65 Nationalitäten vertreten sind, die 11 unterschiedlichen Religionsbekenntnissen angehören. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz dieser großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern.

Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2020 bei rund 26%. Zurückzuführen ist diese niedrige Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als Arbeitgeber attraktiver zu machen, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen. Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil – insbesondere in Führungspositionen – auszubauen. Über alle vier Führungsebenen beläuft

sich die Frauenquote in der Flughafen Wien AG derzeit auf 13,2%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz sind in der Flughafen-Wien-Gruppe Grundvoraussetzung. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG beträgt 22%.

Flexible Arbeitszeitmodelle

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

Ältere Arbeitnehmer

Viele Mitarbeiter sind permanent hohen körperlichen Belastungen ausgesetzt. Maßnahmen zur Ermöglichung innerbetrieblicher Mobilität und das Angebot geeigneter Arbeitsplätze für diese Mitarbeitergruppe werden im Rahmen des Karriere- und Entwicklungs-Center (KEC) eingesetzt. So hat das KEC in den letzten beiden Jahren den unternehmensinternen Wechsel von insgesamt 33 älteren Dienstnehmern aus dem mit schwerer körperlicher Arbeit verbundenen Vorfeld-Bereich in eine neue gesundheitsschonendere Aufgabe im Terminalbereich koordiniert. An der Weiterentwicklung des KEC aufgrund der derzeitigen Krise wird intensiv mit dem Ziel gearbeitet, Mitarbeiter intern für zukünftig andere Aufgaben zu qualifizieren.

Menschen mit besonderen Bedürfnissen

Der Flughafen Wien arbeitet gemeinsam mit neun Hilfsorganisationen, Verbänden und Institutionen intensiv an der kontinuierlichen Verbesserung der Barrierefreiheit. Zu den Schwerpunkten Ausstattung, Leitsystem, Lifte, Treppen, Parkierung und Toiletten wurden gemeinsam Einzelmaßnahmen erarbeitet und umgesetzt.

Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter am Standort Wien^o	2020	Veränderung	2019
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	5.063	1,6%	4.983
davon Arbeiter	3.440	1,3%	3.397
davon Angestellte	1.623	2,3%	1.586
Personalstand (Stichtag, FTE)	4.936	-7,6%	5.341
davon Arbeiter	3.331	-8,4%	3.638
davon Angestellte	1.605	-5,8%	1.703
Personalstand (Köpfe)	6.182	-9,2%	6.805
Lehrlinge (Durchschnitt)	50	-3,9%	52
Durchschnittsalter in Jahren	40,6	3,0%	39,4
Betriebszugehörigkeit in Jahren	9,6	12,6%	8,5
Anteil Frauen in %	26	-3,6%	27
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	504	-64,6%	1.422
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	71	-56,7%	164

^o) ohne CAT, Malta, LION

Mitarbeiter am Standort Malta	2020	Veränderung	2019
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	356	-6,0%	379
Personalstand (Stichtag, FTE)	329	-14,7%	386
Durchschnittsalter in Jahren [*]	39	1,3%	39
Betriebszugehörigkeit in Jahren [*]	11	6,8%	10,3
Anteil Frauen in % [*]	35,2	-0,9%	35,5
Aufwendungen für Weiterbildung in T€ [*]	108	-58,3%	259
Meldepflichtige Arbeitsunfälle [*]	6	-40,0%	10

^{*}) vorläufige Werte

Achtung der Menschenrechte

Das Unternehmen bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die Flughafen Wien AG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis, sondern ausschließlich innerhalb der Europäischen Union. Als Infrastruktur- und Dienstleistungsanbieter bezieht die Flughafen Wien AG auch lediglich fertige Endprodukte von ihren Lieferanten und hat keinen Einfluss auf deren Lieferkette. Der neben den Unternehmenswerten herrschende Code of Conduct enthält wesentliche Grundsätze über die Interaktion aller Mitarbeiter mit internen und externen Partnern. Da das Vertrauen von Kunden, Aktionären, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Leistung der Flughafen-Wien-Gruppe hat, ist die Integrität ein wesentlicher Eckpfeiler innerhalb des Unternehmens.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen sowie der respektvolle Umgang untereinander ist dabei von größter Wichtigkeit. Richtschnur dafür ist der Verhaltenskodex der FWAG. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv. Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Der Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance Officer. Er sorgt auch für die Schulung der betroffenen Mitarbeiter und informiert in internen Workshops über aktuelle gesetzliche Neuerungen etwa im Bereich des Korruptionsstrafrechts. Die FWAG unterliegt als Sektorauftraggeber bei Beschaffungen teilweise den Regeln des Bundesvergabegesetzes. Dabei wurden auch Vorkehrungen implementiert, die Korruption im Ansatz vermeiden sollen. Dies wird durch die Aktivitäten des zentralen Einkaufs und des zentralen Controllings sowie durch die konsequente Umsetzung des Vieraugenprinzips unterstützt.

Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und dem darauf beruhenden Börsegesetz ergeben, wurden vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden interne Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die potenziellen Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. So erhält jeder Mitarbeiter, der in einem compliance-relevanten Bereich arbeitet, eine persönliche Schulung, wie er mit vertraulichen Informationen umzugehen hat. Um die Sensibilität für die „Emittenten Compliance“ auch im restlichen Unternehmen zu erhöhen, werden alle Mitarbeiter im Intranet und in Artikeln in der hauseigenen Mitarbeiterzeitung über dieses Thema informiert. Am Flughafen Malta werden ebenfalls die lokalen börsegesetzlichen Regelungen sowie europäische Verordnungen umgesetzt und überwacht. Dazu dienen interne Richtlinien, die neben den gesetzlichen Bestimmungen auch allgemeine Verhaltensregeln umfassen.

Offenlegung gemäß § 243a UGB

1. Grundkapital und Aktienstückelung

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

Weitere Details zur Satzung bzw. Aktie sind auf der Website der Flughafen Wien AG unter www.viennaairport.com abrufbar.

2. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

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

3. Syndikatsvereinbarung

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

4. Aktien mit besonderen Kontrollrechten

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

5. Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

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

6. Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats

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

7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

Der Vorstand der Flughafen Wien AG hat von der Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 3. Mai 2019 zum Aktienrückkauf Gebrauch gemacht, gemäß § 65 Abs. 1 Z 8 AktG bis zu 840.000 Stück auf Inhaber lautende Aktien, dies entspricht bis zu 1% des Grundkapitals, zu einem Preis von € 30,00 bis € 38,00 im Zeitraum von 4. November 2019 bis 30. Juni 2020 zurückzukaufen. Im Berichtsjahr wurden 77.380 Aktien im Betrag von € 2.727.369,40 erworben. Das Rückkaufprogramm wurde am 29. Mai 2020 vorzeitig beendet.

8. Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 275,0 Mio.) wurde unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d. h. entweder direkt oder indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt.

9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

Corporate Governance

Der konsolidierte Corporate-Governance-Bericht gemäß § 267b UGB für das Geschäftsjahr 2020 ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter www.viennaairport.com veröffentlicht.

Nachtragsbericht

Verkehrsentwicklung Jänner 2021

Inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete die Flughafen-Wien-Gruppe im Jänner 2021 einen Rückgang der Passagiere um 90,5%.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien reduzierte sich im Jänner 2021 um 90,5% auf 198.295 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im Jänner 2021 ein Minus von 88,9% auf 47.366 gegenüber dem Jänner 2020. Die Anzahl der Lokalpassagiere sank im selben Zeitraum um 91,1% auf 148.310. Das Frachtaufkommen ging leicht um 3,1% auf 19.735 umgeschlagene Tonnen zurück. Die Flugbewegungen reduzierten sich um 80,9%, das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) um 78,6%.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta und Flughafen Košice

Das Passagierminus im Jänner 2021 für den Flughafen Malta beläuft sich auf 90,7%. Am Flughafen Košice ging das Passagieraufkommen um 87,3% zurück.

Entgelte 2021 am Flughafen Wien

Per 1. Jänner 2021 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltgesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

- | | |
|---|--------|
| » Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: | +1,45% |
| » Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: | +1,45% |
| » Infrastrukturentgelt Betankung: | +1,45% |

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

Das Sicherheitsentgelt beträgt im Jahr 2021 unter Berücksichtigung der Änderung gemäß Price-Cap-Formel € 8,44 pro abfliegendem Passagier.

Prognosebericht

Prognose für Passagierentwicklung: Rund 15,9 Mio. Passagiere in der Flughafen-Wien-Gruppe und rund 12,5 Mio. Passagiere am Standort Wien erwartet.

2021 wird einen Aufschwung bringen, bleibt aber herausfordernd: Während sich aus heutiger Sicht die ersten drei bis sechs Monate noch schwach entwickeln werden, ist ab Sommer und im zweiten Halbjahr ein deutlicher Anstieg bei den Passagieren zu erwarten. Für den Standort Wien erwartet der Flughafen Wien rund 12,5 Mio. Reisende im Gesamtjahr 2021 und für die Flughafen-Wien-Gruppe (inkl. Beteiligungen) rund 15,9 Mio. Reisende. Wesentlich dafür werden aber eine möglichst rasche großflächige Durchimpfung und international einheitliche Reisebestimmungen sein.

Finanzausblick 2021:

Die Flughafen Wien Gruppe verfügt über eine solide wirtschaftliche Basis und plant, 2021 wieder aus der Verlustzone zu kommen, die Liquidität ist für alle vorhersehbaren Krisen-Szenarien ausreichend gesichert. Für das Geschäftsjahr 2021 werden aus heutiger Sicht ein Umsatz von € 430 Mio., ein positives EBITDA von € 150 Mio. und ein leicht positives Jahresergebnis von € 4 Mio. erwartet. Die Nettoverschuldung des Unternehmens wird voraussichtlich auf rund € 100 Mio. sinken. Die Investitionen werden bei rund € 62 Mio. liegen.

Schwechat, 11. März 2021

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



**Konzernabschluss 2020
der Flughafen Wien AG**

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2020

in T€	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	(1)	333.673,2	857.617,1
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	7.503,2	13.708,9
Betriebsleistung		341.176,3	871.326,1
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-29.339,3	-41.294,0
Personalaufwand	(4)	-202.882,5	-323.203,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-52.095,0	-125.206,2
Wertminderungen/Wertaufholung auf Forderungen	(5) (36)	-1.562,7	22,3
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(6)	-1.203,3	3.178,1
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		54.093,5	384.822,8
Planmäßige Abschreibungen	(7)	-132.549,5	-130.702,7
Wertminderungen	(7)	-8.013,2	-1.821,0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		-86.469,1	252.299,1
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	(8)	538,5	694,1
Zinsertrag	(9)	2.229,2	2.229,6
Zinsaufwand	(9)	-15.690,4	-17.945,9
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	-1.512,6	585,5
Finanzergebnis		-14.435,3	-14.436,7
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		-100.904,4	237.862,4
Ertragsteuern	(11)	25.158,2	-62.161,7
Periodenergebnis		-75.746,1	175.700,7
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		-72.751,8	158.857,5
Nicht beherrschende Anteile		-2.994,4	16.843,3
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(12)	83.883.764	83.996.504
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		-0,87	1,89

Konzern- Gesamtergebnisrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2020

in T€	Anhang	2020	2019
Periodenergebnis		-75.746,1	175.700,7
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)	4.817,0	-8.592,5
Zum Marktwert erfolgsneutral bewertete Eigenkapitalinstrumente	(25)	-690,0	-640,0
Darauf entfallende latente Steuern	(31)	-1.031,8	2.316,3
Sonstiges Ergebnis		3.095,3	-6.916,2
Gesamtergebnis		-72.650,9	168.784,5
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		-69.656,5	152.010,7
Nicht beherrschende Anteile		-2.994,4	16.773,8

Konzern-Bilanz

zum 31.12.2020

in T€	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
AKTIVA			
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(13)	166.552,1	166.064,1
Sachanlagen	(14)	1.469.019,6	1.530.346,5
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(15)	174.763,9	178.729,5
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(16)	40.992,1	43.706,9
Sonstige Vermögenswerte	(17)	31.304,8	80.723,5
		1.882.632,5	1.999.570,6
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(18)	5.947,4	6.201,5
Wertpapiere	(19)	26.900,6	58.709,9
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	(20)	3.772,2	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(21)	80.964,5	151.375,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(22)	173.099,9	84.782,9
		290.684,6	301.069,5
Summe Aktiva		2.173.317,1	2.300.640,1
PASSIVA			
Eigenkapital			
Grundkapital	(23)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(24)	117.885,1	117.744,4
Sonstige Rücklagen	(25)	-10.693,7	-10.699,4
Einbehaltene Ergebnisse	(26)	944.031,0	1.016.561,2
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		1.203.892,4	1.276.276,3
Nicht beherrschende Anteile	(27)	101.605,0	104.632,6
		1.305.497,4	1.380.908,8
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(28)	170.293,5	175.013,0
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(29)	305.447,1	330.432,9
Übrige Verbindlichkeiten	(30)	29.809,8	28.576,2
Latente Steuern	(31)	29.690,5	38.483,5
		535.240,9	572.505,6
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(32)	384,9	11.428,7
Übrige Rückstellungen	(32)	111.443,4	212.563,7
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(29)	142.398,0	25.443,7
Lieferantenverbindlichkeiten	(33)	26.620,1	45.423,4
Übrige Verbindlichkeiten	(34)	51.732,4	52.366,1
		332.578,9	347.225,8
Summe Passiva		2.173.317,1	2.300.640,1

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2020

in T€	Anhang	2020	2019
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		-100.904,4	237.862,4
+/- Abschreibungen / Zuschreibungen	(7)	132.549,5	130.702,7
+ Wertminderungen	(7)	8.013,2	1.821,0
+/- Bewertung beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente	(10)	1.512,6	-585,5
+/- Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(6)	1.203,3	-3.178,1
+ Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	(16)	1.511,5	2.093,9
Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Vermögenswerten	(2) (5) (10)	-453,8	-3.230,7
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	(2)	-240,2	-172,9
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge		0,0	56,4
+ Zins- und Dividendenergebnis	(8) (9)	12.922,7	15.022,2
+ Erhaltene Dividenden	(35)	538,5	694,1
+ Erhaltene Zinsen	(35)	1.783,7	2.336,0
- Bezahlte Zinsen	(35)	-15.889,7	-15.860,1
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	(18)	254,1	-91,0
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	(17) (21)	28.132,4	-156,0
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	(28) (32)	-101.022,8	76.181,6
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	(30) (33) (34) (35)	1.661,9	-625,8
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-28.427,5	442.870,4
- Zahlungen für Ertragsteuern	(11) (31) (32)	5.470,4	-69.825,2
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		-22.957,1	373.045,2
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)		6.124,1	5.263,3
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang		30.333,7	39,8
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	(13) (14) (15) (35)	-99.158,5	-177.057,4
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	(17)	-8,0	-75,7
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen		204,7	345,0
+ Einzahlungen aus Abgang von kurz- und langfristigen Veranlagungen	(17) (21)	85.674,6	106.089,4
- Auszahlungen für kurz- und langfristige Veranlagungen und Wertpapiere	(17) (19) (21)	-692,4	-110.718,2
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		22.478,4	-176.113,7
- Dividendenausschüttung an Flughafen Wien AG Anteilseigner	(23)	0,0	-74.760,0
- Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner	(27)	-33,2	-8.303,9
- Erwerb von eigenen Anteilen	(25)	-2.727,4	-1.805,3
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	(29)	117.000,0	38,5
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(29)	-25.055,0	-57.000,0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	(29)	-388,7	-423,6
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		88.795,7	-142.254,2
Veränderung des Finanzmittelbestandes		88.316,9	54.677,4
+ Konsolidierungskreisänderungen		0,0	6,8
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	(22)	84.782,9	30.098,8
Finanzmittelbestand am Ende der Periode		173.099,9	84.782,9

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1.1. bis 31.12.2020

Neubewertungen von Plänen den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar

in T€	Anhang	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklage aus Zeitwertänderungen Eigenkapitalinstrumente	Neubewertung immaterielles Vermögen	Neubewertungen von Plänen	Währungsumrechnungsrücklage	Eigene Anteile	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
Stand zum 1.1.2019		152.670,0	117.657,3	3.381,1	17.476,9	-30.176,0	7.632,9	0,0	-1.685,1	932.188,6	1.200.830,9	96.162,6	1.296.993,5
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(25)			-480,0					-480,0		-480,0		-480,0
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)					-6.366,8			-6.366,8		-6.366,8	-69,5	-6.436,2
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	-480,0	0,0	-6.366,8	0,0	0,0	-6.846,8	0,0	-6.846,8	-69,5	-6.916,2
Periodenergebnis										158.857,5	158.857,5	16.843,3	175.700,7
Gesamtergebnis		0,0	0,0	-480,0	0,0	-6.366,8	0,0	0,0	-6.846,8	158.857,5	152.010,7	16.773,8	168.784,5
Auflösung Neubewertungsrücklage	(25)				-362,2				-362,2	362,2	0,0		0,0
Erwerb eigener Anteile	(25)							-1.805,3	-1.805,3		-1.805,3		-1.805,3
Dotierung Kapitalrücklagen (Erwerb eigene Anteile)	(24)		87,1						0,0	-87,1			0,0
Dividendenausschüttung	(23)								0,0	-74.760,0	-74.760,0	-8.303,9	-83.063,9
Stand zum 31.12.2019		152.670,0	117.744,4	2.901,1	17.114,7	-36.542,8	7.632,9	-1.805,3	-10.699,4	1.016.561,2	1.276.276,3	104.632,6	1.380.908,8
Stand zum 1.1.2020		152.670,0	117.744,4	2.901,1	17.114,7	-36.542,8	7.632,9	-1.805,3	-10.699,4	1.016.561,2	1.276.276,3	104.632,6	1.380.908,8
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(25)			-517,5					-517,5		-517,5		-517,5
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)					3.612,8			3.612,8		3.612,8		3.612,8
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	-517,5	0,0	3.612,8	0,0	0,0	3.095,3	0,0	3.095,3	0,0	3.095,3
Periodenergebnis										-72.751,8	-72.751,8	-2.994,4	-75.746,1
Gesamtergebnis		0,0	0,0	-517,5	0,0	3.612,8	0,0	0,0	3.095,3	-72.751,8	-69.656,5	-2.994,4	-72.650,9
Auflösung Neubewertungsrücklage	(25)				-362,2				-362,2	362,2	0,0		0,0
Erwerb eigener Anteile	(25)							-2.727,4	-2.727,4		-2.727,4		-2.727,4
Dotierung Kapitalrücklagen (Erwerb eigene Anteile)	(24)		140,6						0,0	-140,6			0,0
Dividendenausschüttung	(23)								0,0		0,0	-33,2	-33,2
Stand zum 31.12.2020		152.670,0	117.885,1	2.383,6	16.752,5	-32.930,0	7.632,9	-4.532,6	-10.693,7	944.031,0	1.203.892,4	101.605,0	1.305.497,4



**Konzernanhang
für das Geschäftsjahr
2020**

I. Unternehmen

Angaben zum berichtenden Unternehmen

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

Betriebsgenehmigungen

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der FWAG betreffen folgende: Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat am 27. März 1955 gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 21. August 1936 der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafen Wien-Schwechat sowie für die Piste 11/29 erteilt. Am 15. September 1977 wurde vom Bundesministerium für Verkehr gemäß § 78 Abs. 2 LFG, BGBl. Nr. 253/1957 die Benützungsbewilligung für die Instrumentenpiste 16/34 samt Rollwegen und Befeuerungsanlagen erteilt. Im Jahr 2017 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß den Anforderungen der EU (VO) 139/2014 zertifiziert. Am 14.12.2017 wurde die bis auf Widerruf gültige Zertifizierungsurkunde dafür ausgestellt. Die EU Zertifizierung von europäischen Verkehrsflughäfen dient zur Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der Sicherheit der Zivilluftfahrt in Europa. Das Tochterunternehmen Malta International Airport p.l.c. (MIA) ist für den Betrieb und die Entwicklung des Flughafen Malta verantwortlich. MIA erhielt beginnend ab Juli 2002 eine 65jährige Konzession für den Betrieb des Flughafens.

II. Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31.12.2020 erfolgte in Übereinstimmung mit IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und § 245a UGB.

Das GJ entspricht dem Kalenderjahr. Beim Bilanzausweis wird zwischen lang- und kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden unterschieden, die im Anhang teilweise detailliert nach ihrer Fristigkeit ausgewiesen werden. Die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren. Einzelheiten zu den Rechnungslegungsmethoden finden sich in den Anhangangaben (44) – (48), hinsichtlich der COVID-19 Pandemie in Kapitel V. Der Konzernabschluss wurde unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (going concern) aufgestellt. Auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung, ausreichend vorhandener Liquidität und getroffener Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns für mindestens die nächsten zwölf Monate als gesichert an. Siehe dazu auch Kapitel V „COVID-19 Auswirkungen“.

III. Funktionale Darstellungswährung

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

IV. Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

Werthaltigkeit von Vermögenswerten

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von Konzessionen und Rechten (Buchwert in Höhe von T€ 138.090,2, VJ: T€ 137.602,3), Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 28.461,8, VJ: T€ 28.461,8), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.469.019,6, VJ: T€ 1.530.346,5), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 174.763,9, VJ: T€ 178.729,5) sowie langfristigen anderen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 72.297,0, VJ: T€ 124.430,5) inklusive Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 40.992,1, VJ: T€ 43.706,9) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung/Wertaufholung vorgenommen. Eine Wertminderung/Wertaufholung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, Änderung der Kapitalkosten, Änderungen der künftigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, technologische Veralterung, die Einstellung von Dienstleistungen, aktuelle Wiederbeschaffungskosten, bei vergleichbaren Transaktionen gezahlte Kaufpreise und sonstige das Umfeld betreffende Änderungen, die auf eine Wertminderung/Wertaufholung hindeuten, berücksichtigt. Die Einschätzung, ob eine Wertminderung/Wertaufholung eingetreten ist, ist folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruht in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Nutzungsdauern und Periodenabgrenzung

Bei Überprüfung der Nutzungsdauern von Vermögenswerten des immateriellen Vermögens, des Sachanlagevermögens und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden jährlich Schätzungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) vorgenommen, daraus können Verkürzungen oder Verlängerungen der Nutzungsdauern resultieren. Zuzufolge laufender Bauvorhaben und diesbezüglicher Prüfungserfordernisse sind bei der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien hinsichtlich der Periodenabgrenzung Einschätzungen zu treffen.

Forderungswertberichtigungen

FWAG-Konzern bildete Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf sonstige Forderungen in Bezug auf erwartete Verluste aus Forderungsausfällen und bildete Wertberichtigungen der Stufe 2 („Life Time Expected Credit Loss“) in Höhe von T€ 376,4 (31.12.2019: T€ 229,4) sowie Wertberichtigungen der Stufe 3 („Credit Impairment“) in Höhe von T€ 6.572,5 (31.12.2019: T€ 7.222,7). Den Wertberichtigungen aufgrund erwarteter Kreditverluste bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie bei Vertragsvermögenswerten liegen Schlüsselannahmen bei der Ermittlung der gewichteten durchschnittlichen Verlustrate vor. Diese sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beschrieben und betreffen u.a. die Anhangsangaben (21) und (36).

Sozialkapitalrückstellungen

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 144.335,9 (VJ: T€ 152.599,7) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 21.547,0 (VJ: T€ 21.417,4) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung, Fluktuationswahrscheinlichkeiten sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen und Invalidisierungswahrscheinlichkeiten zugrunde.

Sonstige Rückstellungen

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen aus anhängigen Rechtsstreitigkeiten und Prozessen oder anderen ausstehenden Verpflichtungen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 573,8 (VJ: T€ 100,5) sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management im Einzelfall verbunden, vor allem bezüglich der Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eines Erfolges bzw. Misserfolges, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung. Deshalb können die tatsächlichen Verluste von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Latente Steuern

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen. Die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 32.658,3 (VJ: T€ 31.322,7) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen, dafür sind verschiedene Faktoren heranzuziehen, wie zum Beispiel die Ertragslage der Vergangenheit, operative Planungen oder Steuerplanungsstrategien. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben, diesfalls sind die angesetzten aktiven latenten Steuern erfolgswirksam auszubuchen.

Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Die Flughafen-Malta-Gruppe (Teilkonzern des FWAG-Konzerns) betreibt ihre kommerziellen und betrieblichen Tätigkeiten im Rahmen einer 2002 gewährten Konzession, sie fällt aufgrund des hohen Grads an nicht regulierten Aktivitäten nicht unter den Anwendungsbereich von IFRIC 12.

Bestimmung von beizulegenden Zeitwerten

Eine Reihe von Rechnungslegungsvorschriften verlangen die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte für finanzielle und nicht finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Bei der Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte verwendet der Konzern soweit wie möglich am Markt beobachtbare Daten. Die Bemessung der beizulegenden Zeitwerte sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ersichtlich und betreffen u.a. Anhangangabe (36).

COVID-19 (Werthaltigkeit, Unternehmensfortführung)

Aufgrund der derzeit unabsehbaren Folgen der COVID-19 Pandemie unterliegen die Schätzungen und Ermessensentscheidungen einer erhöhten Unsicherheit. Hinsichtlich der Werthaltigkeit von Vermögenswerten und der Unternehmensfortführung wird auf die Ausführungen in Kapitel V verwiesen.

V. COVID-19 Auswirkungen

Der Ausbruch der COVID-19 Pandemie löste eine globale Wirtschaftskrise aus, mit der Folge massiver Einschränkungen des Flugverkehrs. Die operativen Prozesse an den Flughäfen mussten auf die neuen Anforderungen an Hygiene und Sicherheit adaptiert werden, um den Flugbetrieb wieder hochzufahren. Die weiteren Auswirkungen der Pandemie auf die Luftverkehrsindustrie sind derzeit noch nicht absehbar. Es ist jedoch zu erwarten, dass es pandemiebedingt trotz der Inanspruchnahme von staatlichen Hilfsmaßnahmen und eingeleiteter Gegenmaßnahmen (Kostensenkungsprogramme und Finanzierungsmaßnahmen), wesentliche negative Auswirkungen auf die Ertragslage und alle finanziellen Kennzahlen des FWAG-Konzerns geben wird, die aber nicht bestandsgefährdend sind. Daraus resultiert auch, dass Schätzungen und Ermessensentscheidungen einer erhöhten Unsicherheit unterliegen.

Umsatzerlöse, Kosten und Aufwendungen

Die Auswirkung der Pandemie zeigen sich unmittelbar im Rückgang der Umsatzerlöse, die im Jahresvergleich um über 61 % eingebrochen sind. Der Umsatzrückgang betrifft alle Segmente. Im Konzern wurden daher zahlreiche Maßnahmen gesetzt, um den Umsatzverlust zu kompensieren. Dazu zählt insbesondere ein umfassendes Kosteneinsparungs- und Liquiditätssicherungsprogramm. Seit Anfang April wird nur der Terminal 3 zur Passagierabfertigung genutzt, betrieblich nicht zwingend notwendige Sachausgaben wurden gestrichen, geplante Investitionen stark reduziert (Office Park 4 und Terminal 2 werden fertiggestellt andere wesentliche Bauvorhaben wurden vorerst verschoben). Weiters wurden staatliche Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen in Anspruch genommen. Insgesamt konnte der Betriebsaufwand (Material-, Personal-, sonstiger betrieblicher Aufwand) um über 41 % oder € 203,8 Mio. reduziert werden.

Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen (Beihilfen der öffentlichen Hand)

Der FWAG-Konzern hat im Berichtszeitraum staatliche Unterstützungsmaßnahmen in Anspruch genommen, vor allem ab 16.3.2020 am Standort Wien die Kurzarbeit. Auch am Standort Malta wurden von der Regierung für jeden Vollzeitbeschäftigten des Flughafens Malta ein fixer Förderbetrag pro Monat gewährt. Derzeit bereitet der FWAG-Konzern die Beantragungen der Fixkostenzuschüsse für die Flughafen Wien AG und einige Tochterunternehmen vor. Im vorliegenden Konzernabschluss wurde keine Aktivierung hieraus vorgenommen. Zuschüsse, die an keine Gegenleistung geknüpft sind und die mit hinreichender Sicherheit gewährt werden bzw. auf welche ein Rechtsanspruch besteht, wurden als sonstige Forderung aktiviert, soweit die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Zuschüsse zur Aufwandsabdeckung wurden in der jeweiligen Aufwandsposition saldiert dargestellt. Im GJ 2020 wurden am Standort Wien insgesamt rund € 79,8 Mio. ergebniswirksam im Wesentlichen aus Kurzarbeitsgeld erfasst, weitere ergebniswirksame Erstattungsansprüche wurden als Umsatzerersatz während des Lockdowns im November und Dezember in Höhe von € 1,7 Mio. gewährt und in den sonstigen betrieblichen Erträgen dargestellt. Weiters wurden auch die steuerlichen Verluste des GJ 2020 auf vergangen Geschäftsjahre mit positiven steuerlichen Ergebnissen rückgetragen (steuerlicher Verlustrücktrag).

Forderungsabschreibungen

Aufgrund eines höheren erwarteten Kreditrisikos hat der FWAG-Konzern die Gruppenwertberichtigungen für noch nicht fällige Forderungen an Kunden erhöht. Einzelwertberichtigungen wurden im GJ 2020 vorgenommen und werden in den entsprechenden Anhangangaben dargestellt.

Werthaltigkeitsprüfung

Die FWAG hat bezüglich Wertminderungsprüfung die COVID-19 Pandemie als triggering event identifiziert. Die Analyse externer und interner Quellen sowie die Aktualisierung der erwarteten Netto-Zahlungsströme zeigen, dass die erwartete wirtschaftliche Leistung in der Zukunft gegeben sein wird, weil auch bei den aktualisierten Annahmen der Kurz- und Langfristplanung sowie der aktualisierten gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital „WACC“) die beizulegenden Zeitwerte abzüglich Verkaufskosten der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten jeweils höher sind, als deren Buchwerte, also zum 31.12.2020 kein Wertminderungsbedarf der langfristigen Vermögenswerte vorlag.

Kennzahlen

Die Entwicklung der operativen und finanziellen Kennzahlen sind aufgrund des deutlich rückläufigen Verkehrsaufkommens negativ aber nicht bestandsgefährdend.

Liquidität und Going Concern

Der FWAG-Konzern weist zum 31.12.2020 einen Jahresfehlbetrag von T€ 75.746,1 sowie einen operativen Cash Flow von minus T€ 22.957,1 aus und verfügt im Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses über finanzielle Mittel in Höhe von T€ 245.912,8, die aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, sonstigen hochliquiden Vermögenswerten (Wertpapiere und Termineinlagen) bestehen. Weiters stehen nicht in Anspruch genommene Kreditlinien bereit. Aufgrund der pandemiebedingten Unsicherheit geht die aktuelle Planung für das GJ 2021 von mehreren Szenarien aus, je nach Härtegrad der angenommenen Beschränkungen. Keines der Szenarien lässt eine Bestandsgefährdung des Unternehmens erkennen. Das Kosteneinsparungsprogramm wird weitergeführt, alle stattdessen Unterstützungsmaßnahmen werden, sofern möglich, wahrgenommen. Der Konzernabschluss wurde daher unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt und enthält keine Anpassungen der Buchwerte und Klassifizierungen von Vermögenswerten, Schulden und ausgewiesenen Aufwendungen, die gegebenenfalls notwendig wären, wenn die Annahme der Unternehmensfortführung nicht angemessen wäre.

VI. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Segmentberichterstattung zu den 5 Segmenten

Nach IFRS 8 orientiert sich die Segmentberichterstattung an der internen Berichterstattung des Konzerns. Beim FWAG-Konzern stellen die Geschäftsbereiche der FWAG sowie die einzelnen Tochtergesellschaften und Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen die Geschäftssegmente dar, die zu den Berichtssegmenten Airport, Handling & Sicherheitsdienstleistungen, Retail & Properties, Malta und Sonstige Segmente zusammengefasst werden. Die Steuerung der Unternehmensgruppe erfolgt anhand der Berichterstattungen zur Erfolgsrechnung, zu Investitionen und Personalangaben der jeweiligen Bereiche der FWAG sowie der Umsätze, EBITDAs, EBITs, der vorgesehenen Investitionen und Personalzahlen der einzelnen Tochtergesellschaften. Pro Segment werden die Umsatzströme weiter unterteilt.

Airport

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

Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen werden der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst. Es erbringt Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien- und Charterverkehrs sowie bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren der General Aviation und der Sicherheitskontrolle von Personen und Handgepäck.

Retail & Properties

Im Segment Retail & Properties werden die Geschäftsbereiche Immobilien- und Centermanagement der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst, es stellt Dienstleistungen rund um den Flughafenbetrieb wie Center Management & Hospitality (Shopping, Gastronomie), Passagierservices (VIP, Loungen) und Parken bereit, wie auch die Entwicklung und Vermarktung von Immobilien.

Malta

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

Sonstige Segmente

Jene Geschäftssegmente, welche selbst nicht berichtspflichtig sind und die nicht mit den berichtspflichtigen Segmenten zusammengefasst werden, sind in Einklang mit IFRS 8.16 in dem Berichtssegment Sonstige Segmente zusammengefasst, das betrifft die verschiedensten Dienstleistungen einzelner Geschäftsbereiche der FWAG sowie einzelner Tochtergesellschaften, also die Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung, im Bereich der Telekommunikation und Informatik, der Elektromechanik und Haustechnik, der Errichtung und Wartung von Infrastruktur sowie Baumanagement- und Beratungsleistungen. Weiters werden diesem Segment die nicht berichtspflichtigen, nach der at-Equity-Methode bilanzierten Anteile sowie Beteiligungsholdinggesellschaften, die keine operative Tätigkeit ausüben, zugeordnet.

Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

Die Bewertungsansätze für die Konzern-Segmentberichterstattung entsprechen den im IFRS-Konzernabschluss verwendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Der FWAG-Konzern beurteilt die Leistung der Segmente u. a. anhand des EBITDA bzw. EBIT (nach Berücksichtigung von Overheadkosten). Die Abschreibungen werden getrennt nach planmäßigen Abschreibungen und Wertminderungen (bzw. Wertaufholungen) ausgewiesen und resultieren aus den dem jeweiligen Unternehmensbereich zugeordneten Vermögenswerten. Die Umsätze und Vorleistungen zwischen den Segmenten werden zu marktorientierten Standardverrechnungssätzen bzw. Preisen, welche sich an den Selbstkosten orientieren, verrechnet. Andere Positionen wie Finanzergebnis oder Steueraufwand je operatives Segment werden bei den Segmentinformationen nicht angegeben, da die interne Berichterstattung nur die Positionen bis einschließlich das EBIT umfasst und diese anderen Positionen zentral überwacht werden. Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind, dazu zählen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen sowie Vorräte. Der FWAG-Konzern weist keine Segment-schulden für jedes berichtete operative Segment aus, da diese Schulden zentral überwacht werden. Das Segmentvermögen enthält nicht jene Vermögenswerte, die in der Überleitung des Segmentvermögens auf das Konzernvermögen als „Sonstiges (nicht zuordenbar)“ dargestellt werden, dieses besteht im Wesentlichen aus den sonstigen finanziellen Vermögenswerten, den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens, den Forderungen gegenüber dem Finanzamt, den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, den Abgrenzungsposten sowie den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe. Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien unter Berücksichtigung von Rechnerkorrekturen. Die Informationen über geografische Bereiche enthalten überdies Informationen über die von externen Kunden erzielten Erträge sowie die Beträge der langfris-

tigen Vermögenswerte. Bei der Zuordnung der Vermögenswerte und Erträge zu geografischen Bereichen wird auf den Standort der Einheit abgestellt (Tochterunternehmen), die diese Erträge erzielt bzw. diese Vermögenswerte besitzt. Die Anzahl der Mitarbeiter auf Segmentebene wird auf Basis der durchschnittlichen Zahl der Arbeitnehmer im Geschäftsjahr gewichtet nach Beschäftigungsgrad ermittelt.

Änderungen im GJ 2020

Im GJ 2020 kam es gegenüber GJ 2019 zu keinen Änderungen in der Segmentberichterstattung.

Änderungen im GJ 2019:

Die Segmentberichterstattung wurde an die neue Berichtsstruktur angepasst. Die Passagier Services (Lounges, VIP-Services) werden nun gebündelt dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die Vergleichsangaben wurden entsprechend angepasst (IFRS 8.29). Die FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH (EGW) erwirbt, entwickelt und vermietet Liegenschaften und Immobilien aller Art, sie wurde als vollkonsolidiert und dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H (SHOP) plant, entwickelt und vermarktet Geschäfte, sie wurde vollkonsolidiert und dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) erbringt Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen und Schneeräumung, sie wurde vollkonsolidiert und dem Segment Sonstige Segmente zugeordnet.

→ Segmentangaben 2020

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	133.044,7	86.110,3	70.365,5	32.197,5	11.955,1	333.673,2
davon Erlöse aus Kundenverträgen	123.033,4	82.589,3	25.064,1	32.192,6	2.450,6	
Interne Segmentumsätze	31.489,9	38.238,6	20.031,7	0,0	81.719,0	
Segmentumsätze	164.534,6	124.348,9	90.397,2	32.197,5	93.674,1	
Externe sonstige betriebliche Erträge	423,6	382,9	2.128,3	92,7	975,9	4.003,3
Interne sonstige betriebliche Erträge ¹	2.012,5	61,9	723,8	0,0	701,6	3.499,8
Betriebsleistung	166.970,7	124.793,6	93.249,2	32.290,2	95.351,6	
Material und sonstige bezogene Leistungen	8.237,0	4.456,8	1.221,6	2.012,4	13.411,4	29.339,3
Personalaufwand	32.101,4	110.504,6	8.579,4	8.648,6	43.048,5	202.882,5
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	13.894,5	3.407,0	7.902,0	15.781,0	12.673,3	53.657,7
davon Wertberichtigung auf Forderungen ²	752,1	499,0	184,3	52,4	74,9	
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen					-1.203,3	-1.203,3
Interner Aufwand	95.631,8	25.992,4	39.562,8	0,0	10.292,2	
Segment EBITDA	17.106,1	-19.567,2	35.983,5	5.848,2	14.722,9	54.093,5
Wertminderungen	6.922,8				1.090,4	8.013,2
Planmäßige Abschreibungen	80.400,4	9.283,0	18.759,5	11.844,8	12.261,7	132.549,5
Segmentabschreibungen	87.323,2	9.283,0	18.759,5	11.844,8	13.352,1	140.562,6
Segment EBIT	-70.217,1	-28.850,3	17.224,0	-5.996,6	1.370,9	-86.469,1
Segmentinvestitionen ³	37.317,3	7.899,2	13.021,9	16.294,8	5.406,9	79.940,1
Segmentvermögen	1.061.107,7	71.258,9	319.385,7	360.779,0	101.830,8	1.914.362,0
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					40.992,1	
Sonstiges (nicht zuordenbar)						258.955,1
Konzernvermögen						2.173.317,1
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	560	3.283	140	356	1.114	5.452

1) betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen

3) inklusive Rechnungskorrekturen, exklusive Finanzanlagen

→ Segmentangaben 2019

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

1) betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen

3) inklusive Rechnungs Korrekturen, exklusive Finanzanlagen

→ Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.061.107,7	1.132.436,8
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	71.258,9	79.379,4
Retail & Properties	319.385,7	332.181,4
Malta	360.779,0	373.244,9
Sonstige Segmente	101.830,8	113.450,3
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.914.362,0	2.030.692,8
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen ¹		
Sonstige langfristige Vermögenswerte	29.962,0	80.722,3
Wertpapiere	26.900,6	58.709,9
Forderungen an Finanzamt	9.714,8	6.202,0
Sonstige kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	27.022,8	14.947,8
Abgrenzungsposten	18.302,5	52.757,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	147.052,6	56.608,0
Summe nicht zuordenbar	258.955,1	269.947,4
Konzernvermögen	2.173.317,1	2.300.640,1

1) ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe

→ Angaben 2020 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	301.475,7	32.197,5	0,0	333.673,2
Langfristiges Vermögen	1.528.236,0	320.889,5	33.507,0	1.882.632,5

→ Angaben 2019 nach Regionen

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

Im Vermögen der Region Slowakei ist die von der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Košice entfällt im Geschäftsjahr 2020 ein Beteiligungsergebnis aus at-Equity-Unternehmen in Höhe von minus € 0,7 Mio. (VJ: € 1,7 Mio.).

Informationen über Hauptkunden

Der FWAG-Konzern hat mit dem Hauptkunden Lufthansa Group in allen Segmenten insgesamt Erlöse von € 96,0 Mio. (VJ: € 317,8 Mio.) erzielt.

(1.2) Umsatzerlöse und Erlöse aus Kundenverträgen

Der FWAG-Konzern erwirtschaftet im Wesentlichen Umsatzerlöse im Aviation-Bereich, aus der typischen Geschäftstätigkeit des Flughafens wie z.B. Verkehrsentgelten, Bodenabfertigung und Konzessionen, im Non-Aviation-Bereich aus der Vermietung von Flächen (inkl. Umsatzabgaben) und sonstige Umsatzerlöse. Die Umsatzerlöse werden ohne Umsatzsteuer und sonstige bei den Kunden erhobene und an die Steuerbehörden zu entrichtende Steuern ausgewiesen. Eine detaillierte Beschreibung der Erlöse aus Kundenverträgen findet sich im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Aufteilung der Umsatzerlöse nach Erlösen aus Kundenverträgen und andere Umsatzerlöse

Der FWAG-Konzern erzielt Erlöse aus Kundenverträgen (im Wesentlichen aus dem Aviation Bereich sowie die sonstigen Umsatzerlöse des Non-Aviation Bereiches) sowie andere Umsatzerlöse. Die anderen Umsatzerlöse betreffen Mieteinnahmen aus als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien (siehe dazu auch Anhangangabe (15)) sowie andere Erlöse aus der Vermietung von Flächen.

2020 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kundenverträgen	123.033,4	82.589,3	25.064,1	22.693,0	11.950,2	265.329,9
Andere Umsatzerlöse	10.011,3	3.521,1	45.301,4	9.504,5	4,9	68.343,2
Externe Segmentumsätze	133.044,7	86.110,3	70.365,5	32.197,5	11.955,1	333.673,2

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

Aufteilung der Umsatzerlöse nach Aviation und Non-Aviation

2020 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	113.343,2	78.169,1	0,0	17.855,5	0,0	209.367,8
Non-Aviation	19.701,5	7.941,2	70.365,5	14.342,0	11.955,1	124.305,3
Externe Segmentumsätze	133.044,7	86.110,3	70.365,5	32.197,5	11.955,1	333.673,2

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

Aufteilung der Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten

2020 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	133.044,7	86.110,3	70.365,5	0,0	11.955,1	301.475,7
Malta	0,0	0,0	0,0	32.197,5	0,0	32.197,5
Externe Segmentumsätze	133.044,7	86.110,3	70.365,5	32.197,5	11.955,1	333.673,2

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

Umsatz im Segment Airport

in € Mio.	2020	V. in %	2019
Aircraftbezogene Entgelte	22,3	-71,4	78,1
Passagierbezogene Entgelte	77,9	-72,0	277,8
Infrastrukturerelöse & Dienstleistungen	32,8	-41,2	55,8
Umsatz Segment Airport (extern)	133,0	-67,7	411,7
davon Aviation	113,3		400,6
davon Non-Aviation	19,7		11,2

Umsatz im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

in € Mio.	2020	V. in %	2019
Vorfeldabfertigung	43,4	-56,3	99,2
Frachtabfertigung	28,2	-17,4	34,2
Sicherheitsdienstleistungen	3,1	-46,5	5,8
Verkehrsabfertigung	4,4	-76,1	18,4
General Aviation, Sonstiges	7,0	-19,2	8,7
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen (extern)	86,1	-48,2	166,3
davon Aviation	78,2		154,1
davon Non-Aviation	7,9		12,2

Umsatz im Segment Retail & Properties

in € Mio.	2020	V. in %	2019
Parkerträge	17,6	-64,9	50,1
Vermietung	27,3	-1,9	27,8
Center Management & Hospitality	25,5	-69,9	84,6
Umsatz Segment Retail & Properties (extern)	70,4	-56,7	162,6
davon Aviation	0,0		0,0
davon Non-Aviation	70,4		162,6

Umsatz im Segment Malta

in € Mio.	2020	V. in %	2019
Airport	17,9	-74,8	70,8
Retail & Properties	14,0	-51,9	29,2
Sonstige	0,3	-11,5	0,4
Umsatz Segment Malta (extern)	32,2	-67,9	100,3
davon Aviation	17,9		70,8
davon Non-Aviation	14,3		29,5

Umsatz im Segment Sonstige Segmente

in € Mio.	2020	V. in %	2019
Ver- und Entsorgung	6,6	-26,0	8,9
Telekommunikation und EDV	3,1	3,0	3,0
Materialwirtschaft	0,6	-62,8	1,5
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten (VAT)	0,4	-57,1	1,0
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung	0,2	-67,3	0,5
Besucherwelt	0,1	-84,2	0,6
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	0,6	-17,8	0,8
Sonstiges	0,4	-2,5	0,4
Umsatz Sonstige Segmente (extern)	12,0	-28,2	16,7
davon Aviation	0,0		0,0
davon Non-Aviation	12,0		16,7

Vertragssalden

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über Forderungen aus Kundenverträgen:

in T€	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Forderungen aus Kundenverträgen, die in Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen enthalten sind	(21)	11.252,4	63.633,1

Leistungsverpflichtungen

Der Umsatz wird auf Grundlage der in einem Vertrag mit einem Kunden festgelegten Gegenleistung gemessen. Der Konzern erfasst Erlöse, wenn er die Verfügungsgewalt über ein Gut oder eine Dienstleistung an einen Kunden überträgt. Die folgende Tabelle gibt Auskunft über Art und Zeitpunkt der Erfüllung von Leistungsverpflichtungen aus Kundenverträgen, einschließlich wesentlicher Zahlungsbedingungen. Die Grundsätze zur Erlösrealisierung sowie die Rechnungslegungsmethoden sind in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ersichtlich.

Art des Produktes / der Dienstleistung	Art und Zeitpunkt der Erfüllung der Leistungsverpflichtung, einschließlich wesentlicher Zahlungsbedingungen	Erlösrealisierung nach IFRS 15 ¹
Verkehrsentgelte (genehmigungspflichtige Entgelte)	Rechnungen über Leistungen aus Verkehrsentgelten werden zweiwöchentlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 8 bis 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Bodenverkehrsdienste (nicht genehmigungspflichtige Entgelte)	Rechnungen über Leistungen der Bodenverkehrsdienste werden zweiwöchentlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 8 bis 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.

Erlöse aus Konzessionen	Rechnungen über Konzessionserlöse werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Sonstige Erlöse aus:		
Loungen	Rechnungen über Loungeleistungen werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 14 Tagen zahlbar bzw. sind sofort bei Eintritt bar zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Sicherheit & Bewachung Ver- und Entsorgung EDV Elektrotechnik Werkstätten Materialwirtschaft Facility-Management bauliche Instandhaltung	Rechnungen über diese anderen sonstigen Leistungen und Produkte werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 14 Tagen zahlbar. Betreffend Verkauf von Produkten (zB. der Werkstätten) erhalten die Kunden sofort Verfügungsgewalt, wenn die Güter aus dem Lager entnommen werden.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt. Die Realisierung der Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gütern erfolgt mit Ausgabe an den Kunden.

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

(2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2020	2019
Aktivierete Eigenleistungen	3.499,8	7.679,8
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	788,0	3.468,8
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	240,2	172,9
Gewährung von Rechten	634,3	1.285,6
Erträge aus Versicherungsleistungen	57,6	505,5
Lockdown Umsatzersatz	1.704,7	0,0
Übrige	578,5	596,4
	7.503,2	13.708,9

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind Förderungen in Höhe von € 1,7 Mio. im Zusammenhang mit dem Lockdown im November und Dezember 2020 als Umsatzersatz erfasst.

(3) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2020	2019
Material	9.992,3	21.546,3
Energie	11.524,1	16.384,5
Bezogene Leistungen	7.822,9	3.363,2
	29.339,3	41.294,0

(4) Personalaufwand

in T€	2020	2019
Löhne	115.225,0	129.566,3
Löhne Kurzarbeitsbeihilfen	-47.938,7	0,0
Gehälter	93.473,6	111.479,0
Gehälter Kurzarbeitsbeihilfen	-31.882,3	0,0
Aufwendungen für Abfertigungen	13.009,1	13.512,4
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	2.580,2	2.605,9
Aufwendungen für Altersversorgung	2.757,9	3.053,7
davon Beiträge an Pensionskassen	2.593,6	2.733,4
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	57.311,0	62.631,3
Andere Personalaufwendungen	927,0	2.960,8
	202.882,5	323.203,6

Im Personalaufwand wurden am Standort Wien insgesamt € 79,8 Mio. an ergebniswirksamen Erstattungsansprüchen im Wesentlichen aus Kurzarbeitsgeld erfasst. Davon betreffen die Löhne € 47,9 Mio. und die Gehälter € 31,9 Mio.

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertaufholungen/Wertminderung auf Forderungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2020	2019
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	489,3	644,7
Instandhaltungen	13.396,1	42.178,7
Fremdleistungen Dritte	13.594,5	27.479,1
Fremdleistungen Konzernunternehmen ¹	5,7	4.672,5
Beratungsaufwand	3.136,6	5.902,4
Marketing und Marktkommunikation	5.753,4	16.941,2
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.434,1	1.578,2
Miet- und Pacht aufwendungen ²	2.521,9	2.705,8
Versicherungsaufwendungen	2.733,2	2.677,3
Reisen und Ausbildung	820,3	3.239,0
Schadensfälle	784,1	997,2
Forderungsausfälle ³	30,6	32,7
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	334,3	238,1
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	524,8	693,4
Andere betriebliche Aufwendungen	6.536,2	15.226,1
	52.095,0	125.206,2

1) ab 01. Mai 2019 Vollkonsolidierung der Get2

2) Siehe Anhangangabe (38).

3) Vollständige Ausbuchung von Forderungen

Instandhaltungen beinhalten die Instandhaltungsaufwendungen für Gebäude, Anlagen und Geräte sowie die Wartung der EDV-Anlagen, Pisten, Vorfelder, Rollwege und Parkhäuser. Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus der Abgeltung von Leistungen im Rahmen des „Baggage Reconciliation System“, aus Gepäckdiensten, aus den Kosten der Abwasser- und Müllentsorgung, aus Reinigungsleistungen, IT-Leistungen sowie aus zugekauften Personalkapazitäten für die Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH sowie den Malta International Airport p.l.c. zusammen. „Beratungsaufwand“ umfasst neben Anwalts-, Rechts- und Notariatshonoraren sowie Honoraren für Steuerberater und Abschlussprüfer überwiegend Aufwendungen für sonstige Beratungsleistungen. Der Aufwand Marketing und Marktkommunikation resultiert aus Marketingmaßnahmen, Kooperationen mit Airlines sowie klassischer Öffentlichkeitsarbeit. Miet- und Pachtaufwendungen betreffen Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert sowie Aufwendungen, die nicht unter IFRS 16 fallen. Diese Aufwendungen sind in Anhangangabe (38) detailliert aufgeschlüsselt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

in T€	2020	2019
Abschlussprüfung	231,7	215,1
Andere Bestätigungsleistungen	11,3	11,3
Sonstige Leistungen	40,6	23,0
	283,5	249,3

Wertaufholungen/Wertminderungen auf Forderungen

in T€	2020	2019
Wertaufholungen/Wertminderungen auf Forderungen ¹⁾	1.562,7	-22,3
	1.562,7	-22,3

1) minus stellt eine Wertaufholung dar

Nähere Erläuterungen sind in der Anhangangabe (36) ersichtlich.

(6) Ergebnis der at-Equity-bilanzierten Unternehmen

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

in T€	2020	2019
Anteilige Periodenergebnisse	-1.203,3	3.178,1
	-1.203,3	3.178,1

Der kumulierte Gesamtbetrag der nicht erfassten Verluste beträgt wie im Vorjahr T€ 0,0. Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind der Anlage 2 „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen.

(7) Abschreibungen und Wertminderungen

in T€	2020	2019
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	5.865,5	5.589,6
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	119.674,9	119.300,1
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßige Abschreibungen	7.009,1	5.813,0
Summe planmäßige Abschreibungen	132.549,5	130.702,7
Wertminderungen und Sonderabschreibungen von Sachanlagen		
Wertminderung CGU „Flugplatz Vöslau“	0,0	1.821,0
Sonderabschreibung Segment Airport	6.922,8	0,0
Sonderabschreibung Segment Sonstige	1.090,4	0,0
Summe Wertminderungen und Sonderabschreibungen	8.013,2	1.821,0

Die planmäßigen Abschreibungen enthalten im Geschäftsjahr 2020 Abschreibungen aus Nutzungsrechten in Höhe von T€ 2.754,9 (VJ: T€ 2.778,2).

Im GJ 2020 wurden Sonderabschreibungen in Höhe von T€ 8.013,2 erfasst, davon betreffen T€ 6.922,8 das Segment Airport und T€ 1.090,4 das Segment Sonstige Segmente. Aufgrund der COVID-19 Pandemie kam es zur Unterbrechungen und vorübergehenden Stilllegung von Bauprojekten und in Folge zur Wertberichtigung der Buchwerte, da der künftige Nutzen aufgrund technischer Veralterung der Planungsleistungen im Zeitpunkt der Fortsetzung des Projektes derzeit als nicht gegeben zu beurteilen ist. Die im Dezember durchgeführten Werthaltigkeitstests führten zu keinen Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten. Vergleiche dazu auch die Ausführungen im Kapitel V. „COVID-19 Auswirkungen“.

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

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

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

erwarteten VPI von 1,7% bis 1,8% p.a., Auslastungsquote bei Einstellhangar und vermietbaren Büroräumen 100%, Compound Annual Growth Rate (CAGR) der Flugbewegungen in Höhe von 2,0% p.a., Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0%, Steuersatz in Höhe von 25,0%, WACC nach Steuern in Höhe 5,3%. Folgende Veränderungen der nicht beobachtbaren Inputfaktoren würden zu einer wesentlichen Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen: Steigende (sinkende) Vermietungserlöse pro m², höhere (niedrigere) Belegungsrate, Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC), Veränderung des Verkehrswachstums (Flugbewegungen), höhere (niedrigere) Wachstumsrate in der ewigen Rente.

(8) Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen

in T€	2020	2019
Erträge aus sonstigen Beteiligungen	220,7	439,6
Dividenden aus Wertpapieren und Beteiligungen sonstiger Unternehmen (FVOCI ¹⁾)	317,8	254,5
	538,5	694,1

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

(9) Zinsergebnis

in T€	2020	2019
Zinsen und ähnliche Erträge	2.229,2	2.229,6
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-15.690,4	-17.945,9
	-13.461,2	-15.716,3

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten in Höhe von T€ 2.166,8 (VJ : T€ 2.158,1) enthalten.

(10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2020	2019
Bewertung Schuldtitel (FVPL ¹⁾)	-1.512,6	585,5
	-1.512,6	585,5

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

(11) Ertragsteuern

in T€	2020	2019
Ertrag / Aufwand für (laufende) Ertragsteuern	-15.333,4	68.434,8
Veränderung latente Steuern	-9.824,8	-6.273,1
	-25.158,2	62.161,7

Der Steuerertrag (VJ): Steueraufwand) 2020 von T€ 25.158,2 (VJ: T€ 62.161,7) ist um T€ 67,9 (VJ: T€ 2.696,1) niedriger (VJ: höher) als der rechnerische Steuerertrag (VJ: Steueraufwand) von

T€ 25.226,1 (VJ: T€ 59.465,6), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25% auf den Verlust (VJ: Gewinn) vor Ertragsteuern minus T€ 100.904,4 (VJ: plus T€ 237.862,4) ergeben würde.

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

→ Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2020	2019
Ergebnis vor Ertragsteuern	-100.904,4	237.862,4
Rechnerische Ertragsteuer	-25.226,1	59.465,6
Anpassung an ausländische Steuersätze	-540,4	5.169,5
At-Equity-Bewertung	300,8	-794,5
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-79,5	-63,6
Ansatz / Verwendung aktiver latenter Steuern auf Verlustvorräte	128,6	97,8
Sonstige und permanente Differenzen	-199,8	-6,8
Ertragsteueraufwand der Periode	-25.616,3	63.868,0
Aperiodischer Steueraufwand / Steuerertrag	458,0	-1.706,3
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	-25.158,2	62.161,7
Effektivsteuersatz	24,9%	26,1%

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

Der FWAG-Konzern hat auch die Möglichkeit des Verlustrücktrags in Anspruch genommen. Durch Bildung einer COVID-19 Rücklage in der Veranlagung 2019 konnte die Steuerrückstellung der Steuergruppe für 2019 aufgelöst und die Vorauszahlungen für 2019 herabgesetzt werden. Da die laufenden steuerlichen Verluste höher als die gebildete COVID-19 Rücklage waren werden diese zusätzlich in der Veranlagung 2019 berücksichtigt werden.

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

(12) Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem den Stammaktionären zurechenbaren Gewinn bzw. Verlust und einem gewichteten Durchschnitt der im Umlauf gewesenen Stammaktien, das verwässerte Ergebnis ergibt sich ebenso nach Bereinigung um alle Verwässerungseffekte potenzieller Stimmrechte. Im GJ 2020 waren durchschnittlich gewichtet 83.883.764 (VJ: 83.996.504) Aktien im Umlauf. Daraus ergibt sich ein Ergebnis je Aktie (unverwässert = verwässert) von minus € 0,87 für das Geschäftsjahr 2020 sowie von € 1,89 für das VJ.

in T€	2020	2019
Ausgegebene Aktien 1. Jänner	84.000.000	84.000.000
Auswirkung eigene Aktien	-116.236	-3.496
Gewichteter Durchschnitt 31. Dezember	83.883.764	83.996.504

VII. Erläuterungen zur Konzernbilanz

Langfristiges Vermögen (13) Immaterielle Vermögenswerte

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2020

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Parken“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2020	137.602,3	54,2	28.407,6	166.064,1
Zugänge	2.999,2	0,0	0,0	2.999,2
Umbuchungen	3.354,2	0,0	0,0	3.354,2
Abgänge	0,0	0,0	0,0	0,0
Abschreibungen	-5.865,5	0,0	0,0	-5.865,5
Nettobuchwert zum 31.12.2020	138.090,2	54,2	28.407,6	166.552,1

Stand zum 31.12.2020

Anschaffungskosten	218.414,8	54,2	28.407,6	246.876,6
Kumulierte Abschreibungen	-80.324,5	0,0	0,0	-80.324,5
Nettobuchwert	138.090,2	54,2	28.407,6	166.552,1

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019

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

Stand zum 31.12.2019

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

Der Posten „Konzessionen und Rechte“ enthält zum 31.12.2020 eine Konzession zum Betrieb des Flughafens Malta mit einem Buchwert in Höhe von T€ 112.841,8 (VJ: T€ 115.281,6) und einer Restlaufzeit von rund 45 Jahren. Weiters sind zum 31.12.2020 Nutzungsrechte (IFRS 16) betreffend dieser Konzession mit einem Buchwert in Höhe von T€ 10.303,8 (VJ: T€ 10.525,4) enthalten. Die Entwicklung der Nutzungsrechte ist in Anhangangabe (38) ersichtlich. Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des GJ betreffen zugekaufte Software. 2020 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 610,8 (VJ: T€ 1.698,4) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

Überprüfung von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem Geschäfts- oder Firmenwert

Im laufenden Geschäftsjahr wurde ein Werthaltigkeitstest für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit durchgeführt, welche einen Firmenwert enthält. Der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ ist ein Firmenwert in Höhe von T€ 28.407,6 (VJ: T€ 28.407,6) zugeordnet.

→ Bewertungstechnik und Inputfaktoren:

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ basiert auf dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Kosten der Veräußerung, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wurde basierend auf den Inputfaktoren der verwendeten Bewertungstechniken als ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 eingeordnet. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC („Weighted Average Cost of Capital“) der Peer Group des FWAG-Konzern unter Berücksichtigung einer Länderrisiko-prämie für Malta abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2021 (VJ: Budgetierung 2020) und die Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche Inputfaktoren der CGU „Malta“: Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum (bis 2067) in Höhe von 0,5% (VJ: 0,5%), Steuersatz in Höhe von 35% (VJ: 35%), WACC nach Steuern in Höhe von 6,3 % (VJ: 5,5%) Die Berechnung des beizulegenden Zeitwerts beruht auf spezifischen Cashflow-Prognosen für fünf Jahre (Detailplanungszeitraum) und einer auf das letzte Jahr des Detailplanungszeitraums aufsetzenden weiterführenden Zahlungsreihe mit einer jährlichen Wachstumsrate von 0,5% (VJ: 0,5%) bis zum Ende der Konzession im Juli 2067 (Grobplanungszeitraum). Das geplante EBITDA wird auf Basis der allgemeinen Markterwartungen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Luftfahrt im Allgemeinen und der Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta im Besonderen geschätzt. Die Wachstumsprognose für die Umsatzerlöse erfolgt unter Berücksichtigung der Mengen- und Preisentwicklung der vergangenen Jahre sowie der erwartbaren markt- und preisseitigen Wachstumsdynamik in den nächsten fünf Jahren.

Folgende Veränderungen der wesentlichen Inputfaktoren würden zu einer Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen: Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC), höhere (niedrigere) Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum. Der geschätzte erzielbare Ertrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ übersteigt deren Buchwert um annähernd € 109 Mio. (VJ: € 266 Mio.). Eine vom Management für mögliche gehaltene Änderung des für die Berechnung des Fair Value less Costs of Disposal angesetzten Diskontierungszinssatzes (WACC) in einer Bandbreite zwischen 6,3% plus 1% und 6,3% minus 1% bzw. der Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum in einer Bandbreite zwischen 0,5% plus 1% und 0,5% minus 1% hätte folgende Auswirkungen auf die Überdeckung des Buchwertes.

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

2020		Wachstumsrate p.a.		
In € Mio.		-0,50%	0,50%	1,50%
WACC	5,30%	125	195	282
	6,30%	56	109	176
	7,30%	2	43	94

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

(14) Sachanlagen

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2020

in T€	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2020	1.030.641,6	255.709,8	115.506,3	128.488,7	1.530.346,5
Zugänge ¹⁾	8.336,2	4.339,9	28.906,6	31.386,4	72.969,1
Umbuchungen	6.632,5	3.356,2	1.601,5	-14.016,2	-2.425,9
Umgliederung in als zum Verkauf stehende Vermögenswerte	-3.772,2	0,0	0,0	0,0	-3.772,2
Abgänge	-300,5	-25,1	-84,3	0,0	-409,9
Abschreibungen	-59.717,2	-34.397,2	-25.560,6	0,0	-119.674,9
Wertminderungen	0,0	0,0	-1.090,4	-6.922,8	-8.013,2
Nettobuchwert zum 31.12.2020	981.820,4	228.983,7	119.279,3	138.936,2	1.469.019,6
Stand zum 31.12.2020					
Anschaffungskosten	1.851.427,0	934.574,5	377.464,9	145.859,0	3.309.325,4
Kumulierte Abschreibungen	-869.606,6	-705.590,8	-258.185,7	-6.922,8	-1.840.305,8
Nettobuchwert	981.820,4	228.983,7	119.279,3	138.936,2	1.469.019,6

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

Im Sachanlagevermögen befinden sich Nutzungsrechte in Höhe von T€ 79.012,8 (VJ:T€ 81.539,2) in Zusammenhang mit Leasingobjekten, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen. Die Entwicklung ist in Anhangangabe (38) ersichtlich.

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019

in T€	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2019	1.002.693,8	262.507,0	103.002,1	80.709,5	1.448.912,4
IFRS 16 Anpassungen	58.289,7	0,0	562,6	0,0	58.852,2
Angepasster Netto- buchwert zum 1.1.2019	1.060.983,5	262.507,0	103.564,7	80.709,5	1.507.764,6
Änderungen Konsolidierungskreis	0,0	0,0	1.183,2	0,0	1.183,2
Zugänge ¹⁾	27.558,7	26.432,6	34.174,4	54.987,7	143.153,5
Umbuchungen	4.206,4	2.907,5	797,3	-7.208,5	702,7
Abgänge	-1.088,5	-160,9	-86,9	0,0	-1.336,3
Abschreibungen	-61.018,6	-34.155,2	-24.126,3	0,0	-119.300,1
Wertminderungen	0,0	-1.821,0	0,0	0,0	-1.821,0
Nettobuchwert zum 31.12.2019	1.030.641,6	255.709,8	115.506,3	128.488,7	1.530.346,5
Stand zum 31.12.2019					
Anschaffungskosten	1.842.680,9	928.165,8	357.266,6	128.488,7	3.256.602,0
Kumulierte Abschreibungen	-812.039,4	-672.455,9	-241.760,2	0,0	-1.726.255,5
Nettobuchwert	1.030.641,6	255.709,8	115.506,3	128.488,7	1.530.346,5

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

Hinsichtlich der Angaben zu den im GJ 2020 erfassten Wertminderungen / Sonderabschreibungen siehe Anhanglerläuterung (7).

Im GJ 2020 wurden keine Fremdkapitalzinsen aktiviert (VJ: T€ 0,0).

Die größten Zugänge zu den Sachanlagen, den immateriellen Vermögenswerten und den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in den Geschäftsjahren 2020 und 2019 werden nachstehend angeführt:

2020:

Im Segment Airport in T€	2020
Terminalumbau	22.986,8
Loungen	3.772,3
Grundstücke	1.959,3
Kehrbalgeräte	1.603,2
Rollgasse 34	1.220,6
Erneuerung Rollbahn	1.209,5
Gepäckabzugslinie	1.157,2
Boardingtüren	420,7

Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen in T€	2020
Spezialfahrzeuge, Hebe- und Ladefahrzeuge	2.546,9
Flugzeugschlepper, Dieselschlepper	1.664,0
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	1.530,8
Startaggregate, Arbeitstrepfen, Einsteigtrepfen	1.374,6

Im Segment Retail & Properties in T€	2020
Office Park 4	1.947,4
Erweiterung Speditionsgebäude	1.770,5
Verbindungsbrücke Parkhaus	1.270,3
Mieterausbau Coworking / Conferencing Office Park 4	1.186,5
Außenanlagen Office Park 4	516,6
Werbefläche Verbindungsbrücke Parkhaus	486,6
Ausstattung Coworking/Conferencing Office Park 4	461,9

Im Segment Malta in T€	2020
Parkhaus	9.010,1
Cargo Gebäude	2.170,5

Im Segment Sonstige Segmente in T€	2020
Software	3.026,2
Datenverarbeitungsanlagen	2.036,3
Kältemaschine	847,5
Trafostation	329,3

2019:

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

Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen in T€	2019
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	2.704,2
Arbeitstrepfen und Startaggregate	1.907,3
Flugzeug-, und Elektroschlepper	1.382,5
Enteisungsgeräte	965,2
Förderanlagen	818,1

Im Segment Retail & Properties in T€	2019
Office Park 4	24.732,8
Hubschrauberhangar	2.725,8
Grundstücke	2.390,2
Verbindungsbrücke Parkhaus	1.174,0

Im Segment Malta in T€	2019
Parkhaus	6.851,0
HBS CT Scanners	2.371,8
Rollwege	1.282,9

Im Segment Sonstige Segmente in T€	2019
Datenverarbeitungsmaschinen	6.098,4
Software	2.395,0
HNS-Anlagen	1.421,4
Installationskanäle	1.030,4

(15) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2020

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2020	118.841,2	59.888,3	178.729,5
Zugänge	1.629,5	2.342,4	3.971,8
Umbuchungen	61.302,3	-62.230,7	-928,4
Abschreibungen	-7.009,1	0,0	-7.009,1
Nettobuchwert zum 31.12.2020	174.763,9	0,0	174.763,9

Stand zum 31.12.2020

Anschaffungskosten	266.465,9	0,0	266.465,9
Kumulierte Abschreibungen	-91.702,0	0,0	-91.702,0
Nettobuchwert	174.763,9	0,0	174.763,9

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2019	126.484,1	35.014,7	161.498,8
IFRS 16 Anpassungen	341,5	0,0	341,5
Angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2019	126.825,5	35.014,7	161.840,3
Zugänge	501,0	24.873,6	25.374,6
Umbuchungen	-2.672,4	0,0	-2.672,4
Abschreibungen	-5.813,0	0,0	-5.813,0
Nettobuchwert zum 31.12.2019	118.841,2	59.888,3	178.729,5

Stand zum 31.12.2019

Anschaffungskosten	204.042,1	59.888,3	263.930,4
Kumulierte Abschreibungen	-85.200,9	0,0	-85.200,9
Nettobuchwert	118.841,2	59.888,3	178.729,5

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

in T€	2020	2019
Mieteinnahmen	17.044,3	17.523,0
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	6.622,6	6.911,5
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	1.157,2	186,4

In den als Finanzinvestitionen gehalten Immobilien sind Nutzungsrechte (IFRS 16) mit einem Buchwert in Höhe von T€ 327,5 (VJ: T€ 334,5) zum 31.12.2020 enthalten. Die Entwicklung ist in Anhangangabe (38) ersichtlich.

Beizulegender Zeitwert:

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien T€ 199.559,5 (VJ: T€ 214.275,4).

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group des FWAG-Konzerns abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2021 (VJ: Budgetierung 2020) und die langfristigen Planungsrechnungen des Konzerncontrollings. Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren: Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 0,0% bis 2,0% (VJ: 0,0% bis 2,0%), Belegungsraten für 2021 von 50% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 82% (VJ: 0,0% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 95%), Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0% (VJ: 0,0%), Steuersatz in Höhe von 25% bis 35% (VJ: 25,0% bis 35,0%), WACC nach Steuern in Höhe von 3,2% bis 6,2% (VJ: 3,4% bis 4,7%). Folgende Veränderungen der nicht beobachtbaren Inputfaktoren würden zu einer wesentlichen Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen: Steigende (sinkende) Vermietungserlöse pro m². Höhere (niedrigere) Belegungsrate, Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC), höhere (niedrigere) Wachstumsrate in der ewigen Rente.

(16) Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen**→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.**

in T€	2020	2019
Nettobuchwert zum 1.1.	43.706,9	42.909,2
Anteilige Periodenergebnisse	-1.203,3	3.178,1
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	-286,5
Dividendenausschüttung	-1.511,5	-2.093,9
Nettobuchwert zum 31.12.	40.992,1	43.706,9

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

(17) Sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (AC ¹⁾)	2.179,6	908,3
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	134,5	175,9
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	2.045,1	732,4
Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC ¹⁾)	25.220,0	75.220,0
Eigenkapitaltitel (FVOCI ²⁾)	3.905,3	4.595,3
davon Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	1,2	1,2
davon sonstige Beteiligungen	65,9	65,9
davon Wertpapiere	3.838,2	4.528,2
	31.304,8	80.723,5

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

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

Die **ausgereichten Darlehen und Forderungen** beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC in Höhe von T€ 90,2 (VJ: T€ 112,5) und Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 134,5 (VJ: T€ 175,9), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 63,3 (VJ: T€ 69,9), eine sonstige Ausleihung an den Betriebsrat der Flughafen Wien AG in Höhe von T€ 550,0 (VJ: T€ 550,0) sowie eine sonstige langfristige Forderung in Höhe von T€ 1.341,7 (VJ: T€ 0,0).

Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen bestehen in Höhe von T€ 25.220,0 (VJ: T€ 75.220,0). Der durchschnittliche Zinssatz für die Termineinlagen liegt bei 0,29% (VJ: 0,31%).

Die **Eigenkapitaltitel** betreffen längerfristig strategisch gehaltene Wertpapiere (u. a. an der CEESEG AG) in Höhe von T€ 3.838,2 (VJ: T€ 4.528,2) sowie Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen und sonstige Beteiligungen in Höhe von T€ 67,1 (VJ: T€ 67,1), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Kurzfristige Vermögenswerte

(18) Vorräte

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Hilfs- und Betriebsstoffe	5.947,4	6.201,5
	5.947,4	6.201,5

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

(19) Wertpapiere

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Fonds (FVPL ²)	0,0	30.826,5
Schuldtitel (AC ¹)	4.982,7	4.982,7
Schuldtitel (FVPL ²)	21.917,9	22.900,7
	26.900,6	58.709,9

Erläuterung der Bewertungskategorien:

- 1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)
- 2) FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)

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

(20) Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	3.772,2	0,0
	3.772,2	0,0

Zum 31.12.2020 wurden mehrere Grundstücke und ein Gebäude mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 3.772,2 in der Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ nach IFRS 5 ausgewiesen. Sowohl die Grundstücke als auch das Gebäude stehen im Zusammenhang mit vorgesehenen Veräußerungen für ein Gewerbegebiet im Umland und ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die Vermögenswerte sind zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Es sind keine Wertminderungsaufwendungen entstanden. Die Bilanzierung gemäß IFRS 5 führte zum 31.12.2020 zu keiner Erfassung von Gewinnen oder Verlusten. Zum 31.12.2019 wurden kein Vermögenswert als „zum Verkauf stehender Vermögenswert“ eingestuft.

(21) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (AC ¹)	17.203,3	68.134,8
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC ¹)	177,0	297,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (AC ¹)	28.307,8	14.455,6
Sonstige Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC ¹)	20.692,4	55.738,5
Vorausbezahlte Incentive (AC ¹)	1.387,5	2.787,5
Forderungen an Finanzamt ²	9.714,8	6.202,0
Abgrenzungsposten ²	3.481,8	3.759,3
	80.964,5	151.375,2

Erläuterung der Bewertungskategorien:

- 1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)
- 2) Kein Finanzinstrument

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

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

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte beinhalten kurzfristige Veranlagungen (Termineinlagen) mit einer Bindungsdauer von mehr als drei Monaten in Höhe von T€ 20.692,4 (VJ: T€ 55.738,5). Der durchschnittliche Zinssatz für die Veranlagung liegt bei 0,49% (VJ: 0,30%). Die Termineinlagen enthalten Veranlagungen in fremden Währungen in Höhe von TUSD 850,4 (VJ: TUSD 829,4). Weiters sind in den sonstigen Forderungen noch nicht erstattete Ansprüche aus staatlichen Unterstützungsmaßnahmen aktiviert.

(22) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Kassenbestand	233,1	338,5
Schecks	5,6	6,5
Guthaben bei Kreditinstituten	172.861,2	84.438,0
	173.099,9	84.782,9

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei österreichischen Kreditinstituten lag zum 31.12.2020 bei 0,11% (VJ: 0,00%). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

Eigenkapital

(23) Grundkapital

Das voll eingezahlte Grundkapital der FWAG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 84.000.000 Stück (VJ: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigende Stückaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“). Zum Bilanzstichtag 31.12.2020 befanden sich 83.883.764 (VJ: 83.952.061) Aktien in Umlauf. Am 31.12.2020 hielt die FWAG 125.319 (VJ: 47.939) eigene Anteile des Unternehmens. Das in der Gewinn- und Verlustrechnung angegebene Ergebnis je Aktie wird mittels Division des auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallenden Periodenergebnisses durch die gewichtete Anzahl der im Geschäftsjahr im Umlauf befindlichen Aktien errechnet. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie. Durch den Beschluss der Hauptversammlung wurde der im Jahresabschluss 2019 ausgewiesene Bilanzgewinn zur Gänze auf neue Rechnung vorgetragen. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, den Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2020 nach UGB von € 44.805.409,69 auf neue Rechnung vorzutragen.

(24) Kapitalrücklagen

Das bei der im Geschäftsjahr 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und das in der Berichtsperiode 1995 bei der Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 sowie einer Zuführung in Höhe von T€ 140,6 im Geschäftsjahr 2020 (VJ: T€ 87,1) aufgrund des

Ankaufes von eigenen Aktien stellen die Kapitalrücklagen des Konzerns dar und entsprechen jenen des Einzelabschlusses der Flughafen Wien AG.

(25) Sonstige Rücklagen

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

- » **Rücklage aus Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten (FVOCI):** Der Konzern erfasst Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts bestimmter Investitionen in Eigenkapitalinstrumente im sonstigen Ergebnis, wie im Kapitel XI. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden erläutert. Diese Veränderungen werden in der FVOCI-Rücklage im Eigenkapital kumuliert. Der Konzern überträgt Beträge aus dieser Rücklage in die Gewinnrücklagen, wenn die entsprechenden Eigenkapitalinstrumente ausgebucht werden.
- » **Neubewertung immaterielles Vermögen:** Neubewertungsrücklage aus der anteiligen Aufwertung um die stillen Reserven der im Erstkonsolidierungszeitpunkt (2006) gehaltenen Altanteile an MMLC und MIA-Gruppe gem. IFRS 3.59 (2004).
- » **Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen:** Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis erfasst.
- » **Währungsumrechnungsrücklage:** Die Währungsumrechnungsrücklage umfasst alle Umrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Jahresabschlusses von ausländischen Tochterunternehmen entstehen.
- » **Rücklage für eigene Anteile:** Die Rücklage für die eigenen Anteile des Unternehmens umfasst die Anschaffungskosten der vom Konzern gehaltenen Anteile des Unternehmens. Am 31.12.2020 hielt der FWAG-Konzern 125.319 (VJ: 47.939) Anteile des Unternehmens.

(26) Einbehaltene Ergebnisse

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne und Verluste, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden, ausschüttbar an die Aktionäre ist jener Betrag, der im Einzelabschluss der FWAG als „Bilanzgewinn“ zum 31.12.2020 ausgewiesen ist.

(27) Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften. Die nicht beherrschenden Anteile an der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) betragen zum Bilanzstichtag 4,15% (VJ: 4,15%) sowie an Malta International Airport p.l.c. und seinen Tochterunternehmen (MIA-Gruppe) durchgerechnet 51,56% (VJ: durchgerechnet 51,56%). Die nicht beherrschenden Anteile an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. betreffen die Anteile des Mitgeschafters Raiffeisen-Invest-Gesellschaft m.b.H. Die Entwicklung der Anteile anderer Geschaftster ist in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals dargestellt. Zu den Angaben für wesentliche nicht beherrschende Anteile siehe Anlage 3 zum Anhang.

Langfristige Schulden

(28) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Abfertigungen	92.257,0	98.701,0
Pensionen	16.862,3	17.327,4
Jubiläumsgelder	35.216,5	36.571,3
Altersteilzeit	21.547,0	21.417,4
Sonstige übrige Rückstellungen	4.410,6	995,9
	170.293,5	175.013,0

Leistungsorientierte Abfertigungspläne österreichischer Konzerngesellschaften

Mitarbeiter, die vor dem 1.1.2003 eingetreten sind, erhalten aufgrund gesetzlicher und kollektivvertraglicher Verpflichtungen im Kündigungsfall bzw. zum Pensionsantritt eine Abfertigung, die sich nach der Anzahl der im Unternehmen geleisteten Dienstjahre und der Höhe des Bezugs zum Zeitpunkt des Ausscheidens bemisst. Für nach dem 31.12.2002 beginnende Dienstverhältnisse besteht kein Anspruch auf eine gesetzliche Abfertigung gegen den Arbeitgeber, sondern es wird die Abfertigungspflichtung durch die laufende Entrichtung von Beiträgen des Dienstgebers an eine Mitarbeitervorsorgekasse abgegolten. Darüber hinaus bestehen für diese Dienstnehmer (Arbeiter: Eintritte bis 30.6.2014; Angestellte: Eintritte bis 31.10.2014) kollektivvertragliche Abfertigungspflichtungen, für die Rückstellungen gebildet werden. Dieser leistungsorientierte Plan belastet den FWAG-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken wie beispielsweise dem Zinsrisiko. Versicherungsmathematische Annahmen: Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel „XI. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden“ zu entnehmen.

Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2020	2019
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	98.701,0	91.405,9
Änderungen Konsolidierungskreis	0,0	139,9
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	5.657,9	6.012,5
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-5.103,0	7.543,5
davon aus finanziellen Annahmen	-4.464,8	6.735,1
davon aus demografischen Annahmen	0,0	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	-638,2	808,4
Abfertigungszahlungen	-6.998,8	-6.400,8
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	92.257,0	98.701,0

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -30.599,7 (V): T€ -34.426,9). Der Personalaufwand enthält:

in T€	2020	2019
Dienstzeitaufwand	5.073,6	4.840,9
Zinsaufwand	584,3	1.171,6
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand¹⁾	5.657,9	6.012,5

1) ohne freiwillige Abfertigungen

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden GJ betragen T€ 6.513,5 (V): T€ 6.496,3). Fälligkeitsprofil der Zusagen: Am 31.12.2020 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 9,8 Jahren (V): 10,4 Jahre). Sensitivitätsanalysen: Die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet, Veränderung würden diese wie folgt beeinflussen:

Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Abfertigungen in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-8.293,6	9.715,4
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	8.872,8	-7.770,3

Leistungsorientierte Pensionspläne

Leistungsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften: Die FWAG gewährt einigen wenigen ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen leistungsorientierte Pensionszuschüsse. Für diese Zusagen besteht zum Stichtag (sowie zum Vorjahresstichtag) kein Planvermögen. Mitarbeiter, die vor dem 1.9.1986 eingetreten sind, hatten aufgrund von Betriebsvereinbarungen Anspruch auf leistungsorientierte Altersversorgungszuschüsse. Diese waren von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig. Im Herbst 2001 wurde den aktiven Dienstnehmern angeboten, sich zum 31. 12. 2000 abfinden zu lassen und in ein beitragsorientiertes Pensionskassenmodell ohne Nachschussverpflichtung zu wechseln. 588 Dienstnehmer nahmen dieses Angebot an. Einige Pensionisten nahmen die angebotene Abfindung nicht an und haben weiter Anspruch auf Pensionszahlungen.

Leistungsorientierte Pensionspläne maltesischer Konzerngesellschaften: Der Flughafen Malta gewährt aufgrund der Rentenverordnung „Pensions Ordinance (Cap 93)“ einzelnen aktiven Mitarbeitern, welche dem öffentlichen Sektor vor 15.1.1979 beigetreten sind und von der Gesellschaft übernommen worden sind, Pensionszuschüsse. Zum Bilanzstichtag besteht für diese Verpflichtung wie im Vorjahr kein Planvermögen. Mitarbeitern des Flughafens Malta werden weiters leistungsorientierte Altersversorgungszuschüsse aufgrund von kollektivvertraglichen Vereinbarungen gewährt. Diese leistungsorientierten Pläne belasten den FWAG-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken wie Langlebighkeitsrisiko oder Zinsrisiko. Versicherungsmathematische Annahmen: Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel „XI. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden“ zu entnehmen.

Beitragsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften

Nur für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum zwischen dem 1.9.1986 und dem 1.11.2014 hat die FWAG eine Betriebsvereinbarung über eine beitragsorientierte Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung in einer Pensionskasse abgeschlossen und leistet für sämtliche in die Pensionskasse einbezogenen Mitarbeiter während aufrechten Dienstverhältnisses Beiträge von 2,5% des Monatsgrundbezugs. Zusätzlich kann der Dienstnehmer selbst Eigenbeiträge leisten. Aus Arbeitgeberbeiträgen erworbene Anwartschaften werden nach Ablauf von 5 Jahren ab Beginn des Beitragszeitraumes an die Pensionskasse übertragen. Nach weiteren fünf Jahren sind diese Beiträge für die Mitarbeiter unverfallbar.

→ Entwicklung der Rückstellung für Pensionen

in T€	2020	2019
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	17.327,4	17.175,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	163,6	278,7
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	286,0	1.049,1
davon aus finanziellen Annahmen	0,0	951,6
davon aus demografischen Annahmen	0,0	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	286,0	97,5
Pensionszahlungen	-914,6	-1.175,4
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	16.862,3	17.327,4

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für Pensionsrückstellungen T€ -3.050,0 (V): T€ -2.835,9). Der Personalaufwand enthält:

in T€	2020	2019
Dienstzeitaufwand	84,4	108,9
Zinsaufwand	79,2	169,8
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand¹	163,6	278,7

1) Ohne Pensionskassenbeiträge und sonstige Aufwendungen für die Altersversorgung

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.035,8 (V): T€ 1.019,3). Fälligkeitsprofil der Zusagen: Am 31.12.2020 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 10,6 Jahren (V): 10,8 Jahre). Sensitivitätsanalysen: Folgende versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet, Veränderungen würden die Verpflichtung wie folgt beeinflussen:

Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Pensionen in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-1.101,7	1.229,6
Bezugssteigerung Leistungsphase	1.348,2	-955,1

Rückstellungen für Jubiläumsgelder österreichischer Konzerngesellschaften

Mitarbeitern am Standort Flughafen Wien gebühren bei langjähriger Betriebszugehörigkeit Jubiläumsgelder, wobei Anspruchsberechtigung und Höhe kollektivvertraglich geregelt sind.

→ Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2020	2019
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	36.571,3	31.985,6
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	-191,2	5.726,7
Jubiläumsgeldzahlungen	-1.163,7	-1.140,9
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	35.216,5	36.571,3

→ Der Personalaufwand enthält:

in T€	2020	2019
Dienstzeitaufwand	2.504,8	2.165,1
Zinsaufwand	214,0	407,2
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-2.909,9	3.154,4
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	-191,2	5.726,7

Rückstellungen für Altersteilzeit österreichischer Konzerngesellschaften

Aufwendungen aus der Verpflichtung zu Lohnausgleichszahlungen an Dienstnehmer mit Altersteilzeitregelung sowie die Kosten für die von ihnen über die vereinbarte Teilzeit hinaus erbrachten Mehrleistungen wurden rückgestellt und werden als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmer („Other Long-Term Employee Benefit“) bilanziert sowie über die Aktivphase unter Berücksichtigung einer faktischen durchschnittlichen Mindestbetriebszugehörigkeit (Angestellte: 24 Jahre; Arbeiter: 15 Jahre) verteilt bzw. angesammelt

→ Entwicklung der Rückstellung für Altersteilzeit

in T€	2020	2019
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	21.417,4	20.872,3
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	5.774,0	6.201,0
Altersteilzeitzahlungen	-5.644,4	-5.655,9
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	21.547,0	21.417,4

→ Der Personalaufwand enthält:

in T€	2020	2019
Dienstzeitaufwand	4.718,1	4.625,0
Zinsaufwand	36,7	53,3
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	1.019,2	1.522,7
Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand	5.774,0	6.201,0

Sonstige übrige Rückstellungen

in T€	1.1.2020	Umbuchung ¹⁾	31.12.2020
Sonstige übrige Rückstellungen	995,9	3.414,7	4.410,6

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

in T€	1.1.2019	Umbuchung ¹⁾	31.12.2019
Sonstige übrige Rückstellungen	1.245,0	-249,1	995,9

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

(29) Lang- und kurzfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten (AC ¹⁾)	398,0	388,7
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (AC ¹⁾)	142.000,0	25.055,0
Kurzfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	142.398,0	25.443,7
Langfristige Leasingverbindlichkeiten (AC ¹⁾)	55.447,1	55.432,9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten (AC ¹⁾)	250.000,0	275.000,0
Langfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	305.447,1	330.432,9
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	447.845,1	355.876,6

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

In den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind Barvorlagen in Höhe von € 117,0 Mio. (V): € 0,0 Mio.) enthalten.

→ Die Finanzverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Bis zu einem Jahr	142.000,0	25.055,0
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	100.000,0	100.000,0
Mehr als fünf Jahre	150.000,0	175.000,0
	392.000,0	300.055,0

→ Die Finanzverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2020	275.000,0	25.055,0	300.055,0
Aufnahme ¹⁾	0,0	117.000,0	117.000,0
Rückzahlungen	0,0	-25.055,0	-25.055,0
Umgliederung	-25.000,0	25.000,0	0,0
Stand 31.12.2020	250.000,0	142.000,0	392.000,0

1) betrifft im Wesentlichen kurzfristige Barvorlagen

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

1) betrifft im Wesentlichen kurzfristige Kontokorrentkredite

Die Finanzverbindlichkeiten lauten auf Euro, ihre durchschnittliche Verzinsung beträgt 3,26% (V): 4,65%). Besicherungsdetails sind in der Anhanglerläuterung (17) und (36) angeführt.

→ Die Leasingverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Leasingverbindlichkeiten	Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2020	55.432,9	388,7	55.821,6
Bewertungseffekte	412,2	0,0	412,2
Rückzahlungen	0,0	-388,7	-388,7
Umgliederung	-398,0	398,0	0,0
Stand 31.12.2020	55.447,1	398,0	55.845,1

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

Die durchschnittliche Verzinsung der Leasingverbindlichkeiten beträgt 3,98 % (V): 3,98%).

(30) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Andere finanzielle Verbindlichkeiten (AC ¹)	2.340,1	0,0
Abgrenzungsposten ²	26.978,5	28.110,8
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	491,2	465,4
	29.809,8	28.576,2

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) Kein Finanzinstrument

Die Abgrenzungsposten beinhalten von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den im Jahr 2005 fertiggestellten Flugsicherungsturm sowie andere erhaltene Vorauszahlungen für Bestandsobjekte. Die Mietvertragsdauer für den Flugsicherungsturm beträgt 33 Jahre und endet im April 2038. In den Jahren 1977 bis 1985 wurden der FWAG nicht rückzahlungspflichtige Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt. In den Jahren 1997, 1998 und 1999 erhielt die FWAG Investitionszuschüsse seitens der EU. Die 2002 bis 2004 ausbezahlten Investitionszuwachsprämien werden wie die Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlagen erfolgswirksam erfasst.

(31) Latente Steuern

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	4.561,3	3.479,3
Rückstellungen für Abfertigungen	10.956,8	12.596,3
Rückstellungen für Pensionen	2.754,5	2.786,7
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	4.801,9	4.861,0
Verlustvorträge	379,5	508,2
Sonstige Verbindlichkeiten	5.732,0	5.307,5
Sonstige Rückstellungen	2.326,3	538,0
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	1.146,0	1.245,8
	32.658,3	31.322,7
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	60.499,2	67.306,0
Schuldtitle und Eigenkapitaltitle	1.059,9	1.610,6
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	789,7	889,7
	62.348,8	69.806,3
Steuerabgrenzung (saldiert)	-29.690,5	-38.483,6

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

→ Entwicklung der aktiven Steuerabgrenzung

in T€	2020	2019
Stand zum 1.1.	31.322,7	27.576,3
Erfolgswirksame Veränderungen	2.539,8	1.590,1
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	-1.204,3	2.156,3
Stand zum 31.12.	32.658,3	31.322,7

→ Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2020	2019
Stand zum 1.1.	69.806,3	74.650,7
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	-1,4
Erfolgswirksame Veränderungen	-7.285,0	-4.683,1
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
davon Eigenkapitaltitel (FVOCI)	-172,5	-160,0
Stand zum 31.12.	62.348,8	69.806,3

Bei der Berechnung der tatsächlichen und latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde der geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25% bzw. für Malta von 35% angewandt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen (für Malta 35,0% und für die Slowakei 21,0%) berechnet. Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste aus Finanzinstrumenten sowie auf die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen. Auf at-Equity-bilanzierte Beteiligungen und Anteile an Tochtergesellschaften bzw. Gemeinschaftsunternehmen wurden keine latenten Steuern gebildet. Insgesamt bestehen aus at-Equity-bilanzierten Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen temporäre Differenzen in Höhe von T€ 2.691,1 (VJ: T€ 5.405,9), welche zu passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 627,8 (VJ: T€ 1.351,5) führen würden. Zum 31.12.2020 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 269,5 (VJ: T€ 569,3) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge.

Kurzfristige Schulden

(32) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Nicht konsumierte Urlaube	630,1	14.497,9
Andere Personalansprüche	13.133,6	14.676,2
Ertragsteuern	384,9	11.428,7
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	64.484,1	83.102,9
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	21.536,2	84.054,8
Sonstige übrige Rückstellungen	11.659,4	16.232,0
	111.828,3	223.992,5

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2020

in T€	1.1.2020	Verbrauch	Auflösung	Zuwei- sung ¹	31.12.2020
Nicht konsumierte Urlaube	14.497,9	-13.976,9	-24,3	133,5	630,1
Andere Personalansprüche	14.676,2	-4.978,4	-2.581,9	6.017,7	13.133,6
Ertragsteuern	11.428,7	-1.970,1	-9.450,8	377,0	384,9
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	83.102,9	-75.424,8	-2.000,8	58.806,8	64.484,1
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	84.054,8	-81.582,1	-2.472,7	21.536,2	21.536,2
Sonstige übrige Rückstellungen	16.232,0	-3.827,9	-2.868,9	2.124,1	11.659,4
	223.992,5	-181.760,1	-19.399,4	88.995,4	111.828,3

1) inklusive Umbuchungen

Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten vorwiegend Vorsorgen für Überstunden, für sonstige Vergütungen sowie für Leistungsprämien, Rückstellungen für nicht abgerechnete Ermäßigungen betreffen solche, die Airlines bis zum Bilanzstichtag zu gewähren sind. Sonstige übrige kurzfristige Rückstellungen setzen sich va. aus Rückstellungen für Schadensfälle, Rechtsfälle und sonstige Verpflichtungen zusammen.

(33) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Gegenüber Dritten (AC ¹)	26.591,1	45.355,4
Gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (AC ¹)	0,1	0,1
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC ¹)	29,0	68,0
	26.620,1	45.423,4

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

(34) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	7.090,9	8.639,8
Kreditorische Debitoren	7.832,5	1.605,3
Andere sonstige Verbindlichkeiten	12.817,6	19.754,9
Abgrenzungsposten Löhne	7.799,5	10.100,3
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (AC ¹)	35.540,5	40.100,4
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern ²	1.234,1	1.063,9
Andere Abgrenzungsposten ²	2.929,1	2.943,7
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit ²	11.861,3	8.029,4
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	167,4	228,8
	51.732,4	52.366,1

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) Kein Finanzinstrument

In den anderen sonstigen Verbindlichkeiten werden offene Zahlungsverpflichtungen aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren in Höhe von T€ 2.460,5 (VJ: T€ 6.088,7) ausgewiesen. Die anderen Abgrenzungen betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der von der Austro Control GmbH geleisteten Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm.

VIII. Konzern Geldflussrechnung

(35) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt, der Finanzmittelbestands wird in Anhangelerläuterung (22) dargestellt. Zins- sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet, die Dividendenauszahlung der FWAG wird unter Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Zur Berücksichtigung von Anschaffungen (Investitionen) von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen (inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien) und Finanzanlagen aus Vorperioden, die im GJ zahlungswirksam wurden, wurden T€ 19.630,5 (VJ): T€ 5.776,8) zu den Auszahlungen für Anlagenzugänge hinzugerechnet .

IX. Finanzinstrumente und Risikomanagement

(36) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Forderungen

Der FWAG-Konzern wendet den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen, demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen, sonstige Forderung sowie Vertragsvermögenswerte, die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (Stufe 2) herangezogen. Die Methodik ist im Kapitel XI. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ erläutert und berücksichtigt auch aktuelle und zukünftige makroökonomische Parameter. Auf dieser Grundlage wurde die Wertberichtigung im Hinblick auf Forderungen sowie Vertragsvermögenswerte zum 31.12.2020 wie folgt ermittelt:

31.12.2020 in T€	gewichteter Verlust	Bruttoforderung ¹	Wertberichtigung	Credit Impaired ²
ohne Verzug	2,55%	43.244,4	1.101,8	JA & Nein
bis 1 Monat	11,50%	2.266,5	260,7	JA & Nein
bis 3 Monate	19,20%	1.312,1	251,9	JA & Nein
bis 6 Monate	7,10%	2.371,8	168,4	JA & Nein
bis 12 Monate	59,62%	789,9	470,9	JA & Nein
über 12 Monate	87,25%	5.381,4	4.695,2	JA
Summe		55.366,2	6.948,9	

- 1) Bruttoforderungen aus Lieferungen und Leistungen (AC), Bruttoforderungen gegenüber assoziierten Unternehmen (AC) und sonstige Forderungen (AC) ohne Termineinlagen
 2) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität

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

- 1) Bruttoforderungen aus Lieferungen und Leistungen (AC), Bruttoforderungen gegenüber assoziierten Unternehmen (AC), Vertragsvermögenswerte (AC) und sonstige Forderungen (AC) ohne Termineinlagen
 2) über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität

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

in T€	2020			Summe
	12 Monats ECL	Life Time ECL ¹	Credit Impairment ²	
	Stage 1	Stage 2	Stage 3	
Stand 1. Jänner	0,0	229,4	7.222,7	7.452,0
Dotierung		195,7	1.551,6	1.747,3
Verwendung			-2.065,8	-2.065,8
Auflösung			-184,6	-184,6
Transfer to lifetime ECL	0,0	0,0		0,0
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired ³		-48,7	48,7	0,0
Stand 31. Dezember	0,0	376,4	6.572,5	6.948,9

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

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

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

Die im Geschäftsjahr 2020 wertberichtigten („Credit impaired“) Forderungen unterliegen weiterhin Eintreibungsmaßnahmen.

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

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

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

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

Von den vorstehenden Wertminderungsaufwendungen in Höhe von T€ 6.948,9 (VJ: T€ 7.452,0) betreffen T€ 2.673,3 (VJ: T€ 1.845,2) Forderungen aus Kundenverträgen und T€ 4.275,6 (VJ: T€ 5.606,8) Forderungen, die nicht aus Verträgen mit Kunden stammen.

Schuldinstrumente, die nicht Forderungen betreffen

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

fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, umfassen Termineinlagen, kurzfristige Wertpapiere sowie ausgereichte Darlehen. Die Berechnung des 12-Monats Kreditverlustes (derzeit sind alle Schuldinstrumente in Stufe 1) ergab für diese Schuldinstrumente einen Betrag, der aufgrund von Unwesentlichkeit nicht im Gewinn und Verlust erfasst wurde. Die FWAG-Gruppe hält derzeit keine Schuldtitel, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

Der FWAG-Konzern unterhält nur Bankguthaben bei Kreditinstituten mit gutem Investment-Grade. Die Berechnung des 12-Monats Kreditverlustes ergab für Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einen Betrag, der aufgrund von Unwesentlichkeit nicht im Gewinn und Verlust erfasst wurde.

Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

Die Tabellen zeigen die vereinbarten Konditionen und (diskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten des FWAG-Konzerns:

2020 in T€	Währung	Buchwert 31.12.2020	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2020	Cashflows			Zins- satz ¹⁾
				< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinste Finanzverbindlichkeiten	EUR	275.000,0	345.780,2	37.703,7	137.171,3	170.905,2	4,65%
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	EUR	117.000,0	117.000,0	117.000,0	0,0	0,0	0,00%
Leasingverbindlichkeiten	EUR	55.845,1	138.972,0	2.111,7	8.384,3	128.476,0	3,98%
Lieferantenverbindlichkeiten	EUR	26.620,1	26.620,1	26.620,1	0,0	0,0	0,00%
Sonstige Verbindlichkeiten	EUR	37.880,6	37.880,6	36.680,6	1.200,0	0,0	0,00%
Summe		512.345,8	666.252,9	220.116,2	146.755,5	299.381,2	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

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

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

Von den Bankdarlehen sind aufgrund vertraglicher Bedingungen T€ 275.000,0 (V): T€ 300.000,0) durch Garanten besichert, die Haftungsentgelt erhalten, in Entsprechung des Kreditvertrags mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) in Höhe von T€ 400.000,0 (derzeit aushaftend: T€ 275.000,0).

Einbezogen wurden alle 31.12.2020 bestehenden Instrumente, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31.12.2020 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

Das Management geht davon aus, dass – abgesehen von den unten dargestellten Ausnahmen – die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt werden, im Wesentlichen den beizulegenden Zeitwerten entsprechen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten und entsprechen daher im Wesentlichen den Zeitwerten. Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben ebenso vorwiegend kurze Restlaufzeiten, sodass die bilanzierten Werte annähernd die beizulegenden Zeitwerte darstellen. Der beizulegende Zeitwert des Fonds der Kategorie „Fair Value through Profit & Loss“ (FVPL) bezieht sich im VJ auf börsennotierte Fonds (Stufe 1). Die Schuldtitel der Kategorie FVPL betrifft eine Ergänzungskapitalobligation (Stufe 2). Die Eigenkapitaltitel betreffen Beteiligungen und Wertpapiere, die mangels aktivem Markt bzw. fehlender Kursnotiz der Stufe 3 zugeordnet werden. Diese werden vom FWAG-Konzern aus strategischen Gründen längerfristig gehalten. Die Bewertung dieser Eigenkapitaltitel erfolgt im sonstigen Ergebnis (OCI). Hinsichtlich der beizulegenden Zeitwerte der Kategorie FVPL und FVOCI wurden keine Designierungen vorgenommen. Die beizulegenden Zeitwerte von Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Bankdarlehen) und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden grundsätzlich als Barwerte der mit Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinsstrukturkurve unter Berücksichtigung der Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten und eines angemessenen Credit Spread ermittelt (Stufe 2). In der Berichtsperiode wurden keine Umgliederungen zwischen den Stufen 1 und 2 vorgenommen.

Bewertungsverfahren und Inputfaktoren:

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

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

Für die Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) der Stufe 3 wird ein kapitalwertorientiertes Bewertungsmodell angewandt. Das Bewertungsmodell berücksichtigt den Barwert der erwarteten Dividendenausschüttungen, abgezinst mit einem risikoadjustierten Abzinsungssatz. Die wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren der Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) der Stufe 3 sind: Erwartete zukünftige Zahlungsströme aus Dividenden 31.12.2020; rund T€ 310,0 p.a. (V): T€ 360 p.a.) und risikoadjustierter Abzinsungssatz 31.12.2020: 8,29 % (V): 8,29%). Die aus diesen Eigenkapitalinstrumenten erhaltenen Dividenden im laufenden Geschäftsjahr betragen T€ 317,8 (V): T€ 254,5).

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

in T€	Sensitivitäten	
	Buchwert bei	
	Verringerung des Diskontierungssatzes	Anstieg des Diskontierungssatzes
Diskontierungssatzes +/- 0,25%	4.025,3	3.798,5

→ Stufe 3-Bewertung von Finanzinstrumenten:

in T€	
Buchwert 1.1.2020	4.595,3
Bewertungsergebnis (im sonstigen Ergebnis in den sonstigen Rücklagen erfasst)	-690,0
Buchwert 31.12.2020	3.905,3

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und Wertansätze der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, gegliedert nach Bewertungskategorien. Die Angaben zum beizulegenden Zeitwert für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zum Zeitwert erfasst sind, dienen Informationszwecken. Da die Bilanzpositionen „Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ sowie „Übrige Verbindlichkeiten“ sowohl Finanzinstrumente als auch nicht finanzielle Vermögenswerte bzw. nicht finanzielle Verbindlichkeiten enthalten, wurde die Zeile „Kein Finanzinstrument“ eingeführt, um eine Überleitung der Buchwerte zur entsprechenden Bilanzposition zu gewährleisten.

AKTIVA	Bewertungs- kategorie	Buchwerte				Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9	
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen			Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3		Summe
			Sonstige finan- zielle Vermö- genswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögens- werte						
Beträge in T€											
31. Dezember 2020											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Fonds	FVPL		0,0		0,0	0,0			0,0	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)	
Schuldtitle (Wertpapiere)	FVPL		21.917,9		21.917,9		21.917,9		21.917,9	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)	
Eigenkapitaltitle (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	3.905,3			3.905,3			3.905,3	3.905,3	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)	
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			17.203,3	17.203,3					Fortgeführte Anschaffungskosten	
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen ¹	AC			177,0	177,0					Fortgeführte Anschaffungskosten	
Sonstige Forderungen ¹	AC	1.341,7		29.695,3	31.037,0					Fortgeführte Anschaffungskosten	
Veranlagungen (Termingelder) ¹	AC	25.220,0		20.692,4	45.912,4					Fortgeführte Anschaffungskosten	
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	837,9			837,9					Fortgeführte Anschaffungskosten	
Schuldtitle (Wertpapiere) ¹	AC		4.982,7		4.982,7					Fortgeführte Anschaffungskosten	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC				173.099,9					Nominalwert = Zeitwert	
Kein Finanzinstrument											
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	0,0		13.196,6	13.196,6						
Summe		31.304,8	26.900,6	80.964,5	173.099,9	312.269,8					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

Erläuterung der Bewertungskategorien
 FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)
 FVOCI = Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)
 AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

AKTIVA	Buchwerte										Zeitwert			Wertansatz nach IFRS 9
	Bewertungs- kategorie	Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen				Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe			
		Sonstige finanzielle Ver- mögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögens- werte	Zahlungs- mittel und Zahlungsmi- teläquivalente	Summe								
Beträge in T€														
31. Dezember 2019														
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst														
Fonds	FVPL		30.826,5			30.826,5	30.826,5				30.826,5		Zeitwert erfolgswirksam (P&L)	
Schuldtitel (Wertpapiere)	FVPL		22.900,7			22.900,7		22.900,7			22.900,7		Zeitwert erfolgswirksam (P&L)	
Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	4.595,3				4.595,3			4.595,3		4.595,3		Zeitwert erfolgsneutral (OCI)	
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert														
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹⁾	AC			68.134,8		68.134,8							Fortgeführte Anschaffungskosten	
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen ¹⁾	AC			297,4		297,4							Fortgeführte Anschaffungskosten	
Sonstige Forderungen ¹⁾	AC			17.243,1		17.243,1							Fortgeführte Anschaffungskosten	
Veranlagungen (Termingelder) ¹⁾	AC	75.220,0		55.738,5		130.958,5							Fortgeführte Anschaffungskosten	
Ausgereichte Darlehen ¹⁾	AC	908,3				908,3							Fortgeführte Anschaffungskosten	
Schuldtitel (Wertpapiere) ¹⁾	AC		4.982,7			4.982,7							Fortgeführte Anschaffungskosten	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹⁾	AC				84.782,9	84.782,9							Nominalwert = Zeitwert	
Kein Finanzinstrument														
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	0,0		9.961,3		9.961,3								
Summe		80.723,5	58.709,9	151.375,2	84.782,9	375.591,5								

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

Erläuterung der Bewertungskategorien
 FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)
 FVOCI = Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)
 AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

PASSIVA	Buchwerte							Zeitwert			Wertansatz nach IFRS 9	
	Bewertungs- kategorie	Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden			Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3		Summe
		Finanz- und Leasingver- bindlichkei- ten	Übrige Verbindlich- keiten	Finanz- und Leasingver- bindlichkei- ten	Lieferanten- verbindlich- keiten	Übrige Verbindlich- keiten						
Beträge in T€												
31. Dezember 2020												
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert												
n. a.												
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert												
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				26.620,1		26.620,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Finanzverbindlichkeiten ¹	AC	250.000,0		142.000,0			392.000,0		462.780,2		462.780,2	Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	55.447,1		398,0			55.845,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		2.340,1			35.540,5	37.880,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden												
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		27.469,7			16.191,9	43.661,6					
Summe		305.447,1	29.809,8	142.398,0	26.620,1	51.732,4	556.007,4					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

2) die Angabe des beizulegenden Zeitwerts von Leasingverbindlichkeiten ist gemäß IFRS 7.29 (d) nicht erforderlich

Erläuterung der Bewertungskategorien

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

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

AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

PASSIVA	Buchwerte						Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9	
	Bewertungs- kategorie	Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden			Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3		Summe
		Finanz- und Leasingver- bindlich- keiten	Übrige Verbindlich- keiten	Finanz- und Leasingver- bindlich- keiten	Lieferanten- verbindlich- keiten	Übrige Verbindlich- keiten						
Beträge in T€												
31. Dezember 2019												
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert												
n. a.												
Finanzielle Schulden, nicht er- fasst zum Zeitwert												
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				45.423,4		45.423,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
Finanzverbindlichkeiten ¹	AC	275.000,0		25.055,0			300.055,0		359.273,6		359.273,6	Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	55.432,9		388,7			55.821,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		0,0			40.100,4	40.100,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden												
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		28.576,2			12.265,8	40.842,0					
Summe		330.432,9	28.576,2	25.443,7	45.423,4	52.366,1	482.242,4					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

2) die Angabe des beizulegenden Zeitwerts von Leasingverbindlichkeiten ist gemäß IFRS 7.29 (d) nicht erforderlich

Erläuterung der Bewertungskategorien

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

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

AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2020 in T€	Aus Zinsen / Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	zum Zeitwert erfolgswirksam	Aus der Folgebewertung		Währungs- umrechnung	Wertberichtigung	Aus Abgang	Nettoergebnis 2020
				zum Zeitwert erfolgsneutral	zum Zeitwert erfolgsneutral				
Zahlungsmittel und Äquivalente	0,4					1,0			1,0
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (FVOCI und FVPL)	1.696,5		-1.512,6	-690,0					-2.202,6
davon aus Fonds			-529,8						
davon Schuldtitel (Wertpapiere)	1.378,7		-982,8						
davon Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	317,8			-690,0					
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	220,7								0,0
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten An- schaffungskosten (AC)	850,2					-28,0	-1.593,3		-1.621,3
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungs- kosten (AC)		-15.690,4				-3,2			-3,2
Summe	2.767,7	-15.690,4	-1.512,6	-690,0		-30,2	-1.593,3	0,0	-3.826,1

Erläuterung: In den Aufwendungen für Wertberichtigungen sind T€ 30,6 an Forderungsausfällen enthalten. In den Zinsaufwendungen aus finanziellen Schulden sind auch Zinsen aus Leasingverhältnissen enthalten.

2019 in T€	Aus Zinsen / Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	zum Zeitwert erfolgswirksam	Aus der Folgebewertung		Währungs- umrechnung	Wertberichtigung	Aus Abgang	Nettoergebnis 2019
				zum Zeitwert erfolgsneutral	zum Zeitwert erfolgsneutral				
Zahlungsmittel und Äquivalente	1,2					-6,9			-6,9
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (FVOCI und FVPL)	1.634,5		588,5	-640,0					-51,5
davon aus Fonds			826,5						
davon Schuldtitel (Wertpapiere)	1.380,0		-238,0						
davon Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	254,5			-640,0					
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	439,6								0,0
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten An- schaffungskosten (AC)	848,4					8,7	-10,3		-1,6
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungs- kosten (AC)		-17.945,9				-0,7			-0,7
Summe	2.923,7	-17.945,9	588,5	-640,0		1,2	-10,3	0,0	-60,7

Erläuterung: In den Aufwendungen für Wertberichtigungen sind T€ 32,7 an Forderungsausfällen enthalten. In den Zinsaufwendungen aus finanziellen Schulden sind auch Zinsen aus Leasingverhältnissen enthalten.

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

Zinsen und Dividenden aus finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC) oder zum beizulegenden Zeitwert entweder erfolgsneutral (FVOCI) oder erfolgswirksam (FVPL) bewertet werden, werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der FWAG-Konzern im sonstigen Finanzergebnis, ausgenommen Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen sowie auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten (Schulden) der Bewertungskategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten“ (AC) in Höhe von netto T€ 15.690,4 (V): T€ 17.945,9) beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert. Die zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral (FVOCI) im sonstigen Ergebnis erfassten Wertänderungen betreffend Eigenkapitaltiteln betreffen u.a. die CEESEG AG. Es wurden im Geschäftsjahr Bewertungen in Höhe von minus T€ 690,0 (V) : minus T€ 640,0) bzw. netto abzüglich latenter Steuern T€ 517,5 (V): T€ 480,0) erfasst. Nähere Angaben sind im Kapitel XI. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ ersichtlich.

(37) Risikomanagement

Finanzwirtschaftliche Risiken

Der FWAG-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Markt-, Zins-, Wechselkurs- und Börsenkursrisiken. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Marktrisiken durch laufende operative Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte derivative und nicht derivative Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Geldfluss des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt und nur mit führenden Finanzinstituten erstklassiger Bonität abgeschlossen. Die Grundzüge der Finanzpolitik werden jährlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Die Umsetzung der Finanzpolitik sowie das laufende Risikomanagement obliegen der Konzern-Treasury-Abteilung. Bestimmte Transaktionen bedürfen der vorherigen Genehmigung durch den Bereichsleiter und bei Überschreiten von bestimmten Wertgrenzen durch den Gesamtvorstand, der darüber hinaus regelmäßig über den Umfang und den Betrag der aktuellen Risikoexposition informiert wird. Die Treasury-Abteilung betrachtet das effektive Management des Liquiditätsrisikos sowie des Marktrisikos als eine ihrer Hauptaufgaben.

Liquiditätsrisiko

Aufgabe der Liquiditätssicherung ist die jederzeitige Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der Unternehmensgruppe. Basis der Liquiditätssteuerung ist eine kurz- und langfristige Liquiditätsplanung, die laufend Soll-Ist-Analysen unterzogen und dem Liquiditätsprofil angepasst wird. Durch diese aktive Steuerung von Zahlungsströmen wird der Zinssaldo optimiert. Zusätzlich werden Teile der Finanzinvestitionen in Wertrechten (Investmentfonds, Anleihen) und Termingelder gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind. Angesichts der COVID-19 Pandemie hat der Konzern ein umfassendes Kosteneinsparungs- und Liquiditätssicherungsprogramm eingeleitet. Die getroffenen Maßnahmen sind im Kapitel V. „COVID-19“ Auswirkungen dargestellt. Die FWAG-Konzern sieht keine Umstände, die erheblichen Zweifel an seiner Fähigkeit zur Unternehmensfortführung aufwerfen könnten. Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhanglerläuterung (36) dargestellt.

Kreditrisiko

Der FWAG-Konzern ist aus seinem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Veranlagungs- und Finanzierungsaktivitäten einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Im Veranlagungs- und Finanzierungsbereich werden Geschäfte nahezu ausschließlich mit Kontrahenten mit einem guten bzw. sehr guten Kreditrating (S&P, Moody's) abgeschlossen. Auch bei Vertragspartnern, die über kein Rating verfügen, muss einwandfreie Bonität gegeben sein. Anteile an Investmentfonds werden nur dann gezeichnet, wenn diese von international anerkannten Kapitalanlagegesellschaften geführt werden. Im operativen Geschäft werden die Außenstände zentral und fortlaufend überwacht. Dem Risiko, resultierend aus Forderungsausfällen, wird durch kurze Zahlungsfristen, das Einfordern von Sicherheiten wie Kauttionen und Bankgarantien sowie die vermehrte Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Um die erwarteten Kreditverluste der Forderungen zu ermitteln, wendet der Konzern eine Wertberichtigungsmatrix an. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen beruhen. Angesichts der COVID-19 Pandemie erhöhten sich Einzelwertberichtigungen der Stufe 3, eine Entwicklung ist in der Anhangelerläuterung (36) dargestellt. Die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte repräsentieren gleichzeitig das maximale Ausfall- und Bonitätsrisiko, da zum Abschlussstichtag keine wesentlichen, das maximale Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen (wie z. B. Aufrechnungsvereinbarungen) bestehen. Genaue Angaben zum Konzentrationsrisiko der Umsätze enthält Anhangangabe (1). Austrian Airlines (LH Gruppe) ist mit einem Anteil von 38,5% (VJ: 43,2%) am Passagieraufkommen größter Kunde am Standort Wien. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher auch COVID-bezogen laufend beobachtet und analysiert. Weitere Angaben sind unter den Anhangelerläuterungen (36) und bezüglich sonstiger finanziellen Verpflichtungen und Risiken unter der Anhangelerläuterung (39) dargestellt.

Zinsrisiko

Das Risiko schwankender Zeitwerte oder Zahlungsströme eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen des Marktzinssatzes liegt vor allem bei langfristigen Finanzinstrumenten vor. Solche längeren Laufzeiten sind im operativen Bereich von untergeordneter Bedeutung, können jedoch bei Finanzanlagen, Wertpapieren und Finanzschulden wesentlich sein. Der FWAG-Konzern unterliegt Zinsrisiken vorwiegend in der Eurozone. Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen. Neben Zinsänderungsrisiken unterliegt der FWAG-Konzern Währungsrisiken und Preisrisiken von Beteiligungen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag bezogen werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist. Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde: Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7. Zinssatzänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. 2020 hatte der FWAG-Konzern wie im VJ keine variabel verzinsten Finanzinstrumente im Bestand. Auf eine Darstellung der Sensitivi-

täten der Wertpapiere die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, wird aufgrund von Unwesentlichkeit der hypothetischen Auswirkung verzichtet.

Währungsrisiko

Währungskursrisiken entstehen bei Finanzinstrumenten, die auf eine andere als die funktionale Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft lauten, in der sie bewertet werden. Für Zwecke der IFRS Bilanzierung besteht kein Währungskursrisiko bei Finanzinstrumenten, die auf die funktionale Währung lauten. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung bleiben im Sinne von IFRS 7 unberücksichtigt. Die Währungskursrisiken des FWAG-Konzerns resultieren aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zum Abschlussstichtag unterlag der Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Transaktionen im Investitionsbereich. Im operativen Bereich wickeln die einzelnen Konzernunternehmen ihre Aktivitäten nahezu ausschließlich in ihrer jeweiligen funktionalen Währung (Euro) ab, die der Berichtswährung des FWAG-Konzerns entspricht. Deshalb wird das Wechselkursrisiko des Konzerns aus der laufenden operativen Tätigkeit als gering eingeschätzt. Währungsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 grundsätzlich mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Als relevante Risikovariablen gelten grundsätzlich alle nicht funktionalen Währungen, in denen der Konzern Finanzinstrumente eingeht. Den Währungssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde: Wesentliche originäre monetäre Finanzinstrumente wie Forderungen, verzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Fremdkapitalinstrumente, flüssige Mittel oder verzinsliche Schulden sind vorwiegend unmittelbar in funktionaler Währung denominated. Währungskursänderungen haben daher im Wesentlichen keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital. Zinserträge und -aufwendungen aus Finanzinstrumenten werden ebenfalls überwiegend direkt in funktionaler Währung erfasst. Daher können auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf die betrachteten Größen entstehen, das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den FWAG-Konzern ist zum Abschlussstichtag als nicht wesentlich anzusehen.

Sonstige Preisrisiken

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung zu Marktrisiken auch Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf Preise von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen insbesondere Börsenkurse oder Indizes in Frage. Die Auswirkungen solcher Änderungen sind unter der Anhangangabe (36) ersichtlich.

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des FWAG-Konzerns zielt auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts und eine Kapitalstruktur mit ausgezeichneter Bonitätseinstufung ab. Sie erfolgt anhand der Gearing-Kennzahl, die als Verhältnis der Nettoverschuldung (lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel, lang- und kurzfristigen Veranlagungen und der kurzfristigen Wertpapiere) und des Eigenkapitals definiert ist. Als Instrumente dienen in erster Linie die Aufnahme oder Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung bzw. Anpassung der Dividenden. Für das Gearing wird kein zahlenmäßig konkretes Ziel vorgegeben, es soll jedoch mittelfristig nicht mehr als 60% betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem VJ unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€	2020	2019
Finanzschulden	447.845,1	355.876,6
– liquide Mittel	-173.099,9	-84.782,9
– Kurz- und langfristige Veranlagungen ¹	-45.912,4	-130.958,5
– kurzfristige Wertpapiere	-26.900,6	-58.709,9
= Nettoverschuldung	201.932,3	81.425,2
./. Buchwert Eigenkapital	1.305.497,4	1.380.908,8
= Gearing	15,5%	5,9%

1) Die kurz- und langfristigen Veranlagungen betreffen sonstige Veranlagungen und Termingelder

Das Gearing erhöhte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch die Aufnahme von kurzfristigen Barvorlagen. Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, die Relation Net -Debt/EBITDA auf höchstens dem 2,5-fachen zu begrenzen. Im GJ betrug das Verhältnis 3,7 (VJ: 0,2), es erhöhte sich pandemiebedingt aufgrund des gesunkenen EBITDA und der Aufnahme von kurzfristigen Barvorlagen. Weder die FWAG noch ihre Tochterunternehmen unterliegen externen Mindestkapitalanforderungen.

X. Sonstige Angaben

(38) Leasing-Verhältnisse

(38 A) Flughafen Wien als Leasinggeber:

→ Operating Leasing

In der folgenden Tabelle werden die künftigen Leasingzahlungen aus unkündbaren Miet- und Leasingverträgen dargestellt, bei denen der FWAG-Konzern Leasinggeber ist. Es handelt sich vorwiegend um die Vermietung von Betriebs- und Geschäftsgebäuden an den Standorten Flughafen Wien und Flughafen Malta (inkl. der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien).

in T€	2020	2019
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	68.343,2	141.846,9
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	11.410,7	52.109,3

Künftige Mindestleasingzahlungen:

Weniger als ein Jahr	61.167,0	114.634,0
Ein bis zwei Jahre	87.595,1	94.495,8
Zwei bis drei Jahre	67.164,3	86.133,9
Drei bis vier Jahre	41.277,5	41.817,3
Vier bis fünf Jahre	36.260,6	35.102,3
Mehr als fünf Jahre	333.903,5	334.039,7

Die folgenden Vermögenswerte sind in den Sachanlagen enthalten und betreffen Operating Leasingverhältnisse als Leasinggeber. Diese Vermögenswerte leiten sich wie folgt über (IFRS16.95):

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2020	114.492,3	180,1	114.672,5
Zugänge	1.286,3		1.286,3
Abgänge	-22,5		-22,5
Umbuchungen	-7.119,8	-7,4	-7.127,3
Abschreibungen	-5.658,4	-33,1	-5.691,5
Nettobuchwert zum 31.12.2020	102.977,9	139,6	103.117,5
Stand zum 31.12.2020			
Anschaffungskosten	164.349,8	507,4	164.857,2
Kumulierte Abschreibungen	-61.371,9	-367,8	-61.739,7
Nettobuchwert	102.977,9	139,6	103.117,5

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2019	110.769,1	213,7	110.982,7
Anpassung IFRS 16	9.268,8		9.268,8
angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2019	120.037,9	213,7	120.251,5
Zugänge	581,3		581,3
Abgänge	0,0		0,0
Umbuchungen	70,8		70,8
Abschreibungen	-6.197,7	-33,5	-6.231,2
Nettobuchwert zum 31.12.2019	114.492,3	180,1	114.672,5

Stand zum 31.12.2019

Anschaffungskosten	177.044,6	519,6	177.564,2
Kumulierte Abschreibungen	-62.552,2	-339,5	-62.891,7
Nettobuchwert	114.492,3	180,1	114.672,5

Finance Leasing

Im Konzernabschluss 2020 des Leasinggebers (Flughafen-Wien-Gruppe) wurden, wie auch schon im vergangenen Geschäftsjahr, Mietverträge betreffend für den Flugverkehrsbetrieb wesentliche Immobilien (Hangar-, Flugbetriebsgebäude und Werkstätten) als Finanzierungsleasing abgebildet.

Im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses wurde eine Mietvorauszahlung vereinnahmt und das wirtschaftliche Eigentum auf den Leasingnehmer übertragen (Finanzierungsleasing), die Mietvorauszahlung wurde mit der Leasingforderung zur Gänze aufgerechnet.

(38 B) Flughafen Wien als Leasingnehmer:

Der FWAG-Konzern mietet verschiedene Grundstücke, Immobilien und Anlagen. Die Verträge sind mit unterschiedlichen Laufzeiten zwischen einem und 100 Jahren abgeschlossen und betreffen im Wesentlichen: Miete einer Cargo-Immobilie am Standort Wien, Miete von Grundstücken am Standort Wien, Miete von Grundstücken und flughafenspezifischen Immobilien am Standort Malta (inkl. Aerodrome Licence), Miete von Kombinations- und Kopiergeräten, Miete von Raucherkabinen, sowie Nutzungsrechte:

Nutzungsrechte die als immaterielle Vermögenswerte dargestellt werden

in T€	Konzessionen und Rechte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2020		
Nettobuchwert zum 1.1.2020	10.525,4	10.525,4
Abschreibungen	-221,6	-221,6
Nettobuchwert zum 31.12.2020	10.303,8	10.303,8

in T€	Konzessionen und Rechte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019		
Nettobuchwert zum 1.1.2019	0,0	0,0
IFRS 16 Anpassungen	10.747,0	10.747,0
Angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2019	10.747,0	10.747,0
Abschreibungen	-221,6	-221,6
Nettobuchwert zum 31.12.2019	10.525,4	10.525,4

Zum 31.12.2020 sind in den immateriellen Vermögenswerte Nutzungsrechte in Höhe von T€ 10.303,8 (V): T€ 10.525,4) enthalten. Siehe dazu auch Anhangangabe (13).

Nutzungsrechte die als Sachanlagen dargestellt werden

in T€	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2020			
Nettobuchwert zum 1.1.2020	81.125,0	414,2	81.539,2
Abschreibungen	-2.338,0	-188,4	-2.526,4
Nettobuchwert zum 31.12.2020	78.787,0	225,8	79.012,8

in T€	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019			
Nettobuchwert zum 1.1.2019	25.174,5	0,0	25.174,5
IFRS 16 Anpassungen	58.289,7	562,6	58.852,2
Angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2019	83.464,2	562,6	84.026,8
Zugänge	0,0	62,1	62,1
Abschreibungen	-2.339,2	-210,4	-2.549,6
Nettobuchwert zum 31.12.2019	81.125,0	414,2	81.539,2

In den Sachanlagen ist ein Nutzungsrecht („temporary emphyteusis“) betreffend der Grundmiete am Flughafen Malta enthalten. Die Zahlungen aus diesen Leasingverträgen sind an die Regierung von Malta zu leisten. Die Leasinglaufzeiten für diese Verträge liegen zwischen 58 bis 65 Jahre. Die Leasingzahlungen werden gemäß einer Indexierung periodisch angepasst. Das Nutzungsrecht wird linear über die Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Nutzungsrechte die als Finanzinvestition gehaltene Immobilien dargestellt werden

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2020		
Angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2020	334,5	334,5
Abschreibungen	-7,0	-7,0
Nettobuchwert zum 31.12.2020	327,5	327,5

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2019		
Nettobuchwert zum 1.1.2019	0,0	0,0
IFRS 16 Anpassungen	341,5	341,5
Angepasster Nettobuchwert zum 1.1.2019	341,5	341,5
Abschreibungen	-7,0	-7,0
Nettobuchwert zum 31.12.2019	334,5	334,5

In der Gewinn und Verlustrechnung erfasste Beträge

in T€	2020	2019
Abschreibungen aus Leasingverhältnissen	2.754,9	2.778,2
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	2.166,8	2.158,0
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	290,0	741,7
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	750,5	578,7
Aufwendungen die nicht unter IFRS 16 fallen und in Anhangangabe (5) unter Miet- und Pachtaufwand angeführt sind	1.481,4	1.385,3

In der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge

in T€	2020	2019
Gesamte Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnissen	2.124,2	2.142,2

(39) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

Die FWAG AG hat die Kosten der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung, im Wesentlichen die Abdeckung der Körperschaftsteuer sowie Verwaltungskosten, zu tragen.

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10.12.2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 467,0 (VJ: T€ 555,8). Zum Bilanzstichtag bestanden betreffend Malta International Airport p.l.c. Streitigkeiten mit der maltesischen Regierung (Streitwert: rund € 6,3 Mio., VJ: rund € 5,1 Mio.) sowie Forderungen einzelner Arbeitnehmer. Aus Sicht des FWAG-Konzerns sind sämtliche Ansprüche unbegründet. Sofern ein Baubeschluss zur Errichtung der 3. Piste gefasst wird, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds binnen acht Wochen ab Baubeginnanzeige eine Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. die sich zum 31.12.2020 auf rund € 20,4 Mio. (VJ: rund € 20,0 Mio.) beläuft. Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Anhangergläuterung (28). Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 0,2 Mio. (VJ: € 0,1 Mio.) für Sachanlagen in Höhe von € 17,7 Mio. (VJ: € 74,9 Mio.).

(40) Zusammensetzung des Konsolidierungskreises

In den Konzernabschluss werden mit Ausnahme von zwei Tochtergesellschaften (VJ): zwei sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen einbezogen. Die zwei Tochterunternehmen wurden wie im VJ wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der konsolidierte Umsatz dieser Gesellschaften belief sich im Geschäftsjahr auf unter 1,0% (VJ: unter 1,0%) des Konzernumsatzes. Intern wurde die Wesentlichkeitsgrenze so festgelegt, dass nur einzeln unwesentliche Tochtergesellschaften nicht konsolidiert werden. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2020 im Vergleich zum VJ nicht verändert.

	Inland	Ausland	Gesamt
Flughafen Wien AG	1	0	1
Tochterunternehmen			
31.12.2019 = 31.12.2020	26	12	38
At-Equity-bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2019 = 31.12.2020	1	1	2
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2019 = 31.12.2020	1	0	1
Konsolidierungskreis 31.12.2019 = 31.12.2020	29	13	42

Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. werden nach der at-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, obwohl die FWAG unmittelbar oder mittelbar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt. Diese Gesellschaften werden gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage 1 zum Anhang angeführt. Die Angaben zu Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen sowie nicht beherrschenden Anteilen sind in der Anlage 2 und 3 zum Anhang angegeben bzw. den entsprechenden Kapiteln des Anhangs zu entnehmen.

Keine Änderungen des Konsolidierungskreises 2020

Änderungen des Konsolidierungskreises 2019

Erstkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1.5.2019	Vollkonsolidierung	51%	Wechsel Konsolidierung
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H ¹⁾	1.8.2019	Vollkonsolidierung	100%	Wechsel Konsolidierung
FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH	1.8.2019	Vollkonsolidierung	100%	Neugründung

1) Aufnahme in den Vollkonsolidierungskreis aufgrund ihrer gestiegenen Bedeutung für den operativen Geschäftsverlauf der FWAG-Gruppe.

Die GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2), an der die FWAG-Gruppe 51% hält, wurde bis zum 30. 4.2019 nach der at-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen waren. Ab dem 1. 5. 2019 übt der FWAG-Konzern eine Beherrschung über die GET2 aus. Ab 01.8.2019 wurde die Gesellschaft VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H (SHOP) aufgrund ihrer gestiegenen Bedeutung für den operativen Geschäftsverlauf in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Bis 31.7.2019 wurde dieses Unternehmen aufgrund der untergeordneten Bedeutung und Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss mit einbezogen. Die Gesellschaft ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Mit Errichtungserklärung vom 8.8.2018 wurde die Tochtergesellschaft FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH (EGW) durch die Tochtergesellschaft VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H gegründet und in den Vollkonsolidierungskreis aufgenommen. Die Tochtergesellschaft ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die Gesellschaft MMLC Holdings Malta Limited (MMLCH) wurde rückwirkend mit 1.1.2019 im GJ 2019 mit der VIE (Malta) Limited verschmolzen.

(41) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen beinhalten nicht vollkonsolidierte verbundene Unternehmen des FWAG-Konzerns, assoziierte Unternehmen, die Aktionäre der FWAG (Land Niederösterreich und Stadt Wien mit jeweils 20% der Aktien, Airports Group Europe S.à.r.l. mit 39,80%) sowie deren wesentliche Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen. Mit Gesellschaften, an denen das Land Niederösterreich und die Stadt Wien direkt oder indirekt Beteiligungen halten, die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des Flughafen-Wien-Konzerns und der betreffenden Gesellschaften zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis der Geschäftsbeziehung gewährter Rabatte getätigt. Die Geschäftsbeziehungen zwischen der FWAG und den nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung. Betreffend die bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten wird auf die Erläuterung der jeweiligen Bilanzposten verwiesen. Die aufwandswirksam erfassten Leistungen der „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) betragen im Vorjahr in den ersten vier Monaten T€ 4.672,5 (ab 01.05.2019 wird die Gesellschaft vollkonsolidiert, siehe dazu Anhangangabe (40)). Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der FWAG-Konzern 2020 Umsatzerlöse von T€ 587,6 (VJ: T€ 1.531,8), gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) im VJ T€ 163,3 (ab 01.05.2019 wird die Gesellschaft vollkonsolidiert, siehe dazu Anhangangabe (40)) sowie gegenüber dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 448,6 (VJ: T€ 668,0). Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG und deren Töchter wie Gepäckhandling, Sicherheitsdienstleistungen, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen, etc. Die Umsätze mit dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der FWAG für Personalbestellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Die Umsätze mit dem Gemeinschaftsunternehmen GET2 betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen. Am 31.12.2020 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und

Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen T€ 143,1 (VJ: T€ 274,2) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen T€ 33,9 (VJ: T€ 23,3), die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen auf T€ 7.119,8 (VJ: T€ 8.705,7) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen auf T€ 0,0 (VJ: T€ 2,1).

Nahestehende natürliche Personen:

Es haben keine wesentlichen Transaktionen zwischen dem Flughafen-Wien-Konzern und Personen in Schlüsselpositionen des Managements und deren nächsten Familienangehörigen stattgefunden. Die Beziehungen zu den Organen des Unternehmens können der Anhangergläuterung (42) entnommen werden.

(42) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände und Geschäftsführer):

	2020	2019
Arbeiter	3.440	3.397
Angestellte	2.012	1.988
	5.452	5.385

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand 2020 und 2019 folgende Vergütungen (Auszahlungen):

Bezüge Vorstand 2020 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2020	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2020	Gesamtbezüge 2020
	664,0	343,4	17,5	1.024,9

Bezüge Vorstand 2019 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2019	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2019	Gesamtbezüge 2019
	696,8	686,8	17,3	1.400,9

Für andere Mitarbeiter gelangen Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen zur Auszahlung. Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich im Berichtsjahr auf T€ 475,0 (VJ: T€ 464,9).

Aufwendungen für Personen in Schlüsselpositionen

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

Aufwendungen des Geschäftsjahres 2020

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Fixe und erfolgsabhängige Jahresbezüge	159,2	1.099,6	2.757,3
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	131,0	33,5
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	52,5
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	152,9
Summe	159,2	1.230,6	2.996,1

Aufwendungen des Geschäftsjahres 2019

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Fixe und erfolgsabhängige Jahresbezüge	175,2	1.410,8	3.495,2
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	207,5	57,0
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	23,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	99,1
Summe	175,2	1.618,4	3.675,0

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 160,7 (V): T€ 177,6) geleistet.

(43) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bekannt, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31.12.2020 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gebucht oder gemäß IAS 10 offengelegt werden müssten.

XI. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden

(44) Bewertungsgrundlagen

Der Konzernabschluss ist prinzipiell zu fortgeführten historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden derivative Finanzinstrumente sowie finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert (FVPL oder FVOCI) bewertet werden oder auch latente Steuern. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethode. Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgt unter Verwendung von Ermessensentscheidungen sowie Einschätzungen des Managements, die Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, diese werden im Kapitel „Ermessensbeurteilung und Unsicherheiten bei Schätzungen“ gesondert dargestellt. Die Abschlüsse der FWAG und ihrer Tochterunternehmen werden unter Beachtung der einheitlich für den Konzern geltenden Ansatz- und Bewertungsmethoden in den Konzernabschluss einbezogen. Sämtliche Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt.

(45) Konsolidierungsgrundsätze Tochterunternehmen

Der Konzernabschluss beinhaltet den Abschluss des Mutterunternehmens und der von ihm beherrschten Unternehmen. Insbesondere beherrscht der Konzern ein Beteiligungsunternehmen dann und nur dann, wenn er alle nachfolgenden Eigenschaften hat: die Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen (d. h. der Konzern hat aufgrund aktuell bestehender Rechte die Möglichkeit, diejenigen Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens zu steuern, die einen wesentlichen Einfluss auf dessen Rendite haben) sowie eine Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen und die Fähigkeit, seine Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen dergestalt zu nutzen, dass dadurch die Rendite des Beteiligungsunternehmens beeinflusst wird. Besitzt der Konzern keine Mehrheit der Stimmrechte oder damit vergleichbarer Rechte an einem Beteiligungsunternehmen, berücksichtigt er bei der Beurteilung, ob er die Verfügungsgewalt an diesem Beteiligungsunternehmen hat, alle relevanten Sachverhalte und Umstände, hierzu zählen u. a.: Eine vertragliche Vereinbarung mit den anderen Stimmberechtigten, Rechte, die aus anderen vertraglichen Vereinbarungen resultieren, Stimmrechte und potenzielle Stimmrechte des Konzerns. Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der drei Beherrschungselemente verändert haben, muss der Konzern erneut prüfen, ob er ein Beteiligungsunternehmen beherrscht. Die Konsolidierung eines Tochterunternehmens beginnt an dem Tag, an dem der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt. Sie endet, wenn der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen verliert. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von Tochtergesellschaften wurden, sofern notwendig, gegenüber den lokalen Rechnungslegungsvorschriften angepasst, um eine konzern einheitliche Bilanzierung zu gewährleisten. Konzerninterne Salden, Geschäftsvorfälle, Erträge und Aufwendungen werden in voller Höhe eliminiert. Gewinne oder Verluste

aus konzerninternen Geschäftsvorfällen, die im Buchwert von Vermögenswerten wie Vorräten und Anlagevermögen enthalten sind, werden in voller Höhe eliminiert. Änderungen der Beteiligungsquote, die zu keinem Verlust der Beherrschung über das Tochterunternehmen führen, werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen den bezahlten Leistungen und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst. Nach IFRS erfolgt die Bilanzierung erworbener Tochterunternehmen nach der Erwerbsmethode. Die Anschaffungskosten des Erwerbs entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der hingegebenen Vermögenswerte, der ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Erwerbsbezogene Kosten werden aufwandswirksam erfasst. Im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses identifizierbare Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden bei der Erstkonsolidierung mit ihren beizulegenden Zeitwerten im Erwerbszeitpunkt bewertet. Als Firmenwert wird grundsätzlich der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwerts der Gegenleistung, dem Wert der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen sowie dem beizulegenden Zeitwert jeglicher vorher gehaltener Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens bewertet. Im Falle des Erwerbs zu einem Preis unter dem Marktwert, d.h. die Anschaffungskosten sind geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, ist dieser passive Unterschiedsbetrag, nach nochmaliger Überprüfung, direkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Nicht beherrschende Anteile werden in der Konzernbilanz innerhalb des Eigenkapitals als gesonderter Posten ausgewiesen.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinschaftliche Führung der Entscheidungsprozesse. Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte am Nettovermögen des Gemeinschaftsunternehmens besitzen. Gemeinschaftliche Führung ist die vertraglich vereinbarte Teilhabe an der Beherrschung über eine Vereinbarung, die nur dann besteht, wenn Entscheidungen über die relevanten Aktivitäten die einstimmige Zustimmung der an der gemeinschaftlichen Führung beteiligten Partnerunternehmen erfordern. Die Überlegungen, die zur Bestimmung des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Führung angestellt werden, sind mit denen vergleichbar, die zur Bestimmung der Beherrschung von Tochterunternehmen erforderlich sind. Die Anteile des Konzerns an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert. Nach der Equity-Methode werden die Anteile an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den

dem FWAG-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung, um Ausschüttungen sowie um Kapitalein- oder -auszahlungen erhöht oder vermindert. Der mit einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen verbundene Firmenwert ist im Buchwert des Anteils enthalten und wird nicht planmäßig abgeschrieben. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst.

Der gesamte Buchwert des Anteils wird immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn die Anwendung der Vorschriften des IAS 39 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte.

(46) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Währungsumrechnung

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

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von 4 bis 20 Jahren linear abgeschrieben. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer der Flughafen-Konzession Malta beträgt 61 Jahre (analog der Konzessionslaufzeit). Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden bei Erfüllung der Ansatzkriterien mit ihren Herstellungskosten angesetzt und planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt acht Jahre. Fremdkapitalkosten und Ausgaben für Entwicklung werden gegebenenfalls aktiviert und über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts abgeschrieben. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten bewertet. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht und, sofern notwendig, auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis des erzielbaren Betrags derjenigen Cash Generating Unit (CGU bzw. zahlungsmittelgenerierende Einheit), der der Firmenwert zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach“).

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen umfassen neben den direkt zurechenbaren Kosten auch angemessene Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie leistungserstellungsbezogene Verwaltungskosten. Zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten zählen neben dem Kaufpreis auch die direkt zurechenbaren Kosten, um den Vermögenswert zu seinem Standort und in den erforderlichen betriebsbereiten Zustand zu bringen. Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können, werden

als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Wenn wesentliche Teile von Sachanlagen in regelmäßigen Abständen ausgetauscht werden müssen, erfasst der Konzern solche Teile als gesonderte Vermögenswerte mit spezifischer Nutzungsdauer bzw. entsprechender Abschreibung. Bei Durchführung einer Großinspektion werden entsprechend die Kosten im Buchwert der Sachanlagen als Ersatz aktiviert, sofern die Ansatzkriterien erfüllt sind. Alle anderen Wartungs- und Instandhaltungskosten werden sofort erfolgswirksam erfasst. Die Abschreibungsdauer richtet sich nach der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer und wird regelmäßig überprüft.

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzern einheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	Jahre
Betriebsgebäude	33,3–50
Nutzungsrecht („temporary emphyteusis“)	58–65
Komponenten Terminal 3:	
Rohbau	50
Fassade	25
Innenausbau	20
Technische Gebäudeausrüstung	25
Sonstige Gebäude	10–50
Start-/Landebahnen, Rollwege, Vorfelder	20–60
Technischer Lärmschutz	20
Sonstige Grundstückseinrichtungen	7–20
Technische Anlagen und Maschinen	5–20
Fahrzeuge	2–10
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2–15

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder im operativen Bereich noch für Verwaltungszwecke eingesetzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden. Bei einem betrieblich genutzten Anteil erfolgt eine dem prozentuellen Ausmaß der Nutzung entsprechende Zuordnung. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Abschreibungen werden nach der linearen Methode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 10 bis 40 Jahren vorgenommen. Unabhängig von der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie ermittelt. In Ermangelung von aktiven Marktpreisen für den Standort Flughafen Wien-Schwechat kommt es zu keiner Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts mit unterlegten Marktdaten. Der beizulegende Zeitwert wird intern auf Basis von Ertragswerten zum Bilanzstichtag ermittelt. Nähere Ausführungen zu den Bewertungstechniken und wesentlichen Parametern siehe unter Anhangergläuterung (15).

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen, die Vermögenswerte und Schulden umfassen, werden als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft, wenn

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

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

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

Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Können den Vermögenswerten keine eigenen, von anderen Vermögenswerten unabhängig generierten erwarteten künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten Cash Generating Unit der Vermögenswerte zu prüfen. Liegt der erzielbare Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte entsprechend zugeschrieben. Der erzielbare Betrag der Cash Generating Unit (CGU) entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert bzw. beizulegendem Zeitwert abzüglich Abgangskosten. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts wird aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Marktpreisen bzw. anderen Inputfaktoren der Stufe 1 ebenso ein Discounted-Cashflow-Verfahren angewendet, jedoch unter Berücksichtigung von Markterwartungen hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und des Abzinsungssatzes. Die Vermögenswerte des FWAG-Konzerns werden so lange mit anderen Vermögenswerten zusammengefasst, bis eine Gruppe entsteht, die Mittelzuflüsse erzeugt, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sind. Eine derartige Gruppe wird als Cash Generating Unit (CGU) bezeichnet. Bei der Interpretation der Unabhängigkeit der Mittelzuflüsse orientieren wir uns am Konzept der gegenseitigen (komplementären) produktions- oder dienstleistungstechnischen Leistungsbeziehungen bzw. rechtlichen Abhängigkeiten zwischen einzelnen Vermögenswerten, berücksichtigen aber auch die Art und Weise, in der Investitionsentscheidungen

(z. B. zur Erweiterung eines Terminals) getroffen werden. Wenn die Erzeugnisse einer Gruppe von Vermögenswerten auf einem aktiven Markt verkauft werden können, bildet diese jedenfalls eine CGU, auch wenn die Erzeugnisse zur Gänze oder teilweise von anderen Einheiten des Unternehmens genutzt werden.

Leasing

Bei Vertragsbeginn wird beurteilt, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgeltes für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, wird die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrundegelegt, sofern die Verträge am oder nach dem 1. Januar 2019 geschlossen wurden.

Der Konzern als Leasingnehmer: Am Bereitstellungsdatum oder bei Änderung eines Vertrages, der eine Leasingkomponente enthält, teilt der Konzern das vertraglich vereinbarte Entgelt auf Basis der relativen Einzelveräußerungspreise auf. Für Immobilien-Leasingverträge hat der Konzern jedoch beschlossen, von einer Trennung der Nichtleasingkomponenten abzuweichen und stattdessen Leasing- und Nichtleasingkomponenten als eine einzige Leasingkomponente zu bilanzieren. Am Bereitstellungsdatum erfasst der Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen, zusätzlich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes oder zur Wiederherstellung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standortes, an dem dieser sich befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize. Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht fortlaufend um Wertminderungen, sofern notwendig, berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst. Erstmalig wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen, abgezinst mit dem dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des Konzerns. Normalerweise nutzt der Konzern seinen Grenzfremdkapitalzinssatz als Abzinsungssatz. Zur Ermittlung seines Grenzfremdkapitalzinssatzes erlangt der Konzern Zinssätze von verschiedenen externen Finanzquellen und macht bestimmte Anpassungen, um die Leasingbedingungen und die Art des Vermögenswertes zu berücksichtigen. Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen: feste Zahlungen, einschließlich de facto festen Zahlungen, variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-) Satzes, Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, Leasingzahlungen für eine Verlängerungsoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen. Die

Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund einer Index- oder (Zins-) Satzänderung verändern, wenn der Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingzahlung ändert. Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf Null verringert hat. In der Bilanz weist der Konzern Nutzungsrechte, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und in den immateriellen Vermögenswerten aus. Leasingverbindlichkeiten werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Der Konzern hat beschlossen, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse, nicht anzusetzen. Der Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

Der Konzern als Leasinggeber: Bei Vertragsbeginn oder bei Änderung eines Vertrags, der eine Leasingkomponente enthält, teilt der Konzern das vertraglich vereinbarte Entgelt auf Basis der relativen Einzelveräußerungspreise auf. Wenn der Konzern als Leasinggeber auftritt, stuft er bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder als Operating-Leasingverhältnis ein. Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst. Der Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechtes aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der Konzern die oben beschriebene Ausnahme anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein. Wenn eine Vereinbarung Leasing- und Nichtleasingkomponenten enthält, wendet der Konzern IFRS 15 zur Aufteilung des vertraglich vereinbarten Entgeltes an. Der Konzern wendet die Ausbuchungs- und Wertminderungsvorschriften von IFRS 9 auf die Nettoinvestition in das Leasingverhältnis an (siehe Anhangangabe 45(R)(i)). Die bei der Berechnung der Bruttoinvestition in das Leasingverhältnis angesetzten geschätzten, nicht garantierten Restwerte werden vom Konzern regelmäßig überprüft. Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Vorräte

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

Rückerwerb von Eigenkapitalanteilen (eigene Anteile)

Wenn im Eigenkapital ausgewiesenes gezeichnetes Kapital zurückgekauft wird, wird der gezahlte Betrag einschließlich der direkt zurechenbaren Kosten vom Eigenkapital abgezogen. Die erworbenen Anteile werden als eigene Anteile klassifiziert und in den sonstigen Rücklagen für eigene Anteile ausgewiesen. Werden die Anteile später veräußert oder erneut ausgegeben, wird der Erlös als Erhöhung des Eigenkapitals erfasst. Ein etwaiger Differenzbetrag ist innerhalb der Kapitalrücklagen zu berücksichtigen.

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder als Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen erfolgt nach versicherungsmathematischen Grundlagen gemäß der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method“), wobei die Verpflichtungen in Höhe des Anwartschaftsbarwerts („Defined Benefit Obligation“, DBO) angesetzt werden. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis („Other Comprehensive Income“) und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder und Altersteilzeit sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen sind Teil der Gewinnrücklagen und werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird als Personalaufwand erfasst, wenn die Planänderung eintritt. Sämtliche sonstige Veränderungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen. Bei der Ermittlung der Höhe des Anwartschaftsbarwerts werden zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen berücksichtigt. Die Fluktuation (bei Abfertigung und Jubiläum) wurde für die österreichischen Konzerngesellschaften in Form von jährlichen Fluktuationswahrscheinlichkeiten, welche aus den Fluktuationsdaten des Konzerns (10-Jahresdurchschnitt) ermittelt wurden, berücksichtigt. Bei den Mitarbeitern, die sich in der Altersteilzeit befinden, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angesetzt.

→ Fluktuationswahrscheinlichkeiten Abfertigung (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten)

Österreichische Gesellschaften (VIE)		2020	2019
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,2%	bei 6,9%: 28,2%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,0%: 85,2%	bei 7,0%: 85,2%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,1%: 86,6%	bei 7,1%: 86,6%

Österreichische Gesellschaften (Tochterunternehmen)		2020	2019
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,0%	bei 6,9%: 28,0%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,1%: 0,0%	bei 1,1%: 0,0%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,0%: 0,0%	bei 1,0%: 0,0%

→ Fluktuationswahrscheinlichkeiten Jubiläum

Österreichische Gesellschaften		2020	2019
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	6,9%	6,9%
	Bis zum 25. Jahr	1,1%	1,1%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	8,9%	8,9%
	Bis zum 25. Jahr	1,0%	1,0%

Für die österreichischen Konzerngesellschaften wurde als rechnungsmäßiges Pensionsalter das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter Berücksichtigung der Übergangsregelungen zugrunde gelegt. Bei weiblichen Anwartschaftsberechtigten wurde das rechnungsmäßige Pensionsalter entsprechend dem „Bundesverfassungsgesetz über unterschiedliche Altersgrenzen von männlichen und weiblichen Sozialversicherten“ schrittweise angehoben. Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden für die österreichischen Gesellschaften die Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand (VJ): AVÖ 2018-P gemischter Bestand) zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte. Die Invalidisierungswahrscheinlichkeiten wurden auf den FWAG-Konzern individuell angepasst. Für die maltesischen Gesellschaften wurden Lebenserwartungen für Männer (79 Jahre) und Frauen (83 Jahre) hinterlegt. Die demografischen Parameter blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder wurde unter Anwendung nachfolgender Parameter vorgenommen:

Österreichische Gesellschaften	2020	2019
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	0,60%	0,60%
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	0,20%	0,20%
Lohn- und Gehaltstrend (Abfertigung, Jubiläum)	3,31%	3,83%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,10%	2,10%

Maltesische Gesellschaften	2020	2019
Rechnungszinssatz (Pensionen)	0,80%	0,80%
Gehaltssteigerungen	3,00%	3,00%

Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen. Die im Rahmen von beitragsorientierten Plänen (Beiträge zur Pensionsvorsorge sowie zur gesetzlichen Mitarbeitervorsorge) zu zahlenden Beträge werden in der Periode erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst, der sie zuzurechnen sind.

Sonstige Rückstellungen

Unter den sonstigen Rückstellungen werden rechtliche oder faktische Verpflichtungen gegenüber Dritten ausgewiesen, die auf zurückliegenden Geschäftsvorfällen oder Ereignissen beruhen und wahrscheinlich zu Vermögensabflüssen führen, die zuverlässig ermittelbar sind. Diese Rückstellungen werden unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet und auf Basis einer bestmöglichen Schätzung berechnet. Ist eine vernünftige Schätzung des Betrags nicht möglich, unterbleibt die Bildung einer Rückstellung. Rückstellungen werden abgezinst, wenn der Effekt hieraus wesentlich ist. Aufwendungen aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen werden im jeweils von der Rückstellung betroffenen Aufwand erfasst. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen werden in der jeweils von der Rückstellung betroffenen Position erfasst.

Öffentliche Zuwendungen

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn mit großer Sicherheit davon auszugehen ist, dass die Zuwendung erfolgen wird und der Konzern die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendung erfüllt. Öffentliche Zuwendungen für Kosten werden über den Zeitraum saldiert in der jeweiligen Aufwandsposition erfasst, in dem die entsprechenden Kosten, für deren Kompensation sie gewährt wurden, anfallen. Subventionen von öffentlichen Gebietskörperschaften für den Kauf von Sachanlagen („Investitionszuschüsse“) werden unter den kurz- bzw. langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegüter linear über die Gewinn- und Verlustrechnung als Ertrag aufgelöst. Die von der Republik Österreich gewährten Investitionszuwachsprämien werden wie Investitionszuschüsse behandelt.

Bemessung der beizulegenden Zeitwerte

Der Konzern bewertet Finanzinstrumente und nicht finanzielle Vermögenswerte zu jedem Abschlussstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert. Die beizulegenden Zeitwerte von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sind in Anhangelerläuterung (36) angeführt. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts wird davon ausgegangen, dass der Geschäftsvorfall, in dessen Rahmen der Verkauf des Vermögenswerts oder die Übertragung der Schuld erfolgt, entweder auf dem Hauptmarkt für den Vermögenswert oder die Schuld, oder sofern kein Hauptmarkt vorhanden ist, auf dem vorteilhaftesten Markt für den Vermögenswert bzw. die Schuld beruht. Der beizulegende Zeitwert eines Vermögenswerts oder einer Schuld bemisst sich anhand der Annahmen, die Marktteilnehmer bei der Preisbildung für den Vermögenswert bzw. die Schuld zugrunde legen würden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Marktteilnehmer in ihrem besten wirtschaftlichen Interesse handeln. Der FWAG-Konzern wendet Bewertungstechniken an, die unter den jeweiligen Umständen sachgerecht sind und für die ausreichend Daten zur Bemessung des beizulegenden Zeitwerts zur Verfügung stehen. Alle Vermögenswerte und Schulden, für die der beizulegende Zeitwert bestimmt oder im Abschluss ausgewiesen wird, werden in die nachfolgend beschriebene Fair-Value-Hierarchie eingeordnet, basierend auf dem Inputparameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt wesentlich ist.

- » **Stufe 1:** Der beizulegende Zeitwert von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden, die auf aktiven liquiden Märkten zu standardisierten Laufzeiten und Konditionen gehandelt werden, wird anhand des Marktpreises (Börsenkurses) bestimmt (beinhaltet notierte kündbare Obligationen, Schuldverschreibungen und unbefristete Anleihen).
- » **Stufe 2:** Der beizulegende Zeitwert für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Schulden dieser Kategorie, die nicht auf aktiven Märkten gehandelt werden, wird entweder direkt (d. h. wie Kurse) oder indirekt (d. h. als Ableitung von Preisen, Kursen) aus Marktwerten abgeleitet.
- » **Stufe 3:** In diese Kategorie fallen finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Schulden (außer Derivate), deren beizulegender Zeitwert unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und Bewertungsparameter, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, berechnet wird.

Finanzinstrumente und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Der Konzern ordnet seine finanziellen Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein: Solche, die in der Folge zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (entweder erfolgsneutral oder erfolgswirksam) und solche, die zu fortgeführten Anschaffungskosten

bewertet werden. Die Klassifizierung ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens für die Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen. Bei zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten werden die Gewinne und Verluste entweder erfolgswirksam oder erfolgsneutral erfasst. Bei Investitionen in Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, ist dies abhängig davon, ob sich der Konzern beim erstmaligen Ansatz unwiderruflich dafür entschieden hat, die Eigenkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Der Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Beim erstmaligen Ansatz bewertet der Konzern einen finanziellen Vermögenswert zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich – im Falle eines in der Folge nicht erfolgswirksam zum Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerts – der direkt auf den Erwerb dieses Vermögenswertes entfallenden Transaktionskosten. Transaktionskosten von erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten werden im Gewinn und Verlust als Aufwand erfasst. Finanzielle Vermögenswerte mit eingebetteten Derivaten werden in ihrer Gesamtheit betrachtet, wenn ermittelt wird, ob ihre Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen.

Schuldinstrumente: Die Folgebewertung von Schuldinstrumenten ist abhängig vom Geschäftsmodell des Konzerns zur Steuerung des Vermögenswertes und den Zahlungsstrommerkmalen des Vermögenswerts. Der Konzern stuft seine Schuldinstrumente wie folgt ein:

- » Zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC): Vermögenswerte, die zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme gehalten werden, und bei denen diese Zahlungsströme ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen darstellen, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode in den Zinserträgen ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus der Ausbuchung werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.
- » Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVPL): Vermögenswerte, welche die Kriterien der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ (AC) oder „zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral“ (FVOCI) nicht erfüllen, werden in die Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ (FVPL) eingestuft. Gewinne oder Verluste aus einem Schuldinstrument, das in der Folge zum FVPL bewertet wird, werden im Gewinn oder Verlust saldiert im sonstigen Finanzergebnis in der Periode ausgewiesen, in der sie entstehen.

Eigenkapitalinstrumente: Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente in der Folge zum beizulegenden Zeitwert. Hat das Management des Konzerns entschieden, Effekte aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Eigenkapitalinstrumenten im sonstigen Ergebnis darzustellen, erfolgt nach der Ausbuchung des Instruments keine spätere Umgliederung dieser Gewinne und Verluste in den Gewinn oder Verlust. Dividenden aus solchen Instrumenten werden weiterhin im Gewinn oder Verlust im Finanzergebnis erfasst, wenn der Anspruch des Konzerns auf den Erhalt von Zahlungen begründet wird. Die Eigenkapitaltitel behalten Anteile an der CESEAG AG und sonstige Beteiligungen. Der beizulegende Zeitwert des Anteils an der CESEAG AG ist aufgrund des Fehlens eines aktiven Marktes bzw. einer Kursnotiz auf Basis eines kapitalwertorientierten Verfahrens zu ermitteln (Stufe 3). Eine Überprüfung des beizulegenden Zeitwerts der sonstigen Beteiligungen ergab, dass die Anschaffungskosten die beste Schätzung des beizulegenden Zeitwerts darstellen.

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten

Der Konzern hat folgende Arten von finanziellen Vermögenswerten, die dem Modell der erwarteten Kreditverluste unterliegen: Forderungen, Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Schuldinstrumente, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unterliegen ebenfalls den Wertminderungsvorschriften von IFRS 9, der identifizierte Wertminderungsaufwand war jedoch unwesentlich.

Forderungen und Vertragsvermögenswerte: Die Forderungen beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen und sonstige Forderungen. Der Konzern wendet den vereinfachten Ansatz an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen; demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (Stufe 2) herangezogen. Zur Bemessung der erwarteten Kreditverluste wurden diese Forderungen auf Basis gemeinsamer Kreditrisikomerkmale und Überfälligkeitstage zusammengefasst. Die erwarteten Verlustquoten beruhen auf den Zahlungsprofilen der Umsätze über eine Periode von 5 Jahren und den historischen Ausfällen in dieser Periode. Die historischen Verlustquoten werden angepasst, um aktuelle und zukunftsorientierte Informationen zu makroökonomischen Faktoren abzubilden, die sich auf die Fähigkeit der Kunden, die Forderungen zu begleichen, auswirken. Der Konzern hat das Bruttoinlandsprodukt, Arbeitslosenquoten, Inflation und zukünftige Passagierwachstumsraten der Länder, in denen er Dienstleistungen verkauft, als relevante Faktoren identifiziert. Forderungen werden ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung keine Realisierbarkeit mehr gegeben ist. Wertminderungsaufwendungen auf Forderungen werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst. In Folgeperioden erzielte, früher bereits abgeschriebene Beträge werden im gleichen Posten erfasst.

Schuldinstrumente: Die Schuldinstrumente beinhalten Termineinlagen, ausgereichte Darlehen sowie kurzfristige Wertpapiere. Bei den Termineinlagen, ausgereichten Darlehen (ohne wesentliche Zinskomponente) sowie kurzfristigen Wertpapieren gelten die allgemeinen Wertminderungsbestimmungen, wonach zunächst ein erwarteter Ausfall über die nächsten zwölf Monate zu berechnen ist (Stufe 1). Erst bei erheblicher Verschlechterung der Kreditwürdigkeit des Schuldners ist ein erwarteter Ausfall über die gesamte Laufzeit des Finanzinstruments zu ermitteln. Der Konzern betrachtet einen finanziellen Vermögenswert als ausgefallen, wenn es unwahrscheinlich ist, dass der Schuldner seine Kreditverpflichtung vollständig an den Konzern zahlen kann, ohne dass der Konzern auf Maßnahmen wie die Verwertung von Sicherheiten (falls welche vorhanden sind) zurückgreifen muss oder der finanzielle Vermögenswert mehr als 90 Tage überfällig ist. Eine Schuldverschreibung weist aus Sicht des Konzern ein geringes Ausfallrisiko auf, wenn seine Kreditrisikoring der weltweiten Definition von „Investment Grade“ entspricht. Der Konzern sieht dies bei einem Rating von Baa3 oder höher bei Moody´s oder einem dementsprechenden Rating einer anderen Agentur (z.B. Standard & Poor´s) als gegeben an. Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Stufe 2) sind erwartete Kreditverluste, die aus allen möglichen Ausfallereignissen während der erwarteten Laufzeit des Finanzinstruments resultieren. 12-Monats Kreditverluste (Stufe 1) sind der Anteil der erwarteten Kreditverluste, die aus allen möglichen Ausfallereignissen resultieren, die innerhalb von zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag möglich sind. Der bei der Schätzung von erwarteten Kreditverlusten maximal zu berücksichtigende Zeitraum ist die maximale Vertragslaufzeit, in der der Konzern einem Kreditrisiko ausgesetzt ist.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zunächst zum beizulegenden Zeitwert oder – falls sie keine signifikante Finanzierungsbestandteile enthalten – zum Trans-

aktionspreis und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode, abzüglich Wertberichtigungen angesetzt.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Verbindlichkeiten

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

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Andere finanzielle Verbindlichkeiten werden bei der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertet. Zinsaufwendungen werden im Gewinn oder Verlust erfasst, ebenso Gewinne oder Verlust aus der Ausbuchung von finanziellen Verbindlichkeiten.

Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlich zu entrichtenden Steuern vom steuerpflichtigen Einkommen als auch die latenten Steuern. Die Steuerrückstellungen enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen für in- und ausländische Ertragsteuern und umfassen sowohl das laufende Jahr als auch etwaige Verpflichtungen aus Vorjahren. Die Verbindlichkeiten werden auf Basis der steuerlichen Vorschriften in den Ländern der Geschäftstätigkeit berechnet. Die FWAG ist Gruppenträger im Sinne des § 9 Abs. 8 KStG 1988. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträge mittels Steuerumlagen belastet und im Verlustfall erst dann gutgeschrieben, wenn das Gruppenmitglied wieder einen steuerlichen Gewinn erzielt. Durch die Verrechnung von Steuerumlagen erfolgt eine Kürzung des Steueraufwands in der Gewinn- und Verlustrechnung des Gruppenträgers. Bei nachträglichen Abweichungen werden die Steuerverrechnungen gegenüber den Gruppenmitgliedern angepasst. Aktive und passive latente Steuern werden gemäß der bilanzorientierten Steuerabgrenzung („Liability Approach“) für temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Konzernbilanz und der Steuerbilanz sowie für steuerliche Verlustvorträge angesetzt. Aktive latente Steuern werden angesetzt, sofern es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähige temporäre Differenz verwendet werden kann. Latente Steuern bei temporären Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen werden nur bei bestehender Veräußerungsabsicht und Steuerpflicht des Veräußerungsgewinns gebildet. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen bzw. bereits

verabschiedeten steuerlichen Vorschriften herangezogen. Hiermit kommen die bei der Umkehr der temporären Differenzen erwarteten künftigen Steuersätze zur Anwendung.

Erlöse aus Kundenverträgen und andere Erträge

Der FWAG-Konzern erwirtschaftet im Wesentlichen Erlöse im Aviation und Non-Aviation Bereich.

Verkehrsentgelte (genehmigungspflichtige Entgelte): Einige Entgelte unterliegen der Genehmigungspflicht durch die oberste Zivilluftfahrtbehörde, etwa betreffend die Benützung der Flughafen Infrastruktur und umfassen u.a. Lande-, Park-, Fluggast- sowie Infrastrukturentgelte. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und Infrastrukturentgelts Airside gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Infrastrukturentgelt Land-side, Fluggastentgelt und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgeltes „Betankung“ gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Die Verrechnung dieser Entgelte ist für alle Kunden gleich und in der Entgeltordnung geregelt. Zudem besteht für Kunden ein genehmigtes Incentiveschema. Das gesamte Entgelt aus diesen Dienstleistungsverträgen mit Fluggesellschaften wird auf alle Dienstleistungen (Leistungsverpflichtung), basierend auf ihren Einzelverkaufspreisen (Transaktionspreis), aufgeteilt. Die Einzelverkaufspreise werden auf Grundlage der Entgeltordnung, zu denen der Konzern die Dienstleistungen in separaten Transaktionen anbietet, festgelegt. Bei der Ermittlung und Verteilung des Transaktionspreises werden variable, entgeltmindernde Skonti und Preisnachlässe basierend auf dem Incentiveschema berücksichtigt. Bei der Beurteilung dieser Verträge nimmt die Flughafen-Wien-Gruppe die Erleichterung des Portfolioansatzes in Anspruch.

Bodenverkehrsdienste (nicht genehmigungspflichtige Entgelte): Nicht genehmigungspflichtige Entgelte betreffen die Bodenverkehrsdienste, darunter Ramp-Handling (Vorfeld- und Verkehrsabfertigung), Cargo-Handling (Frachtabfertigung) sowie Passagier-Handling. Die Dienstleistungen und Einzelverkaufspreise der Frachtabfertigung sind in der Frachtumschlagsordnung geregelt. Die Verträge des Ramp-Handlings basieren auf einem standardisierten Vertragsmuster (Standard Ground Handling Agreement) der IATA („International Air Transport Association“). In diesen Verträgen werden die Leistungsverpflichtungen basierend auf den angebotenen Einzelleistungen definiert und ein Transaktionspreis pro Turn-around und Flugzeugtyp festgelegt. Werden über das vertraglich definierte Leistungspaket weitere einzelne Leistungsverpflichtungen (Einzelleistungen) benötigt, können diese zusätzlich auf Basis der aktuell gültigen Preisliste in Anspruch genommen werden. Die Aufteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen erfolgt auf Basis der relativen Einzelveräußerungspreise bzw. auf Basis der aktuell gültigen Einzelveräußerungspreise bei Inanspruchnahme von zusätzlichen Leistungsverpflichtungen. Bei der Beurteilung dieser Verträge wird die Erleichterung des Portfolioansatzes in Anspruch genommen.

Erlöse aus Konzessionen: Konzessionserlöse (Ground-Handling Malta) umfassen Erlöse für das Recht, Ground-Handling-Dienstleistungen am Flughafen Malta zu erbringen, und werden entsprechend den jeweiligen vertraglichen Grundlagen periodengerecht über den Konzessionszeitraum verteilt. Der Transaktionspreis berechnet sich aufgrund einer Entgeltstruktur, die auf verschiedenen zugrundeliegenden Parametern basiert (abfliegende Passagiere, Flugbewegungen, MTOW, Frachtmenge, Betankungsmenge). Soweit von einem hinreichend sicheren Ressourcenzufluss ausgegangen werden kann und die Höhe verlässlich ermittelbar ist, erfolgt eine Erlösrealisierung.

Vermietung von Flächen inklusive Umsatzabgaben: Umsatzerlöse aus der Vermietung werden linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses verteilt. Gewährte Mietanreize werden als Bestandteil der Gesamtmieterlöse über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Um-

sätze aus Umsatzabgaben (variable Mieten) werden periodengerecht auf Basis der erzielten Umsätze erfasst.

Sonstige Umsatzerlöse: Neben den oben genannten Erlösen erzielt der Konzern weitere Erlöse u.a. in den Bereichen Lounges, Sicherheit & Bewachung, Ver- und Entsorgung, EDV, Elektrotechnik, Werkstätten, Materialwirtschaft, Facility-Management und bauliche Instandhaltung.

Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen: Die Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen des Konzerns umfassen:

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

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

Nettogewinne oder -verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zum FVPL bewertet sind: Hinsichtlich der Erfassung von Nettogewinnen aus Schuldtiteln, die zum FVPL bewertet sind, wird auf die Ausführungen unter dem Punkt „Finanzinstrumente und sonstige finanzielle Vermögenswerte“ verwiesen.

(47) Anwendung von neuen und geänderten Standards und Interpretationen

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

■ Änderungen zu IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2020 beginnen.
■ Änderungen zu IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ und IAS 8 „Rechnungslegungsmethoden“: Definition von Material	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2020 beginnen.
■ Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 „Reform der Referenzzinssätze“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2020 beginnen.
■ Änderungen der Verweise auf das Rahmenkonzept in den IFRS-Standards	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2020 beginnen.

Alle erstmalig angewendeten neuen oder verbesserten Standards haben keine wesentliche Auswirkung auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage des Konzerns.

(48) Neue Standards, die noch nicht angewendet wurden

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

■ Änderungen an IFRS 16: COVID-19 bezogenen Mieterleichterungen	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juni 2020 beginnen.
■ Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 „Reform der Referenzzinssätze Phase 2“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2021 beginnen.
■ Änderungen an IAS 37 „Belastende Verträge - Kosten der Vertragserfüllung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2022 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Jährliche Verbesserungen an den IFRS Standards 2018-2020	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2022 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen an IAS 16 „Sachanlagen - Erträge vor der geplanten Nutzung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2022 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen an IFRS 3 „Verweise auf das Rahmenkonzept“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2022 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ IFRS 17 „Versicherungsverträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen an IAS1 „Einstufung von Verbindlichkeiten als kurz- bzw. langfristig“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen an IAS1 „Darstellung des Abschlusses“ – Anhangangaben zu den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen an IAS 8 „Rechnungslegungsmethoden“ – Definition von Bilanzierungsschätzungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IFRS 10 und IAS 28 „Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen“	Anwendung auf unbestimmte Zeit verschoben

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der vorherstehenden Standards und Interpretationen ist nicht geplant. Die geänderten Standards werden voraussichtlich keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss haben.

Schwechat, 11. März 2021

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil^o	Konsolidierungsart	Segment
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	Alle ohne Malta
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK	Airport, Retail & Properties
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK	Airport
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Technik GmbH	VAT	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG	LZW	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Airport
VIE Immobilien Betriebs GmbH	IMB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH	VFI	BPIB	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH	BPL	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil^o	Konsolidierungsart	Segment
Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH	ALG	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH	BLG	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna AirportCity Conferencing & Co-Working GmbH vormals Airport Co-Working & Conferences GmbH	ACS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Passenger Handling Services GmbH	VPHS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna Airport Health Center GmbH	VHC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE FINANCE HOLDING GmbH	VFH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
BTS Holding, a.s.	BTSH	VIE	Slowakei	81,0%	VK	Sonstige
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Sonstige
Load Control International SK s.r.o	LION	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VFH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Limited	VIE OP	VIE OPH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
Malta Mediterranean Link Consortium Limited	MMLC	VIE Malta	Malta	95,9%	VK	Sonstige
Malta International Airport p.l.c.	MIA	MMLC	Malta	48,4%	VK	Malta
Airport Parking Limited	APL	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Development Limited	SPD	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Business Centre Limited	SBC	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	VK	Sonstige
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil^o	Konsolidierungsart	Segment
FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH	EGW	SHOP	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	Sonstige
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0%	EQ	Sonstige
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ	Sonstige
Flughafen Parken GmbH	FPG	VIE	Deutschland	16,66%	NK	Sonstige
Kirkop PV Farm Limited	KFL	MIA	Malta	48,4%	NK	Malta

^o durchgerechnet

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung

EQ = Konsolidierung nach der Equity-Methode

NK = nicht konsolidiert wegen Unwesentlichkeit

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

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

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

a) Österreichische Tochterunternehmen

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	8.495,6	13.270,4
Periodenergebnis	-48,7	1.397,9
Sonstiges Ergebnis	52,8	-68,0
Gesamtergebnis	4,2	1.329,9
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	12.183,0	12.617,2
Kurz- und Langfristige Schulden	2.826,7	3.254,6
Nettovermögen	9.356,3	9.362,6

→ Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

Sitz: Bad Vöslau

Kapitalanteil: 100% VAH

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

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	1.726,6	1.772,5
Periodenergebnis	475,5	-985,4
Sonstiges Ergebnis	-1,5	-5,8
Gesamtergebnis	474,0	-991,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	5.649,0	5.226,9
Kurz- und Langfristige Schulden	1.852,6	1.904,5
Nettovermögen	3.796,4	3.322,4

→ **Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)****Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIEL**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	569,9	4.196,9
Periodenergebnis	274,2	2.554,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	274,2	2.554,8
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	7.447,4	7.192,3
Kurz- und Langfristige Schulden	253,9	272,9
Nettovermögen	7.193,6	6.919,4

→ **Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)****Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafenprivatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	6.832,9	6.279,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	6.832,9	6.279,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	125.977,1	125.423,2
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	125.977,1	125.423,2

→ **VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H. (VINT)****Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIAB**Gegenstand des Unternehmens:** Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	311,7	1.008,6
Periodenergebnis	-49,9	6.694,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-49,9	6.694,9
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	120.667,0	127.668,0
Kurz- und Langfristige Schulden	60,4	181,5
Nettovermögen	120.606,6	127.486,5

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	8.950,0	8.850,0
Periodenergebnis	3.073,9	2.233,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3.073,9	2.233,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	40.167,6	42.493,7
Kurz- und Langfristige Schulden	4,2	1.404,2
Nettovermögen	40.163,4	41.089,6

→ VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	4.582,1	7.568,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	4.582,1	7.568,1
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	57.930,6	54.448,6
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	57.930,6	54.448,6

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	4.145,1	4.449,5
Periodenergebnis	1.387,2	1.435,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.387,2	1.435,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	30.173,6	29.467,5
Kurz- und Langfristige Schulden	8.988,4	9.669,5
Nettovermögen	21.185,2	19.798,0

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99% VIEL
1% IVW

Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	4.097,9	4.192,7
Periodenergebnis	2.514,9	4.018,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.514,9	4.018,8
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	110.801,6	113.029,6
Kurz- und Langfristige Schulden	81.095,1	81.838,1
Nettvermögen	29.706,4	31.191,5

→ VIE Office Park 3 BetriebsgmbH (VWTC)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99% VIEL
1% BPIB

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

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	4.085,3	4.394,6
Periodenergebnis	1.528,7	1.494,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.528,7	1.494,1
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	16.136,0	14.657,0
Kurz- und Langfristige Schulden	417,6	467,3
Nettvermögen	15.718,4	14.189,7

→ VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99,7% VIEL
0,3% IVW

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung von Liegenschaften, die Vermietung der im Eigentum der Gesellschaft stehenden Superädfikatsgebäude (Winterdienst- und Maintenance Halle) sowie die Verwaltung eigenen Vermögens.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	1.946,2	1.929,0
Periodenergebnis	673,1	654,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	673,1	654,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	13.477,2	13.746,2
Kurz- und Langfristige Schulden	2.769,6	3.057,5
Nettvermögen	10.707,5	10.688,7

→ VIE Immobilien Betriebs GmbH (IMB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Der Betrieb von Immobilien sowie die Funktion als Komplementärin in Tochter- und Enkeltochtergesellschaften der Flughafen Wien Aktiengesellschaft.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	23,3	22,9
Periodenergebnis	3,0	3,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3,0	3,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	719,3	693,0
Kurz- und Langfristige Schulden	203,0	179,6
Nettovermögen	516,3	513,3

→ VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 94% BPIB
6% IMB

Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Verwaltung von Flugbetriebsgebäuden.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	1.470,6	1.504,2
Periodenergebnis	-243,6	-257,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-243,6	-257,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	84.086,7	85.445,3
Kurz- und Langfristige Schulden	75.144,8	76.259,8
Nettovermögen	8.941,9	9.185,4

→ Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH (ALG)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-146,4	-100,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-146,4	-100,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	15.376,7	15.482,1
Kurz- und Langfristige Schulden	14.296,1	14.255,1
Nettovermögen	1.080,6	1.227,0

→ Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH (BLG)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	558,2	34,0
Periodenergebnis	-1.255,6	-173,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-1.255,6	-173,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	62.555,4	62.985,0
Kurz- und Langfristige Schulden	64.417,7	63.591,7
Nettovermögen	-1.862,3	-606,7

→ Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH (BPL)

Sitz: Fischamend

Kapitalanteil: 94% BPIB
6% IMB

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	46,3	91,1
Periodenergebnis	-39,4	2,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-39,4	2,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	3.149,1	3.184,8
Kurz- und Langfristige Schulden	1.836,0	1.832,2
Nettovermögen	1.313,2	1.352,6

→ Vienna Airport Technik GmbH (VAT)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	24.060,0	43.531,0
Periodenergebnis	-303,5	1.747,3
Sonstiges Ergebnis	25,8	-25,3
Gesamtergebnis	-277,7	1.722,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	6.261,4	9.308,6
Kurz- und Langfristige Schulden	3.409,4	6.178,9
Nettovermögen	2.852,0	3.129,7

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	30.037,4	58.508,1
Periodenergebnis	-228,6	6.658,9
Sonstiges Ergebnis	272,9	-345,7
Gesamtergebnis	44,3	6.313,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	24.303,4	27.496,2
Kurz- und Langfristige Schulden	10.293,0	13.530,0
Nettovermögen	14.010,4	13.966,2

→ Vienna AirportCity Conferencing & Co-Working GmbH

vormals Airport Co-Working & Conferences GmbH

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Im Zuge des Coworking Space Konzepts ist der Unternehmenszweck der Gesellschaft die Vermietung von der Lounge, gemeinsamen Arbeitsplätzen und flexiblen Meetingräumen.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	137,4	34,6
Periodenergebnis	-155,6	-82,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-155,6	-82,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	2.549,2	945,7
Kurz- und Langfristige Schulden	2.751,7	992,7
Nettovermögen	-202,6	-47,0

→ Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	5.730,7	8.845,1
Periodenergebnis	5,1	27,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	5,1	27,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1.366,5	1.583,4
Kurz- und Langfristige Schulden	862,7	1.084,6
Nettovermögen	503,8	498,8

→ **GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS)**

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIAS

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

Beträge in T€	2020	2019^o
Umsatzerlöse	2.051,4	3.320,6
Periodenergebnis	-67,2	45,2
Sonstiges Ergebnis	-3,9	-3,8
Gesamtergebnis	-71,1	41,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	801,9	932,7
Kurz- und Langfristige Schulden	363,3	423,0
Nettovermögen	438,6	509,7

^oangepasst

→ **Vienna Airport Health Center GmbH (VHC)**

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Die VHC bietet Dienstleistungen im Bereich der Gesundheit an.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	6.986,9	1.000,0
Periodenergebnis	3.710,6	-257,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3.710,6	-257,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	3.415,3	904,3
Kurz- und Langfristige Schulden	485,8	1.685,5
Nettovermögen	2.929,4	-781,2

→ **VIE FINANCE HOLDING GmbH (VFH)**

ehemals VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH) mit Sitz in Luqa, Malta

Sitz: Kottlingbrunn

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

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

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.425,6	-194,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.425,6	-194,8
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	11.114,0	16.667,6
Kurz- und Langfristige Schulden	22,1	1,2
Nettovermögen	11.091,9	16.666,4

➔ „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 51% VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalarbeitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung etc.

Beträge in T€	2020	2019^o
Umsatzerlöse	13.566,0	16.136,0
Periodenergebnis	692,6	615,0
Sonstiges Ergebnis	35,3	-12,1
Gesamtergebnis	727,9	602,9
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	3.007,0	3.870,0
Kurz- und Langfristige Schulden	1.834,7	3.014,1
Nettovermögen	1.172,3	856,0

^o Vollkonsolidierung ab 01. Mai 2019

➔ VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H (SHOP)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland, sowie Erwerb und Verwaltung anderer Unternehmen.

Beträge in T€	2020	2019^o
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-0,5	-0,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-0,5	-0,9
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	5.212,2	5.209,3
Kurz- und Langfristige Schulden	26,2	24,3
Nettovermögen	5.186,0	5.185,1

^o Vollkonsolidierung ab 01. August 2019

➔ FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH (EGW)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% SHOP

Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Entwicklung von Liegenschaften aller Art sowie Betrieb und Vermietung von Immobilien.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-0,4	-1,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-0,4	-1,8
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	5.203,6	5.204,1
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	5.203,6	5.204,1

b) Slowakische Tochterunternehmen

→ BTS Holding a.s. (BTSH)

Sitz: Bratislava, Slowakei

Kapitalanteil: 47,7% VIE
33,3% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-49,7	-146,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-49,7	-146,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	307,7	353,9
Kurz- und Langfristige Schulden	10,0	6,5
Nettovermögen	297,8	347,4

→ KSC Holding a.s. (KSCH)

Sitz: Bratislava, Slowakei

Kapitalanteil: 47,7% VIE
52,3% VINT

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

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-729,9	1.681,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-729,9	1.681,1
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	37.373,9	38.105,2
Kurz- und Langfristige Schulden	8,6	10,1
Nettovermögen	37.365,3	38.095,2

→ Load Control International SK s.r.o (LION)

Sitz: Košice, Slowakei

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist die Erstellung von Load Sheets.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	447,7	650,4
Periodenergebnis	-76,3	23,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-76,3	23,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	101,9	172,6
Kurz- und Langfristige Schulden	131,6	125,9
Nettovermögen	-29,7	46,6

c) Maltesische Tochterunternehmen

→ VIE (Malta) Limited (VIE Malta)

Sitz: Luqa, Malta

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

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Halten der Beteiligung an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. sowie Malta International Airport plc.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	599,6	6.108,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	599,6	6.108,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	80.071,4	84.596,9
Kurz- und Langfristige Schulden	14.757,0	19.882,1
Nettovermögen	65.314,4	64.714,8

→ VIE Malta Finance Ltd. (VIE MF)

Sitz: Luqa, Malta

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

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

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-44,9	1.074,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-44,9	1.074,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1.487,3	1.653,6
Kurz- und Langfristige Schulden	1.365,8	187,2
Nettovermögen	121,6	1.466,4

→ VIE Operations Holding Limited (VIE OPH)

Sitz: Luqa, Malta

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

Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	0,0	-65,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	-65,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	184,6	184,6
Kurz- und Langfristige Schulden	149,2	149,2
Nettovermögen	35,4	35,4

→ VIE Operations Limited (VIE OP)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 99,95% VIE OPH
0,05% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung und Bereitstellung von Unterstützungs-, Service- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit internationalen Flughäfen.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	0,0	-28,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	-28,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	96,5	96,5
Kurz- und Langfristige Schulden	99,7	99,7
Nettovermögen	-3,2	-3,2

→ Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC)

Sitz: La Valetta, Malta

Kapitalanteil: 95,9% VIE Malta

Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport p.l.c. (MIA).

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-47,0	6.443,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-47,0	6.443,8
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	50.320,6	51.177,7
Kurz- und Langfristige Schulden	13,7	23,9
Nettovermögen	50.306,9	51.153,9

→ Malta International Airport p.l.c. (MIA)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 10,1% VIE Malta
40,0% MMLC

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafen Malta International Airport.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	29.354,3	96.168,3
Periodenergebnis	-4.627,9	32.612,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	-134,7
Gesamtergebnis	-4.627,9	32.477,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	230.460,7	236.161,7
Kurz- und Langfristige Schulden	106.550,3	107.623,4
Nettovermögen	123.910,4	128.538,3

→ Airport Parking Limited (APL)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 100% MIA

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Parkplatzes und der Garagierung am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	1.064,8	2.364,5
Periodenergebnis	15,1	465,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	15,1	465,9
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	17.860,8	9.858,2
Kurz- und Langfristige Schulden	16.085,7	8.098,2
Nettovermögen	1.775,1	1.760,0

*angepasst

→ Sky Parks Development Limited (SPD)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 100% MIA

Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung und Management von Officegebäuden am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	1.996,9	1.943,7
Periodenergebnis	469,6	415,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	469,6	415,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	17.275,0	17.546,1
Kurz- und Langfristige Schulden	17.476,4	18.217,1
Nettovermögen	-201,4	-671,0

→ Sky Parks Business Center Limited (SBC)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 100% MIA

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb von Officegebäuden (Skypark) am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	2.964,3	3.742,0
Periodenergebnis	41,0	440,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	41,0	440,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	3.564,6	1.977,7
Kurz- und Langfristige Schulden	2.110,3	564,3
Nettovermögen	1.454,3	1.413,4

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

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

Beteiligungsverhältnis: Gemeinschaftsunternehmen

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 50,1% VIE

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

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	2.517,9	15.323,0
Periodenergebnis	-968,5	2.471,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-968,5	2.471,6

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2020	2019
Planmäßige Abschreibungen	1.688,7	1.480,4
Zinserträge	0,0	0,1
Zinsaufwendungen	110,0	119,5
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	-330,9	817,9

Beträge in T€	31.12.2020	31.12.2019
Kurzfristige Vermögenswerte	8.697,2	10.949,9
Langfristige Vermögenswerte	14.127,6	13.051,0
Kurzfristige Schulden	4.097,2	3.827,7
Langfristige Schulden	4.539,2	5.016,3
Nettovermögen	14.188,4	15.156,9

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2020	31.12.2019
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,3	27,4
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten *	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten *	0,0	0,0

* ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2020	2019
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	7.593,6	6.355,4
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	-485,2	1.238,3
Ausbezahlte Dividende und Kapitalrückzahlungen	0,0	0,0
Buchwert zum 31.12.	7.108,4	7.593,6

→ **Letisko Košice - Airport Košice, a.s. (KSC)**

Beteiligungsverhältnis: Gemeinschaftsunternehmen

Sitz: Košice, Slowakei

Kapitalanteil: 66% KSCH

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Košice.

Beträge in T€	2020 ^o	2019
Umsatzerlöse	5.470,2	14.047,5
Periodenergebnis	-924,7	2.653,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-924,7	2.653,0

^o vorläufige Werte

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2020 ^o	2019
Planmäßige Abschreibungen	855,6	946,9
Zinserträge	0,0	8,9
Zinsaufwendungen	0,0	0,0
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	-243,6	709,5

^o vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2020 ^o	31.12.2019
Kurzfristige Vermögenswerte	15.488,1	19.304,4
Langfristige Vermögenswerte	38.168,5	38.204,2
Kurzfristige Schulden	2.531,5	2.841,2
Langfristige Schulden	737,7	967,5
Nettovermögen	50.387,4	53.699,9

^o vorläufige Werte

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2020[°]	31.12.2019
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13.948,3	17.501,9
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten**	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten**	0,0	0,0

[°] vorläufige Werte

** ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	31.12.2020[°]	31.12.2019
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	35.441,9	35.229,6
Anpassung Gesamtergebnis (aperiodisch)	-91,1	-43,3
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	-610,3	1.751,0
Sonstige	277,9	251,8
Ausbezahlte Dividende	-1.511,5	-1.469,2
Buchwert zum 31.12.	33.507,0	35.719,9

[°] vorläufige Werte

3. Assoziierte Unternehmen , die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:

→ SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

Beteiligungsverhältnis: Assoziiertes Unternehmen

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 49% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Zuweisung und Akkordierung von Zeiträumen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten.

Beträge in T€	2020 ^o	2019
Umsatzerlöse	610,2	1.086,2
Periodenergebnis	-33,9	152,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-33,9	152,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	842,4	916,4
Kurz- und Langfristige Schulden	117,1	157,2
Nettovermögen	725,3	759,2

^o vorläufige Werte

Beträge in T€

Buchwerte der Anteile an nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen

	31.12.2020	31.12.2019
Buchwert der Anteile an SCA	376,7	393,4

4. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden:

→ Kirkop PV Farm Limited (KFL)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 100% MIA

Gegenstand des Unternehmens: Die Haupttätigkeit des Unternehmens liegt darin die Möglichkeiten der Stromerzeugung mit Photovoltaik zu erforschen.

Beträge in T€	2020	2019
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	0,0	0,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1,2	1,2
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	1,2	1,2

Wesentliche nicht beherrschende Anteile

Es folgen zusammengefasste Finanzinformationen für den Teilkonzern Malta International Airport p.l.c. – der wesentliche nicht beherrschende Anteile enthält. Diese werden entsprechend den Rechnungslegungsmethoden des Konzerns erstellt und um die fortgeführten Anpassungen des beizulegenden Zeitwertes zum Erwerbszeitpunkt verändert. Der Teilkonzern Malta International Airport p.l.c. ist dem Segment Malta zugeordnet. Unter Sonstige sind Tochterunternehmen mit unwesentlichen nicht beherrschenden Anteilen in Summe zusammengefasst. Diese betreffen die Gesellschaften MMLC und BTSH.

Geschäftsjahr 2020

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	Sonstige nach konzerninternen Eliminierungen	Gesamt
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56%	51,56%	51,56%				
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90%	49,90%	49,90%				
Firmenwert	28.407,6	0,0	28.407,6	0,0	0,0	0,0	
Übrige Langfristige Vermögenswerte	292.481,9	0,0	292.481,9	49.506,2	-49.506,2	0,0	
Kurzfristige Vermögenswerte	39.253,8	0,0	39.253,8	1.122,2	0,0	1.122,2	
Langfristige Schulden	90.953,7	0,0	90.953,7	0,0	0,0	0,0	
Kurzfristige Schulden	43.897,1	-50,5	43.846,6	23,7	0,0	23,7	
Nettovermögen	225.292,5	50,5	225.343,0	50.604,6	-49.506,2	1.098,4	
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	101.513,8		101.513,8	2.144,5	-2.053,3	91,1	101.605,0
Umsatzerlöse	32.197,5	0,0	32.197,5	0,0	0,0	0,0	
Periodenergebnis	-5.786,4	0,0	-5.786,4	-96,7	12,5	-84,2	
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Gesamtergebnis	-5.786,4	0,0	-5.786,4	-96,7	12,5	-84,2	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	-2.983,5	0,0	-2.983,5	-11,4	0,5	-10,9	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	-2.983,5	0,0	-2.983,5	-11,4	0,5	-10,9	-2.994,4
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	13.737,0			-103,0			
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-16.276,9			0,0			
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	412,2			-800,0			
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	0,0			-33,2			-33,2
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-2.127,7			-903,0			

Geschäftsjahr 2019

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	Sonstige nach konzerninternen Eliminierungen	Gesamt
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56%	51,56%	51,56%				
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90%	49,90%	49,90%				
Firmenwert	28.407,6	0,0	28.407,6	0,0	0,0	0,0	
Übrige Langfristige Vermögenswerte	286.690,2	0,0	286.690,2	49.506,2	-49.506,2	0,0	
Kurzfristige Vermögenswerte	58.329,2	0,0	58.329,2	2.025,5	0,0	2.025,5	
Langfristige Schulden	90.867,9	0,0	90.867,9	0,0	0,0	0,0	
Kurzfristige Schulden	51.480,2	-96,1	51.384,0	30,4	-3,7	26,6	
Nettovermögen	231.078,9	96,1	231.175,1	51.501,3	-49.502,4	1.998,9	
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	104.497,3		104.497,3	2.189,1	-2.053,8	135,2	104.632,6
Umsatzerlöse	100.312,3	0,0	100.312,3	0,0	0,0	0,0	
Periodenergebnis	32.716,1	0,0	32.716,1	6.297,5	-6.459,5	-162,0	
Sonstiges Ergebnis	-134,7	0,0	-134,7	0,0	0,0	0,0	
Gesamtergebnis	32.581,4	0,0	32.581,4	6.297,5	-6.459,5	-162,0	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	16.868,4	0,0	16.868,4	239,5	-264,7	-25,2	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	-69,5	0,0	-69,5	0,0	0,0	0,0	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	16.799,0	0,0	16.799,0	239,5	-264,7	-25,2	16.773,8
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	49.031,3			6.295,7			
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-24.873,5			0,0			
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-16.236,0			-4.870,0			
davon Dividendenausüttung	-16.236,0						
davon Dividende an Anteilseigner	-8.134,2						
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-8.101,8			-202,1			-8.303,9
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.921,8			1.425,7			

Erklärung des Vorstands

gemäß § 124 Abs. 1 Z 3 BörseG 2018

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Schwechat, 11. März 2021

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der
Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat,

und ihrer Tochtergesellschaften („der Konzern“), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Geldflussrechnung und der Konzern-Eigenkapitalentwicklung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise bis zum Datum dieses Bestätigungsvermerkes ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Werthaltigkeit von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
2. Ansatz von Investitionen in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

1. Werthaltigkeit von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Siehe Konzernanhang Abschnitt IV. und Note (7), sowie Note (46)

Das Risiko für den Abschluss

Der Bewertung und dem Ansatz von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien kommt besondere Bedeutung zu, da bei der Flughafen Wien Aktiengesellschaft diese Posten mit 1.643,8 Mio EUR rund 76 % der Bilanzsumme repräsentieren.

Das Management der Gesellschaft prüft an jedem Abschlussstichtag, ob Anhaltspunkte (Triggering Events) für Wertminderungen oder dafür, dass eine Wertminderung, die in früheren Perioden erfasst wurde, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte, vorliegen. Im Falle von Triggering Events untersucht das Management die Werthaltigkeit der betreffenden Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien durch Vergleich ihrer Buchwerte mit den beizulegenden Zeitwerten abzüglich Kosten der Veräußerung. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgt als Barwert der zukünftig erzielbaren Zahlungsmittelströme mittels eines anerkannten Discounted Cash Flow-Verfahrens.

Der Einschätzung, ob Werthaltigkeitstests durchzuführen sind, liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Die Werthaltigkeit ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Managements hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse für Zwecke der Discounted Cash Flow-Berechnung, von den zugrunde gelegten Diskontierungszinssätzen, Wachstumsraten sowie vom betrachteten Planungszeitraum und ist daher mit bedeutenden Schätzungsunsicherheiten behaftet.

Für den Abschluss besteht das Risiko einer Überbewertung der Sachanlagen.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit der Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien wie folgt beurteilt:

- » Zur Beurteilung, ob Triggering Events vorliegen, haben wir in Gesprächen mit dem Management ein Verständnis über die Planungsannahmen sowie die relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt. Darüber hinaus haben wir die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen getestet. In der Folge haben wir die vorgelegte Dokumentation („Trigger Liste“) analysiert und die darin dargelegten Annahmen und Schätzungen mit unseren Erkenntnissen aus der Jahresabschlussprüfung, insbesondere der Ergebnisanalysen, verglichen.
- » Wir haben die Vorgehensweise und angewendeten Methoden zur Werthaltigkeitsüberprüfung der Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien beurteilt und kritisch hinterfragt, ob diese Prozesse geeignet sind, die Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien angemessen zu bewerten. Für jene Objekte, für die eine formale Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes vorgenommen wurde, haben wir in Stichproben das Bewertungsmodell, die Planungsannahmen und die Bewertungsparameter überprüft.
- » Die der Bewertung zugrunde gelegten Planungszahlen haben wir in Stichproben mit den vom Management genehmigten mittelfristigen Planungsrechnungen abgestimmt.
- » Die bei der Bestimmung der Diskontierungszinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten unter Konsultation unserer Bewertungsspezialisten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung der Diskontierungssätze verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.
- » Zur Beurteilung der Planungstreue haben wir in Stichproben sowohl die im Geschäftsjahr tatsächlich eingetretenen Zahlungsmittelströme als auch die aktuellen Planungszahlen mit

den Planungszahlen der Vorperioden verglichen. Dabei beobachtete Abweichungen haben wir mit dem Management besprochen.

- » Die betroffenen Buchwerte haben wir mit der Anlagenbuchhaltung abgestimmt.

2. Ansatz von Investitionen in Sachanlagen

Siehe Konzernanhang Abschnitt IV. und Note (14), sowie Note (15)

Das Risiko für den Abschluss

Die im Geschäftsjahr in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien erfassten Investitionen belaufen sich auf 76,9 Mio EUR.

Die Gesellschaft prüft dazu ob und in welcher Höhe Aktivierungen in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien vorzunehmen sind. Insbesondere bei noch nicht abgeschlossenen Bauprojekten sind hinsichtlich der Erfassung der bereits erbrachten Leistungen in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien Einschätzungen über den Baufortschritt erforderlich.

Aufgrund der Prüfungserfordernisse im Zusammenhang mit laufenden Bauvorhaben bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und der Periodenabgrenzung.

Für den Abschluss besteht das Risiko eines unrichtigen Ansatzes von Vermögenswerten und einer damit verbundenen, unrichtigen Ermittlung des Periodenergebnisses.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben den Ansatz von Investitionen in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien wie folgt beurteilt:

- » Im Zuge unserer Prüfung haben wir ein Verständnis über die für den Ansatz von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen getestet.
- » Zur Beurteilung der Existenz und der Genauigkeit der zum Bilanzstichtag ermittelten Leistungsabgrenzungen haben wir aus Belegflüssen der Investitionsprojekte analysiert, in wie weit Anlagenzugänge aus Rechnungseingängen oder aus Leistungsabgrenzungen resultieren.
- » Auf Basis einer Stichprobe haben wir den Projektstatus und weiteren Projektverlauf mit den verantwortlichen Mitarbeitern besprochen.
- » Darüber hinaus haben wir in Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien aktivierte Eingangsrechnungen in einer Stichprobe mit den zugrundeliegenden Belegen abgestimmt.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Den Corporate Governance Bericht haben wir vor dem Datum des Bestätigungsvermerks erlangt, die übrigen Teile des Geschäftsberichts werden uns voraussichtlich nach diesem Datum zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir geben werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald sie vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf der Grundlage der von uns zu den vor dem Datum des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers erlangten sonstigen Informationen durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

→ **Darüber hinaus gilt:**

- » Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- » Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- » Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- » Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- » Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- » Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.
- » Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- » Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm

über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

- » Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Konzernlagebericht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 4. September 2020 als Abschlussprüfer gewählt und am 4. November 2020 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2020 endende Geschäftsjahr beauftragt.

Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2007 Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Walter Reiffenstuhl.

Wien, 11. März 2021

KPMG Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Walter Reiffenstuhl

Wirtschaftsprüfer



**Flughafen Wien
Aktiengesellschaft
Lagebericht für das
Geschäftsjahr 2020**

Die Flughafen Wien AG

Beschreibung des Geschäftsmodells

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft betreibt als Zivilflugplatzhalter den Flughafen Wien und bietet die gesamte damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungspalette an. Diese umfassen den operativen Flughafenbetrieb, Bodenabfertigungsdienste, Sicherheitsdienstleistungen und sonstige Dienstleistungen.

Die Geschäftstätigkeit der Flughafen Wien AG ist in mehrere Bereiche unterteilt

→ Operations

Der Geschäftsbereich „Operations“ ist für den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck am Flughafen Wien verantwortlich.

→ Abfertigungsdienste

Die Erbringung von Ground- und Frachthandling sowie sonstige Dienstleistungen zur Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren sind im Bereich „Abfertigungsdienste“ angesiedelt.

→ Centermanagement & Immobilien & Standortmanagement

Das „Center-Management“ sowie das „Immobilien- & Standortmanagement“ sind für die Bereiche Shopping und Gastronomie, Werbung, Parken und die Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen zuständig.

→ Unterstützende Bereiche

Diese Bereiche werden durch die Service- und Fachbereiche Informationssysteme, Finanz- und Rechnungswesen, Generalsekretariat, Revision, Kommunikation, Planung, Bau & Bestandsmanagement, Strategie, Controlling & Beteiligungsmanagement, Personal und dem Zentralen Einkauf unterstützt.

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

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Das makroökonomische Umfeld, insbesondere das Wirtschaftswachstum, die Währungsrelationen sowie die Entwicklung der verfügbaren Einkommen und des internationalen Handels, haben großen Einfluss auf die Entwicklung des Luftverkehrs. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone betroffen und – aufgrund der geografischen Lage – insbesondere auch von jener der CEE-Region (Zentral- und Osteuropa). Das gilt auch für die Flughäfen Malta und Košice, welche zusätzlich auch durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in ihrer Region wesentlich beeinflusst werden. Wichtige Faktoren für die FWAG sind zudem die ökonomische und politische Lage im Fernen, Mittleren und Nahen Osten sowie in Russland. Der Ausbruch der Coronavirus-Pandemie im Laufe des ersten Quartals 2020 hatte weltweit weitreichende Maßnahmen zur Eindämmung der weiteren Ausbreitung der Krankheit und zum Schutz der Bevölkerung zur Folge, welche zu einem massiven Einbruch der Wirtschaftsleistung und des Flugverkehrs führten. Die Weltwirtschaft ist 2020 um 4,2% geschrumpft, in der Eurozone ist die Wirtschaftsleistung um ca. 7,5%, zurückgegangen. Die Aussicht auf eine effektive und für breite Bevölkerungsgruppen verfügbare Impfung lässt jedoch auf eine graduelle Erholung hoffen. Derzeitige Prognosen gehen davon aus, dass die vor der Corona-Krise erzielte weltweite Wirtschaftsleistung wieder gegen Ende 2021 erreicht wird. (Quelle: OECD - Economic Outlook, Dezember 2020) Prognostiziert sind 2021 Wachstumsraten für die Eurozone von 3,6% und 3,3% in 2022, bei großer Prognose-Unsicherheit. (Quelle: OECD - Economic Outlook, Dezember 2020). In Österreich wird 2020 mit einem Rückgang des BIP in Höhe von 7,3% gerechnet. Eine Erholung wird erst ab dem zweiten Quartal 2021 erwartet. (Quelle: WIFO Konjunkturprognose, 18. Dezember 2020). Die Coronavirus-Pandemie prägt auch die Lage am Arbeitsmarkt. Die Arbeitslosenquote erreichte 10,2%, ein höherer Anstieg konnte durch die ausgedehnten Kurzarbeitsprogramme verhindert werden. Eine Erholung wird nur langsam eintreten. Bis 2023, so die Prognosen, sinkt die Arbeitslosigkeit geringfügig auf 8,9% während die Inflation sich moderat auf 1,3% abschwächt. (Quelle: OeNB - Gesamtwirtschaftliche Prognose, Dezember 2020; WIFO - Konjunkturprognose Dezember 2020).

→ Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft:

Die Coronavirus-Pandemie hatte auch drastische Auswirkungen auf den Tourismus in Österreich. Nach dem Rekordjahr 2019 sanken die Nächtigungen 2020 um 35,9%, wobei Nächtigungen ausländischer Gäste um 41,2% zurückgingen, inländische Nächtigungen fielen um 20,8%. Am stärksten betroffen war die Bundeshauptstadt Wien, die Nächtigungen gingen im Jahr 2020 um 74% auf 4,6 Mio. zurück (2019: 17,5 Mio.). (Quelle: Statistik Austria)

→ Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit:

Auch die Reisetätigkeit der österreichischen Bevölkerung litt stark unter der Pandemie. Während in den ersten drei Quartalen 2019 noch 16,8 Mio. Urlaubsreisen getätigt wurden, fiel dieser Wert 2020 auf 11,5 Mio., ein Minus von knapp 32%. Urlaubsreisen innerhalb Österreichs sanken im selben Zeitraum nur um 2%. Noch stärker betroffen waren Geschäftsreisen. In den ersten drei Quartalen 2020 lagen diese um 40,5% unter den Werten des Vorjahreszeitraums. (Quelle: Statistik Austria).

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien 2020

Deutliches Passagierminus (-75,3%) durch Ausbruch der Coronavirus-Pandemie

Verkehrskennzahlen	2020	Veränderung	2019	2018
Gesamtpassagiere (in Mio.)	7,8	-75,3%	31,7	27,0
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	6,3	-74,1%	24,3	20,3
davon Transferpassagiere (in Mio.)	1,5	-79,2%	7,2	6,7
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,0	-89,5%	0,2	0,1
Flugbewegungen	95.880	-64,1%	266.802	241.004
MTOW (in Mio. Tonnen)	4,0	-63,3%	10,9	9,6
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	217.888	-23,2%	283.806	295.427
Sitzladefaktor in %	57,4	n.a.	77,3	76,0
Anzahl der Destinationen	201	-7,4%	217	205
Anzahl der Airlines	75	-2,6%	77	74

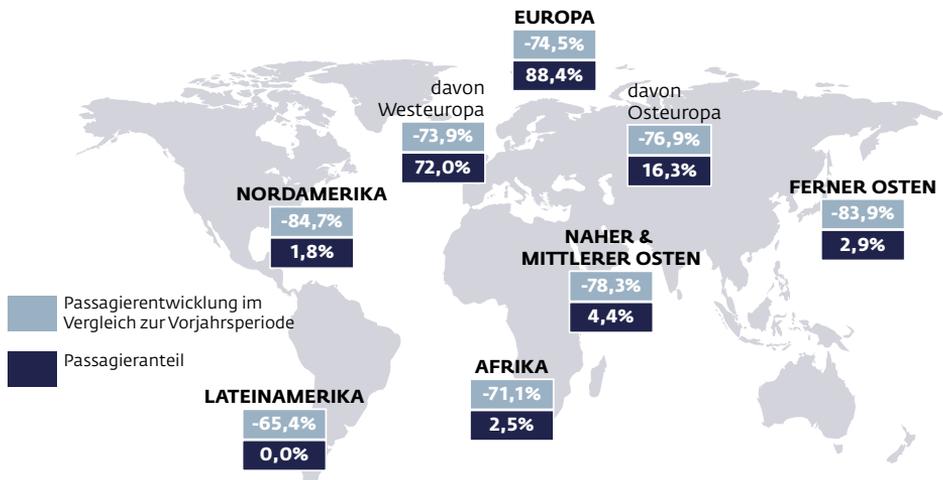
Die weltweiten Auswirkungen der globalen COVID-19-Pandemie waren auch am Flughafen Wien deutlich spürbar. 2020 wurden insgesamt lediglich 7.812.938 Passagiere abgefertigt ein Minus von 75,3%, ein Passagierstand, der zuletzt im Jahr 1994 erreicht wurde. In den ersten zwei Monaten 2020 setzte sich die erfolgreiche Verkehrsentwicklung der Vergangenheit noch weiter fort, mit 4.111.134 Reisende, dies ist mehr als die Hälfte des Gesamtaufkommens von 2020. Ab Ende Februar begannen erste negative Effekte der Ausbreitung des Corona Virus, ab Mitte März kam es aufgrund der weltweiten Reisewarnungen für mehrere Monate nahezu zum Erliegen des Passagierverkehrs. Auch über die Sommermonate gab es durch weiterhin bestehende Reisewarnungen und sich kontinuierlich verändernde Reiserichtlinien nur eine schwache Erholung, so etwa zu Urlaubsdestinationen innerhalb Europas. Durch erneute Reiserestriktionen im Herbst und weitere Lockdowns in Österreich gegen Ende des Jahres, setzte sich der Einbruch bei den Passagierzahlen bis Jahresende fort. Die Zahl der Lokalpassagiere sank im Vergleich zum VJ auf 6.298.880 Fluggäste - Rückgang von 74,1%. Der Anteil am Gesamtpassagieraufkommen erhöhte sich um 3,8 Prozentpunkte auf 80,6%. Der Transferverkehr ging auf 1.497.946 Passagiere (minus 79,2%) zurück. Der COVID-19 Pandemie geschuldet, entwickelten sich die wesentlichen Verkehrskennzahlen ebenfalls negativ. Die Zahl der Flugbewegungen verringerte sich um 64,1% auf insgesamt 95.880 Starts und Landungen, die durchschnittliche Auslastung (Sitzladefaktor) der Linien- und Charterflüge reduzierte sich um 19,9 Prozentpunkte auf 57,4% und das Höchstabfluggewicht (MTOW) ging um 63,3% auf 3.987.681 Tonnen zurück. Das Frachtaufkommen verzeichnete dagegen einen verhältnismäßig geringeren Rückgang um 23,2% auf 217.888 Tonnen. 2020 wurde der Flughafen Wien von 75 Fluglinien angefliegen, die 201 Destinationen in 65 Ländern im Linienverkehr bedienten.

Passagierentwicklung am Flughafen Wien

Aufkommen abfliegender Passagiere 2020 (Linie und Charter) nach Regionen

Regionen	2020	2019	Veränderung	Anteil 2020	Anteil 2019	Veränd. Anteil in %-Punkten
Westeuropa	2.801.567	10.717.728	-73,9%	72,0%	68,0%	+4,0
Osteuropa*	635.285	2.755.423	-76,9%	16,3%	17,5%	-1,1
Ferner Osten*	112.304	698.436	-83,9%	2,9%	4,4%	-1,5
Naher und Mittlerer Osten	172.979	797.495	-78,3%	4,4%	5,1%	-0,6
Nordamerika	70.087	459.377	-84,7%	1,8%	2,9%	-1,1
Afrika	96.353	333.305	-71,1%	2,5%	2,1%	+0,4
Lateinamerika	205	593	-65,4%	0,0%	0,0%	0,0
Gesamt	3.888.780	15.762.357	-75,3%	100,0%	100,0%	

*) Abweichung zu 2019 veröffentlichten Verkehrszahlen durch Aktualisierung der Destinationszuteilung in den jeweiligen Regionen



Abgeflogene Passagiere, Entwicklung 2020 im Vergleich zu 2019 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2020

Im Jahr 2020 verzeichneten alle Regionen aufgrund der COVID-19-Pandemie und der daraus resultierenden Reiserestriktionen einen enormen Rückgang. Nach Westeuropa sank das Passagieraufkommen um 73,9% auf 2.801.567 abfliegende Passagiere. Der Anteil dieser Region am Passagieraufkommen stieg um 4,0 Prozentpunkte auf 72,0% an. In Richtung Osteuropa wurden 635.285 abfliegende Reisende abgefertigt, dies entspricht einem Rückgang von 76,9%. Der Anteil der Reisenden in diese Region ging um 1,1 Prozentpunkte auf 16,3% zurück. Der Ferne Osten verzeichnete einen Rückgang von 83,9% auf 112.304 abfliegende Passagiere. Der Anteil am Passagieraufkommen verringerte sich um 1,5 Prozentpunkte auf 2,9%. Das Passagieraufkommen in den Nahen und Mittleren Osten ist um 78,3% auf 172.979 abfliegende

Reisende zurückgegangen. Der Anteil der Region am Gesamtpassagieraufkommen reduzierte sich um 0,6 Prozentpunkte auf 4,4%. Nach Nordamerika ging das Passagieraufkommen um 84,7% auf 70.087 abfliegende Reisende zurück. Der Marktanteil der Region verringerte sich um 1,1 Prozentpunkte auf 1,8%. Der Verkehr nach Afrika sank um 71,1% auf 96.353 abfliegende Passagiere. Der Marktanteil der Region am Gesamtpassagieraufkommen erhöhte sich um 0,4 Prozentpunkte auf 2,5%.

Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

Passagieraufkommen nach Airlines 2020

Fluglinie	2020	Veränderung	2019	Anteil 2020	Anteil 2019
Austrian	3.023.467	-77,9%	13.673.856	38,7%	43,2%
Ryanair/Lauda	1.158.848	-56,4%	2.656.939	14,8%	8,4%
Wizz Air	865.336	-58,4%	2.080.809	11,1%	6,6%
Eurowings	362.453	-84,1%	2.277.788	4,6%	7,2%
Lufthansa	228.314	-68,7%	730.061	2,9%	2,3%
easyJet	210.845	-82,9%	1.235.356	2,7%	3,9%
Turkish Airlines	205.927	-62,6%	550.309	2,6%	1,7%
SWISS	121.481	-72,7%	445.260	1,6%	1,4%
Emirates	119.630	-71,2%	415.533	1,5%	1,3%
KLM Royal Dutch Airlines	117.891	-68,9%	379.618	1,5%	1,2%
Sonstige	1.398.746	-80,6%	7.216.660	17,9%	22,8%
davon Lufthansa-Gruppe ¹	3.772.787	-78,2%	17.318.078	48,3%	54,7%
davon Low-Cost Carrier ²	2.509.876	-67,2%	7.663.225	32,1%	24,2%
Passagiere Gesamt	7.812.938	-75,3%	31.662.189	100,0%	100,0%

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

2) Abweichung zu Lagebericht 2019 durch Aktualisierung der LCC-Zuteilung

Austrian Airlines, nach wie vor der größte Kunde am Standort, verzeichnete aufgrund der Pandemie, im Vergleich zu den anderen stationierten Fluglinien am Standort, den größten relativen Rückgang in Höhe von 77,9%. 2020 wurden 3.023.467 Passagiere von Austrian abgefertigt. Der Anteil am Gesamtpassagieraufkommen ging um 4,5 Prozentpunkte auf 38,7% zurück. Der Linienverkehr wurde mit Beginn des ersten Lockdowns in Österreich von 18.3. bis einschließlich 14.6. eingestellt. Die Airline führte in diesem Zeitraum, in Zusammenarbeit mit der Regierung, zahlreiche Repatriierungsflüge für gestrandete Passagiere sowie Frachtflüge für medizinisches Equipment durch. Auch der zweitgrößte Carrier am Standort, Ryanair/Lauda, setzte den Flugbetrieb von 16.3. bis einschließlich 23.6. aus. 2020 hat die Airline 1.158.848 (minus 56,4%) Fluggäste befördert. Trotz des Passagierrückganges konnte der Marktanteil um 6,4 Prozentpunkte auf 14,8% am Gesamtpassagieraufkommen ausgebaut werden. Wizz Air stellte aufgrund der Pandemie die Durchführung von Linienflügen von 24.3. bis inklusive 30.4. ein. Der Marktanteil am Gesamtpassagieraufkommen steigerte sich aufgrund erhöhter Kapazitäten vor Ausbruch der Pandemie im Jänner und Februar sowie der im Vergleich zur

Konkurrenz zeitigen Wiederaufnahme Anfang Mai um 4,5 Prozentpunkte auf 11,1%. 2020 hat die Fluggesellschaft 865.336 (minus 58,4%) Reisende gezählt.

Rückgang beim Frachtaufkommen (minus 23,2%)

Der Frachtbereich konnte sich auch im Jahr 2020 mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 94,6% gegenüber dem zweiten Cargo-Handling-Anbieter (Swissport) in einem sehr schwierigen wirtschaftlichen Gesamtumfeld behaupten. Das von der FWAG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 206.085 Tonnen, was einem Minus von 24,0% gegenüber 2019 entspricht. Die negative Entwicklung ist bedingt durch die zeitweise vollständige Einstellung und Ausdünnung der Langstreckenverbindungen und die weltweit generell gedämpften Wirtschaftsaktivitäten. Die gesamte 2020 umgeschlagene Frachtmenge am Flughafen Wien (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 217.888 Tonnen, was ebenso einem Rückgang von 23,2% entspricht. Während es bei der abgefertigten Luftfracht im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von 27,6% auf 148.172 Tonnen gab, blieb das Trucking-Volumen mit einem Wert von 69.715 Tonnen relativ konstant (-11,8%). Innerhalb der Luftfracht konnte vor allem das Frachter-Segment mit einem Wachstum von 27,9% den Rückgang der Belly-Fracht ein wenig kompensieren. Während der Export um minus 32,8% einbrach, blieb der Import mit einem Rückgang von lediglich minus 14,1% relativ stabil. Ursache hierfür war neben den importierten Hilfsgütern, vor allem dass der Flughafen Wien seine Drehscheibenfunktion nach Mittel- und Osteuropa für die Elektronik- und Automobilindustrie behaupten konnte.

Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie das Prozedere der Anpassungen für 2020 wurden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt. Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltsystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1.1.2020 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – BMK) vereinbarten und im FEG verankerten Price-Cap-Formel-Modells. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgelts gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt, das landseitige Infrastrukturentgelt und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgelts Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die zwölf Monate jeweils vom 1.8. bis 31.7. gerechnet werden. Im Falle eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate. Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die FWAG folgende Änderungen der Entgelte ab 1.1.2020, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden:

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

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) betrug unverändert € 0,46 pro abfliegendem Passagier. Das Sicherheitsentgelt betrug unter Berücksichtigung der Änderung gemäß Price-Cap-Formel im Jahr 2020 € 8,32 pro abfliegendem Passagier. Der Transfer-Incentive, welcher die Rolle des Flughafen Wien als Umsteigeflughafen stärken soll, betrug im Jahr 2020 € 12,50 pro abfliegendem Transferpassagier. Ergänzend wurde mit dem Volumen-Incentive das nachhaltige Passagiervolumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert. Zudem wurde mit dem Success-Based-Incentive eine Start-Up-Hilfe zur Entwicklung von zusätzlichem Passagier-Wachstum unter gewissen Bedingungen fortgeführt. Die FWAG hat des Weiteren auch 2020 das Incentive-Programm – bestehend aus dem Destinations- und Frequenz-Incentive sowie dem Frequenzdichte-Incentive –, welches die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert, fortgesetzt. Aufgrund der COVID-19 Pandemie und dem damit verbundenen drastischen Rückgang des Luftverkehrs wird Passagierfluglinien jeweils für das Jahr 2020 der Landentgelt-Incentive und für das Jahr 2021 der Ramp-Up-Incentive angeboten, welche den Fluglinien die Wiederaufnahme des Flugverkehrs von und zum Flughafen Wien ermöglichen sollen.

Umsatzentwicklung 2020

Im Jahr 2020 liegt der Umsatz der Flughafen Wien AG in Höhe von € 298,7 Mio. (2019: € 755,6 Mio.) um 60,5% unter der Vergleichsperiode. Die aufgrund der COVID-19 Pandemie weltweit eingeführten Einreise- und Kontaktbeschränkungen und die damit einhergehenden Flugannullierungen prägen die Umsatzreduktion.

Die Airport-Erträge reduzierten sich im Berichtsjahr um 72,4% bzw. 289,4 Mio. auf € 110,5 Mio.. Die Reduktion des MTOW, dem gemäß Indexformel angehobenen Landeentgelt, geringere Bewegungen sowie den ab Ende März nicht verrechneten Landetarifen reduzierten die Erlöse aus Landeentgelten um 62,5% auf € 35,4 Mio. im Vergleich zum Vorjahr. Das Fluggastentgelt (ohne PRM) ist gemäß Passagierückgang (-75,3%) um 75,7% auf € 66,9 Mio. gesunken. Das Sicherheitsentgelt liegt mit € 32,4 Mio. ebenfalls um 75,7% oder € 101,0 Mio. unter dem Vorjahr. Die Ermäßigungen reduzierten sich daher in Summe um 72,6% oder € 112,4 Mio. auf € 42,3 Mio..

Im Jahr 2020 reduzierten sich die Abfertigungserträge um 49,8% auf € 75,6 Mio. Die Erlöse aus Einzelleistungen beliefen sich auf € 10,0 Mio. (2019: € 16,0 Mio.). Dieser Umsatzrückgang von € 6,0 Mio. ist im Wesentlichen auf geringere Enteisungserlöse aufgrund des Winters 2020 zurückzuführen. Die Fracht-Erlöse liegen mit € 28,5 Mio. (2019: € 34,0 Mio.) um € 5,5 Mio. unter dem Vorjahreswert, die Frachtvolumina sind um 23,2% gesunken. Die Erlöse aus dem Ramp Handling in Höhe von € 31,4 Mio. liegen um € 53,8 Mio. unter dem Niveau von 2019. Die Traffic Erlöse reduzierten sich um € 9,4 Mio. oder 59,4% auf € 6,4 Mio. Die Ermäßigungen aus Abfertigungserträgen belaufen sich auf € 0,7 Mio. (2019: € 0,4 Mio.).

Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) am Gesamtaufkommen am Flughafen Wien ging leicht zurück und lag bei 89,8% (2019: 85,0%).

Die Non-Aviation-Erlöse inklusive Erlöse von Konzerngesellschaften reduzierten sich im Jahr 2020 in Summe um 45,1% bzw. € 92,4 Mio. auf € 112,6 Mio. Die Erträge aus Leistungen verbundener Unternehmen (Konzerngesellschaften) sanken um € 8,0 Mio. auf € 23,5 Mio. (Anpassungen der Konzernverrechnungen).

Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2020 im Überblick:

Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung

Beträge in € Mio.	2020	Veränderung	2019
Umsatzerlöse	298,7	-60,5%	755,6
Sonstige betriebliche Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen)	65,6	n.a.	9,5
Betriebsleistung	364,3	-52,4%	765,1
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-338,7	-32,3%	-500,7
EBITDA	25,6	-90,3%	264,4
Abschreibungen	-104,2	8,2%	-96,3
EBIT	-78,6	-146,8%	168,0
Finanzergebnis	6,4	-64,9%	18,1
EBT	-72,3	-138,3%	186,1
Steuern	22,1	-159,5%	-37,2
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-50,1	-133,6%	149,0

Im Jahr 2020 ging der Umsatz der Flughafen Wien AG aufgrund der stark gesunkenen Passagierzahlen infolge der pandemiebedingten Reise- und Kontaktbeschränkungen um 60,5% bzw. € 456,9 Mio. auf € 298,7 Mio. zurück. Die Aviation-Erträge sanken um 66,2% auf € 186,1 Mio.. Auch die Non-Aviation-Erlöse reduzierten sich aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen im Vermietungsbereich um 45,1% auf € 112,6 Mio.

Die aktivierten Eigenleistungen sanken im Vorjahresvergleich auf € 1,3 Mio. (2019: € 2,7 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Erträge (exkl. aktivierter Eigenleistungen) liegen mit € 64,3 Mio. um € 54,4 Mio. über dem Vorjahresniveau. Diese Erhöhung ist vor allem auf höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von € 7,8 Mio. und den Ausweis der COVID-19-Kurzarbeitsbeihilfe in Höhe von € 53,4 Mio. zurückzuführen. Die übrigen sonstigen Erträge weisen außerdem den von der Bundesregierung, im Zuge der COVID-19 Hilfsmaßnahmen, gewährten Lockdown-Umsatzersatz mit € 1,4 Mio. aus. Die Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen beliefen sich auf € 0,8 Mio. (2019: € 1,3 Mio.). Somit liegen die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit € 7,9 Mio. über dem Vorjahresniveau von € 4,2 Mio. Die übrigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im Vorjahresvergleich um € 54,4 Mio. auf € 55,5 Mio.

Betriebsaufwand um 25,8% auf € 443,0 Mio. gesunken

Beträge in € Mio.	2020	2019
Materialaufwand, bezogene Leistungen	44,1	74,0
Personalaufwand	193,6	243,0
Sonstiger betrieblicher Aufwand	101,1	183,8
Abschreibungen (inkl. außerplanmäßiger Abschreibung)	104,2	96,3
Summe Betriebsaufwand	443,0	597,1

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen sanken aufgrund der infolge der COVID-19 Pandemie stark gesunkenen Passagierzahlen und der eingeleiteten Kosteneinspa-

rungsprogramme im Vergleich zur Vorperiode auf € 44,1 Mio. nach € 74,0 Mio., das entspricht einer Reduktion von 40,4%. Der Materialaufwand verringerte sich aufgrund des niedrigeren Verbrauchs von Enteisungsmitteln, Treibstoffen und Materialien um € 7,4 Mio. auf € 6,9 Mio. Die Energieaufwendungen konnten um € 4,0 Mio. auf € 9,3 Mio. reduziert werden. Die Aufwendungen für Sicherheitsdienstleistungen der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) reduzierten sich auf € 20,8 Mio. (2019: € 44,2 Mio.). Die anderen bezogenen Leistungen erhöhten sich bedingt durch Leistungen betreffend PCR Tests dem entsprechende externe Erlöse gegenüberstehen.

Der Personalaufwand reduzierte sich in Summe um 20,3% bzw. € 49,3,0 Mio. auf € 193,6 Mio. (2019: € 243,0 Mio.), wobei die Löhne um € 12,0 Mio. auf € 71,7 Mio. und die Gehälter um € 16,1 Mio. auf € 72,0 Mio. verringert werden konnten. Diese Reduktion ist im Wesentlichen auf die ab 16. März am Standort Wien eingeführte COVID-19-Kurzarbeit sowie die damit einhergehenden Maßnahmen zum Abbau von Urlaub, Überstunden und Gleitzeitguthaben zurückzuführen. Die Förderungen im Zusammenhang mit der Kurzarbeit wurden in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Die gesamte durchschnittliche Mitarbeiterzahl (Arbeiter und Angestellte, FTE) sank leicht um 1,0% auf 3.140 Mitarbeiter (2019: 3.172).

Die Aufwendungen für Abfertigungen nahmen um € 13,3 Mio. auf € 5,9 Mio. (2019: € 19,2 Mio.) ab. Die Aufwendungen für die Altersversorgung verringerten sich um € 0,8 Mio. auf € 3,0 Mio. (2019: € 3,8 Mio.).

Die Aufwendungen für Sozialabgaben sanken um € 5,0 Mio. auf € 40,0 Mio. (2019: € 45,0 Mio.). Die sonstigen Sozialaufwendungen reduzierten sich um € 2,1 Mio. auf € 1,1 Mio. (2019: € 3,2 Mio.).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten aufgrund von unmittelbar mit Beginn der COVID-19 Pandemie eingeleiteten Kostensenkungsmaßnahmen um € 82,8 Mio. auf € 101,1 Mio. (2019: € 183,8 Mio.) gesenkt werden. Die Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation sanken um € 8,0 Mio. auf € 2,8 Mio., die Instandhaltungen reduzierten sich im Berichtsjahr um € 25,7 Mio. auf € 12,0 Mio., und die Fremdleistungen von Konzerngesellschaften im Berichtsjahr um € 26,3 Mio. auf € 62,7 Mio.. Die Aufwendungen für Rechts-, Prüf- und Beratungskosten konnten um € 2,0 Mio. auf € 2,3 Mio. reduziert werden, die Aufwendungen für Fremdpersonal um € 12,5 Mio. auf € 5,7 Mio. Im Berichtsjahr mussten Forderungen im Ausmaß von € 1,6 Mio. (2019: € 0,1 Mio.) wertberichtigt werden.

EBITDA sinkt um 90,3% auf € 25,6 Mio. zu

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen Wien AG reduzierte sich im Berichtsjahr um 90,3% auf € 25,6 Mio. (2019: € 264,4 Mio.).

Abschreibungen von € 104,2 Mio.

Beträge in € Mio.	2020	2019
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	104,2	96,3
Investitionen (inkl. Finanzanlagen)	56,6	145,1

2020 wurden € 5,6 Mio. in immaterielles Anlagevermögen sowie € 51,0 Mio. in Sachanlagevermögen investiert (inkl. Umbuchungen). Im Berichtsjahr wurde eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von € 8,0 Mio. erfasst. Siehe dazu die Ausführungen im Anhang.

Die planmäßigen Abschreibungen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig um € 0,3 Mio. auf € 93,5 Mio.

**EBIT sinkt um 146,8% auf minus € 78,6 Mio.
(2019: € 168,0 Mio.)**

Aufgrund der höheren Belastung durch Abschreibungen und des geringeren operativen Ergebnisses sinkt das EBIT der Flughafen Wien AG um 146,8% bzw. € 246,7 Mio. auf minus € 78,6 Mio.

Positives Finanzergebnis von € 6,4 Mio.

Das Finanzergebnis sank im Berichtsjahr um € 11,7 Mio. auf € 6,4 Mio. Dies ist größtenteils auf geringere Beteiligungserträge von Tochterunternehmen und sonstigen Beteiligungen der Flughafen Wien AG in Höhe von € 18,7 Mio. (2019: € 31,7 Mio.) zurückzuführen.

Das Zinsergebnis verringerte sich um € 1,0 Mio. auf minus € 13,5 Mio., da geringere Zinsaufwendungen durch die Rückführung (abzüglich Aufnahmen) von Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr verzeichnet wurden, und Zinserträge durch Veranlagung von Termingeldern erzielt werden konnten.

Ergebnis vor Steuern sinkt um 138,8% auf minus € 72,3 Mio.

In Summe erzielte die Flughafen Wien AG 2020 ein negatives Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von minus € 72,3 Mio. (2019: € 186,1 Mio.). Der Steuerertrag betrug € 22,1 Mio. (Steueraufwand 2019: € 37,2 Mio.). Der Jahresfehlbetrag beträgt im Berichtsjahr minus € 50,1 Mio. (Jahresüberschuss 2019: € 149,0 Mio.).

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur der Flughafen Wien AG

	2020	2019
Aktiva		
Anlagevermögen in %	85,1	83,8
Umlaufvermögen ¹ in %	14,9	16,2
Summe Aktiva in T€	1.855.927,9	1.954.608,3
Passiva		
Eigenmittel ² in %	54,2	54,2
Fremdkapital in %	45,7	45,8
Summe Passiva in T€	1.855.927,9	1.954.608,3

- 1) Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern
2) Inklusive Investitionszuschüssen

Die Bilanzsumme der Flughafen Wien AG belief sich zum 31. Dezember 2020 auf € 1.856,0 Mio. und sank damit gegenüber 2019 um 5,0% (2019: € 1.954,65 Mio.). Die Anlagenintensität des Tätigkeitsfeldes der Gesellschaft spiegelt sich im Anteil des Anlagevermögens von 85,1% (2019: 83,8%) wider. Das Umlaufvermögen nahm vor allem im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Forderungen aus der Veranlagung von Termineinlagen und Wertpapieren ab.

Die Eigenkapitalquote (inkl. Investitionszuschüssen) blieb im Vergleich zu 2019 mit 54,3% annähernd unverändert. Durch die Reduktion der Verbindlichkeiten dem jedoch die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten gegenüberstehen reduzierte sich die Fremdkapitalquote nur leicht auf 45,7% (2019: 45,8%).

Bilanzaktiva

Das Anlagevermögen sank im Berichtsjahr um 3,5% von € 1.637,1 Mio. auf € 1.580,2 Mio. aufgrund geringerer Investitionstätigkeit. Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte stiegen um 32,7% auf € 11,5 Mio. (2019: € 8,7 Mio.). Den Zugängen inkl. Umbuchungen von € 5,6 Mio. stehen Abschreibungen von € 2,7 Mio. gegenüber.

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.146,7 Mio. die größte Position des Vermögens dar: Hier stehen Zugänge (inkl. Umbuchungen) von € 51,0 Mio. den Abschreibungen in Höhe von € 101,5 Mio. und Buchwertabgängen in Höhe von € 2,0 Mio. gegenüber.

Der Buchwert der Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund, reduzierte sich um 4,4% auf € 816,3 Mio. Im Jahr 2020 wurden Investitionen (Anlagenzugänge bzw. Inbetriebnahme von in Bau befindlichen Anlagen) in Höhe von € 2,1 Mio. getätigt und Abschreibungen in Höhe von € 50,3 Mio. erfasst.

Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ ist ebenfalls durch die Erfassung der laufenden Abschreibungen in Höhe von € 25,0 Mio. sowie von Zugängen (inkl. Umbuchungen von Anlagen in Bau) in Höhe von € 5,9 Mio. auf € 130,9 Mio. gesunken (2019: € 150,5 Mio.).

Im Bereich „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ wurden 2020 € 13,1 Mio. investiert (Anlagenzugänge bzw. Inbetriebnahme von in Bau befindlichen Anlagen). Die Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr € 19,2 Mio. Der Buchwert zum 31. Dezember 2020 betrug € 61,6 Mio. (2019: € 67,8 Mio.)

Die noch in Bau befindlichen Projekte inklusive geleisteter Anzahlungen beliefen sich zum Stichtag auf € 138,0 Mio. (2019: € 126,7 Mio.), welche auch Leistungen im Zusammenhang mit der 3. Piste und die Terminalentwicklungsprojekte beinhalten.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen blieben im Berichtsjahr mit € 268,7 Mio. unverändert. Im Bereich der Ausleihungen an verbundene Unternehmen wurden Tilgungen in Höhe von € 7,4 Mio. erfasst.

Das Umlaufvermögen (exkl. Rechnungsabgrenzungsposten und exkl. latenter Steuern) sank 2020 um 15,8% auf € 239,0 Mio. (2019: € 284,0 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf geringere sonstige Forderungen zurückzuführen, die Veranlagungen von Termineinlagen in Höhe von € 40,7 Mio. (2019: € 125,7 Mio.) beinhalten. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sanken um 75,4% von € 46,6 Mio. auf € 11,5 Mio. Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen erhöhten sich von € 3,9 Mio. auf € 5,5 Mio. Die Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sanken auf € 0,1 Mio. (2019: € 0,2 Mio.).

Die Vorräte sanken leicht um 2,8% auf € 3,8 Mio. (2019: € 3,9 Mio.), während sich der Verkauf von zwei Fonds im Rückgang der Wertpapiere von € 47,0 Mio. auf € 17,0 Mio. niederschlägt. Die liquiden Mittel stiegen um € 89,7 Mio. auf € 131,4 Mio. Betreffend Liquidität wird auf die Ausführungen im Anhang verwiesen.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten stiegen aufgrund von stichtagsbezogenen höheren Vorauszahlungen um € 0,2 Mio. auf € 2,2 Mio. Die aktiven latenten Steuern belaufen sich auf € 34,5 Mio. nach € 31,5 Mio. im Vorjahr und betreffen vor allem steuerliche Latenzen im Bereich des Sozialkapitals und Anlagevermögens.

Bilanzpassiva

Das Eigenkapital (inkl. Investitionszuschüssen) der Flughafen Wien AG verringerte im Berichtsjahr um 5,0% auf € 1.006,9 Mio. (2019: € 1.059,8 Mio.). Der Jahresfehlbetrag beträgt € 50,1 Mio.

Die Rückstellungen sanken im Berichtsjahr um 31,1% auf € 233,5 Mio. (2019: € 339,0 Mio.). Der Hauptgrund sind geringere sonstige Rückstellungen aufgrund der verminderten Bautätigkeit, geringere Rückstellungen für noch nicht abgerechnete Ermäßigungen und gesunkene sonstige Personalarückstellungen u.a. aufgrund des Urlaubsabbaus während der Kurzarbeit.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen um 30,6% auf € 392,0 Mio. aufgrund der Aufnahme von Barvorlagen zur Liquiditätssicherung. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich stichtagsbezogen um 49,3% auf € 18,9 Mio. (2019: € 37,4 Mio.). Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen reduzierten sich im Vorjahresvergleich um 8,0% auf € 148,3 Mio. (2019: € 161,1 Mio.); sie beinhalten Finanzierungsverbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten aus für Tochtergesellschaften veranlagten Mitteln. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht reduzierten sich um € 1,6 Mio. auf € 7,1 Mio. aufgrund von geringer veranlagten Mitteln.

Die sonstigen Verbindlichkeiten erhöhten sich geringfügig von € 29,8 Mio. auf € 31,1 Mio. Innerhalb der passiven Rechnungsabgrenzung wurden per Saldo planmäßige Auflösungen in Höhe von € 0,7 Mio. erfasst.

Kapitalflussrechnung

in T€	2020	2019
Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit:		
+/- Jahresfehlbetrag/-überschuss	-50.116,9	148.956,0
+ Abschreibungen auf immaterielle Anlagen und Sachanlagen	104.219,6	96.346,0
- Zuschreibung zu Sachanlagen	0,0	0,0
- Zuschreibungen zu Finanzanlagen	-46,5	-75,8
- Veränderung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	-239,6	-172,3
+/- Veränderung des Sozialkapitals	-8.251,2	10.538,2
+/- Veränderung der übrigen langfristigen Rückstellungen	54,0	517,5
-/+ Gewinne(-)/Verluste(+) aus Abgängen von immateriellen Anlagen und Sachanlagen	-448,1	-620,8
+/- Gewinne(-)/Verluste(+) aus Abgängen von Finanzanlagen	-409,1	0,0
Betrieblicher Cash-flow	44.762,1	255.488,8
-/+ Zunahme/ Abnahme der Vorräte	111,8	-57,9
-/+ Zunahme/ Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	35.127,1	1.156,6
-/+ Veränderung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen und assoziierte Unternehmen	-1.382,3	7.943,6
-/+ Zunahme/ Abnahme der sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände sowie Rechnungsabgrenzungsposten	-14.359,8	21.423,9
+/- Zunahme/ Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Rückstellungen, inkl. Steuerzahlungen	-102.596,8	45.374,0
+/- Zunahme/ Abnahme der Verbindlichkeiten gegen Konzernunternehmen	-14.420,4	-20.043,3
+/- Zunahme/ Abnahme der sonstigen Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	634,4	-7.113,8
	-96.886,0	48.683,0
Operativer Cash-flow	-52.123,8	304.171,8
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit:		
- Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen und Sachanlagen	-71.111,1	-96.903,8
+ Einzahlungen für immaterielle Anlagen und Sachanlagen	829,5	6.071,5
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	204,7	345,0
- Investitionen in Finanzanlagen	-8,0	-27.376,6
- Investitionen in Wertpapiere / Anleihe	0,0	-30.000,0
+ Einzahlungen aus kurzfristige Veranlagungen	85.674,6	106.089,4
- Auszahlungen für kurzfristige Veranlagungen	-692,4	-105.738,5
- Auszahlungen für den Erwerb von eigenen Anteilen	-2.727,4	-1.805,3
+ Abgänge von Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	37.733,7	15.312,8
	49.903,7	-134.005,5
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit:		
- Dividendenausschüttungen	0,0	-74.760,0
+/- Veränderung der mittel- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	91.945,0	-56.961,5
	91.945,0	-131.721,5
Veränderung der flüssigen Mittel	89.724,8	38.444,8
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	41.719,2	3.274,3
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	131.444,0	41.719,2

Der operative Cash-Flow ist infolge des Ergebniseinbruchs aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie mit € 52,1 Mio. negativ. Der positive betriebliche Cash-Flow in Höhe von € 44,8 Mio. wird im Wesentlichen durch den Abbau von Verbindlichkeiten und Rückstellungen überkompensiert. Der durch die Veränderung der kurzfristigen Veranlagungen und Wertpapierverkäufen positive Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeit in Höhe von € 49,9 Mio. führt zusammen mit dem Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit durch die Aufnahme von Krediten trotz des negativen operativen Cash-Flows zu einer Erhöhung des Finanzmittelbestandes in Höhe von € 89,7 Mio.

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen belaufen sich auf € 56,6 Mio. Von den erfolgten Investitionen entfallen € 55,7 Mio. auf Sachanlagevermögen und € 0,9 Mio. auf immaterielle Vermögensgegenstände. Im Bereich der Finanzanlagen wurden Investitionen in Höhe von T€ 0,8 im Wesentlichen für Ausleihungen erfasst.

Die größten Zugänge im Bereich der Sachanlagen betreffen Investitionen in den Terminalumbau in Höhe von € 23,0 Mio., die Lounges in Höhe von € 3,8 Mio. sowie € 2,0 Mio. für Grundstücke.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei dem einen Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei dem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Finanzielle Vermögenswerte umfassen insbesondere Finanzanlagen wie konsolidierte und andere Beteiligungen, Wertpapiere, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ausgereichte Kredite und sonstige Forderungen, originäre und derivative finanzielle Vermögenswerte sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Finanzielle Verbindlichkeiten begründen regelmäßig einen Anspruch des Gläubigers auf Erhalt von Zahlungsmitteln oder anderen finanziellen Vermögenswerten. Darunter fallen insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie derivative Finanzverbindlichkeiten. Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden in der Regel unsaldiert ausgewiesen, außer wenn bezüglich der Beträge ein Aufrechnungsrecht besteht und der Ausgleich auf Nettobasis erfolgen soll.

Der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. wurde eine Option eingeräumt, dass die Flughafen Wien AG die Anteile an der Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH zu einem fixierten Erwerbspreis in Höhe der Anschaffungskosten zuzüglich aller auf die Beteiligung gebuchten Zuschüsse übernimmt (T€ 8.673,4).

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

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

Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung. Die Abschreibungsaufwendungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungs-

kraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Marge, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2020 wird eine EBITDA-Marge von 8,6% nach 35,0% im Vorjahr ausgewiesen. Die Entwicklung der operativen und finanziellen Kennzahlen sind aufgrund des deutlich rückläufigen Verkehrsaufkommens negativ aber nicht bestandsgefährdend.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Auf Konzernebene wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt, gemessen. Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen.

Die Finanzverbindlichkeiten stiegen im Wesentlichen durch die Aufnahmen von kurzfristigen Barvorlagen im Geschäftsjahr 2020, dem stehen jedoch planmäßige Tilgungen gegenüber. Die liquiden Mittel unter Berücksichtigung von Termineinlagen (sonstige Forderung in Höhe von € 40,7 Mio.; 2019: € 125,7 Mio.) betragen zum Stichtag € 172,1 Mio. (2019: € 167,4 Mio.). Ergänzend betreffend Liquidität und Going Concern wird auf das Kapitel „COVID-19 Auswirkungen“ im Anhang verwiesen.

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

→ Rentabilitätskennzahlen in € Mio. bzw. in %

	2020	2019
EBIT in € Mio.	-78,6	168,0
EBITDA in € Mio.	25,6	264,4
EBIT-Marge in %	-26,3	22,2
EBITDA-Marge in %	8,6	35,0
ROE in %	-5,0	14,6

Erläuterungen zu den Kennzahlen:

EBIT-Marge

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

Formel: EBIT / Umsatz

EBITDA-Marge

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

Formel: (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz

ROE (Return on Equity after Tax)

Formel: Jahresfehlbetrag / durchschnittliches Eigenkapital (inkl. Investitionszuschüssen)

Durchschnittliches Eigenkapital: (Eigenkapital Vorjahr plus laufendes Jahr) / 2

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagementsystem

Die FWAG verfügt über ein Risikomanagementsystem, das alle relevanten Aspekte identifiziert, analysiert, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt. Dieses System ist in der folgenden Grafik wiedergegeben:



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

Das Risikomanagementsystem beruht einheitlich für die gesamte Gruppe auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“. umgesetzt in einer eigenen Richtlinie. Der Flughafen Malta hat eine eigene Richtlinie zum Risikomanagement erlassen, die auf den eingangs erwähnten gruppenweit einheitlichen Standards aufbaut und im strategischen Controlling angesiedelt ist. Dieses koordiniert zentral alle Risikomanagementaktivitäten. Die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und den verbundenen Unternehmen sind für die Umsetzung verantwortlich. Der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der abschließenden Berichterstattung, wird effizient durchlaufen. Die Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems erfolgt mit Hilfe der Prozess- und Risikomanagementsoftware, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht. Das interne Kontrollsystem (IKS) nimmt Risikoagenden zur Sicherstellung der Zuverlässigkeit der betrieblichen Berichterstattung, der Einhaltung der damit verbundenen Gesetze und Vorschriften sowie des Schutzes des Vermögens der Flughafen-Wien-Gruppe wahr. Daneben prüft die Revisionsabteilung die Geschäftsgebarung und die Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Die bestehenden Systeme werden laufend evaluiert und weiterentwickelt. Ergänzt wird das Risikomanagement um ein konzernweites Innovationsmanagement, das dazu dient, rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen zu erkennen und zur Marktreife zu entwickeln. Weitere Informationen sind im nachfolgenden Textteil zu finden.

Gesamtwirtschaftliche, politische und rechtliche Risiken

Der Geschäftsverlauf wird wesentlich von der weltweiten, europäischen und regionalen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die ihrerseits maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen bzw. eine nachhaltige Verlangsamung des Wirtschaftswachstums können daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens haben, die Gesamtrisikoposition des FWAG-Konzerns hat sich aufgrund der Coronavirus-Pandemie und des dadurch verursachten Wirtschaftseinbruchs deutlich verändert. Unsicherheiten im geopolitischen Bereich bestehen weiterhin im Hinblick auf die politischen Beziehungen zwischen der EU und Russland und die verhängten Sanktionen, mit geringen Auswirkungen auf die FWAG. 2020 wurde der Austritt Großbritanniens aus der EU vollzogen. Eine Übergangsfrist bis 31. 12.2020 wurde vereinbart, um ein Handelsabkommen zwischen Großbritannien und der EU zu erzielen, welches am 30.12.2020 unterschrieben wurde. Bis zur Ratifizierung durch das Europäische Parlament trat das Abkommen am 1.1.2021 vorläufig in Kraft. Für den Luftverkehr räumen sich die beiden Vertragsparteien in dem Abkommen umfassende Verkehrsrechte ein, nämlich die ersten vier Freiheiten der Luftfahrt. Die fünfte Freiheit (d.h.: Start- oder Endpunkt einer Reise muss im Vertragsland liegen, Zwischenlandungen sind möglich) kann zusätzlich in bilateralen Abkommen mit den einzelnen Mitgliedstaaten eingeräumt werden, Kabotage (Erbringen von Transportleistungen durch ein nicht im Vertragsland angesiedeltes Unternehmen) wird jedoch dezidiert ausgeschlossen. Für den Flughafen Wien sind durch das Abkommen keine negativen Einflüsse zu erwarten. Transitflüge, die unter die fünfte Freiheit fallen, haben keine große Relevanz für den Flughafen Wien und können rasch und unkompliziert mittels bilateralem Abkommen gewährt werden. Das Recht auf Kabotage innerhalb der EU ist mit dem Abkommen nur Airlines mit Sitz und Eigentümerschaft im EU-Raum vorbehalten. Britische Airlines können dies nun nur durch Gründung von Tochtergesellschaften in der EU erlangen, wie z.B. easyJet bereits 2017 mit Gründung der easyJet Europe in Österreich. Eine höhere Relevanz mit negativem Einfluss hat der Austritt möglicherweise für den Flughafen Malta. Großbritannien hatte 2020 einen Anteil von 19,6% am Passagieraufkommen. Dadurch könnten sich kurzfristig negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen ergeben, durch das nun beschlossene Abkommen ist dieses Risiko aber deutlich minimiert worden, da Malta als Feriendestination hauptsächlich vom Point-to-Point Verkehr lebt. Politische Spannungen bzw. terroristische Bedrohungen in einzelnen Ländern und Regionen haben negative Auswirkungen auf die Buchungslage für die entsprechenden Tourismusdestinationen. In der Vergangenheit war jedoch zu beobachten, dass derartige Rückgänge nur kurzfristiger Natur waren bzw. durch andere Destinationen kompensiert wurden. Nachteilige Umsatzeffekte sind im Duty-free Geschäft möglich, falls Passagiere von Non-EU-Destinationen auf Ziele innerhalb des Binnenmarktes ausweichen. Für die Evaluierung der Bodenverkehrsdienste (BVD)-Richtlinie wurde im Februar 2019 eine Roadmap veröffentlicht, die die Evaluierung voraussichtlich bis 2021 vorsieht. Der Ausgang dieser Bewertung ist derzeit noch offen. Eine weitere Zunahme der Anzahl an Handling-Agents in den zugangsbeschränkten Bodenabfertigungsdiensten würde den Wettbewerbs- und Preisdruck am Markt weiter verschärfen. Seit 2012 ist die Luftfahrt in das System des „European Union Emissions Trading System“ (EU ETS) einbezogen, deren Kosten dürften in den kommenden Jahren jedoch deutlich steigen. Dies könnte zur Folge haben, dass der Flugverkehr im europäischen Kontext teurer wird. Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene steht derzeit der Klimaschutz stark im Fokus. Auf EU-Ebene stellt die Europäische Kommission ihre Arbeit unter den Schwerpunkt „European Green Deal“. Angekündigt wird ferner ein eigenes „Climate Law“, welches sich derzeit noch im Gesetzgebungsprozess befindet, dieses legt Maß-

nahmen und Ziele für die Mitgliedsstaaten zur Reduktion der Emissionen fest. Diese Ziele müssen dann von den Mitgliedsstaaten in nationaler Gesetzgebung umgesetzt werden. 2020 hat der Europäische Rat ein neues Emissionsreduktionsziel für 2030 gebilligt. Die Treibhausgasemissionen sollen bis 2030 intern netto um mindestens 55% im Vergleich zu 1990 reduziert werden, eine deutliche Verschärfung der bisherigen Ziele von 40%. Die Auswirkungen dieser Beschlüsse auf den Luftverkehr können derzeit noch nicht abschließend abgeschätzt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es insgesamt zu einer Verteuerung von CO₂-Emissionen kommen wird, was sich – abhängig von der Preiselastizität der Nachfrage – möglicherweise dämpfend auf das Wachstum der Marktnachfrage auswirken wird. Der Flughafen Wien hat, im Rahmen der Initiative der ACI Europe, dazu entschlossen, bis 2050 seine CO₂-Emissionen auf null zu reduzieren. Die ACI Europe hält sich bei ihren Zielen an den „European Green Deal“ der Klimaneutralität im Jahr 2050 anstrebt. In Österreich hat die Bundesregierung in ihrem Regierungsprogramm eine ökosoziale Steuerreform angekündigt. Die Erhöhung der Ticketsteuer für die Kurz- und Mittelstrecke wurde bereits mit 1.9.2020 umgesetzt. Weiters können Änderungen von behördlichen Auflagen oder anderen relevanten gesetzlichen Grundlagen negativen Einfluss auf das Unternehmensergebnis nehmen. Hinsichtlich der zulässigen Flugbetriebszeiten bzw. der bestehenden Nachtflugregelung erwartet die FWAG keine Veränderung der aktuellen Regelung.

Die Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) kann Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands nach sich ziehen. Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften wird daher durch unternehmensinterne Richtlinien, die die Umsetzung der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) sowie der Market Abuse Regulation (MAR) sicherstellen, gewährleistet. In der FWAG wurden zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen die dafür notwendigen Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet.

Markt- und Wettbewerbsrisiken

Die Coronavirus-Pandemie ist die größte Krise seit Bestehen der kommerziellen Luftfahrt, mit weitreichenden Folgen für die am Flughafen Wien tätigen Fluglinien. Der europäische Flugverkehr kam 2020 monatelang effektiv zum Stillstand. Eine Situation, die für viele Airlines existenzbedrohend ist. Weltweit gesehen rechnet der Branchenverband IATA (International Air Transportation Association) für 2020 mit einem Rückgang von 60,5% bei der Anzahl der abgeflogenen Passagiere. Eine verfügbare und wirksame Impfung sowie ein umfangreiches Testangebot sollen 2021 zu einer Erholung führen, ein Passagiervolumen im Ausmaß von rund 50% des Niveaus vor der Corona-Krise wird prognostiziert. Der Luftgüterverkehr hat während der Coronavirus-Pandemie die globalen Versorgungs- und Lieferketten unterstützt und hat dadurch weniger stark unter der Krise gelitten. 2020 wird von einem Rückgang von -11,5% ausgegangen, gemessen an Fracht- und Post-Tonnenkilometern. 2021 soll bereits wieder das Niveau von 2019 erreicht werden (+13,1%). (Quelle: IATA Economic Performance of Airline Industry 11/2020).

Derzeit ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen aus dem Jahr 2019 erst wieder mittelfristig erreicht werden kann. Die Erfahrungen aus bisherigen Krisen wie 9/11 (2001), die Finanzkrise in 2008/2009 oder auch frühere Pandemien wie SARS (2003) zeigen allerdings, dass der Flugverkehr generell eine hohe Resilienz aufweist und sich nach Einbrüchen innerhalb weniger Jahre wieder vollständig erholt. Auch das Segment der Low-Cost-Carrier (LCC) ist stark von dem herausfordernden Branchenumfeld betroffen. Level Europe, die Low-Cost Tochter der IAG, musste im Juni 2020 Konkurs anmelden und auch die von Wien aus operierende Ryanair Tochter Laudamotion musste Restrukturierungsmaßnahmen durchlaufen, um die Krise zu überstehen. Nach langwierigen Verhandlungen konnte der geplante Rückzug aus

Wien verhindert werden, die Airline wird ihre Basis in Wien aber deutlich verringern, statt 16 Flugzeugen werden vorerst nur mehr 10 in Wien stationiert. Dies ist ein positives Zeichen für die Bekenntnis zum Standort Wien, die Entwicklung wird jedoch weiterhin genau beobachtet, da Low-Cost-Carrier grundsätzlich flexibler in der Stationierung ihrer Fluggeräte sind. Des Weiteren wurde die Laudamotion GmbH in Wien geschlossen und alle Assets an die neue Ryanair Tochter Lauda Europe Ltd. in Malta übertragen. Wie sich die Wettbewerbssituation am Flughafen Wien nach der Coronavirus-Pandemie präsentiert, kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Austrian Airlines ist mit einem Anteil von 38,7% (2019: 43,2%) am gesamten Passagieraufkommen am Standort Wien der größte Kunde der FWAG. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Auch Austrian wurde schwer von der Coronavirus-Pandemie getroffen. Der Fortbestand der Airline konnte nur mit Hilfe eines staatlich unterstützten Rettungspaketes in der Höhe von insgesamt 600 Mio. Euro gewährleistet werden. Anfang Juli 2020 wurde der von der Republik geleistete Zuschuss in der Höhe von 150 Mio. Euro von der EU bewilligt. Weitere 150 Mio. Euro leistet die Lufthansa als Eigenkapitalzuschuss und 300 Mio. Euro werden durch einen Bankkredit aufgebracht (mit Haftungsübernahme im Ausmaß von 90% durch die Republik). Seitens der österreichischen Bundesregierung wurde das Paket an Bedingungen bzw. Auflagen mit Fokus auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit geknüpft. Insgesamt sind das Rettungspaket und die Restrukturierungsmaßnahmen ein positives Zeichen für den Fortbestand der Austrian und auch für das Vertrauen, das die Lufthansa in ihre Tochtergesellschaft setzt. Das Rettungspaket hilft, das Wiener Luftfahrt-Drehkreuz nach Zentral- und Osteuropa sowie die Langstrecke langfristig abzusichern. Unwägbarkeiten bleiben allerdings hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und insbesondere hinsichtlich zukünftiger Investitionsentscheidungen des Mutterkonzerns Lufthansa bestehen. Die notwendige Erneuerung der Langstrecke der AUA könnte durch die krisenbedingte Belastung der freien Finanzmittel des Mutterkonzerns Lufthansa zumindest zeitlich nach hinten verschoben werden. Das hätte negative Auswirkungen auf die Anzahl der angebotenen Destinationen in der Langstrecke und würde die Passagierentwicklung am Flughafen Wien negativ beeinflussen.

In der unmittelbaren Catchment Area des Flughafen Wien werden insbesondere die Entwicklungen am Flughafen Bratislava als relevant erachtet und genau beobachtet. Die ausländischen Flughafenbeteiligungen in Malta (vollkonsolidiert) und Košice (at-Equity-Konsolidierung) unterliegen ebenfalls den oben genannten branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. Der Flughafen Malta ist als klassische Feriendestination sehr stark von der Coronavirus-Pandemie betroffen. Wie bei den meisten europäischen Flughäfen kam der Verkehr ab ca. Mitte März 2020 quasi komplett zum Erliegen. Der Flughafen Malta öffnete ab 1. Juli wieder für Reisende aus den meisten europäischen Ländern. Auch der Home Carrier Air Malta (Marktanteil 2020: 29,5%) nahm den Flugbetrieb mit 1. Juli wieder auf. Wie in allen europäischen Ländern blieb der Flugverkehr in den Sommermonaten jedoch auch hier deutlich unter dem Vorjahresniveau, und nahm im Verlauf der zweiten Jahreshälfte stetig ab. Insgesamt wurden am Flughafen Malta 2020 im Vergleich zum Vorjahr nur 23,9% der Passagiere abgefertigt. Wie sich die Coronavirus-Pandemie auf die ohnehin schwierige wirtschaftliche Situation der Air Malta auswirkt bleibt abzuwarten. Die Wahrscheinlichkeit einer weitreichenden Neuausrichtung der Airline hat sich durch die Krise jedoch erhöht.

Ein Ausfall der Airline hätte kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafen Malta. Mittel- und langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazi-

täten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden. Der Flughafen Košice ist ebenfalls stark von der Coronavirus-Pandemie betroffen. So konnten 2020 nur 17,4% des Passagieraufkommens vom Vorjahr erreicht werden. Zwar wurde im Oktober eine neue Route nach Liverpool aufgenommen, der Verkehr kam aber über weite Strecken des Jahres, wie in allen europäischen Ländern, fast komplett zum Erliegen. Im Rahmen von betriebswirtschaftlichen Optimierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen von Airlines besteht immer das Risiko, dass Verbindungen von und zu Regionalflughäfen gestrichen bzw. ausgedünnt werden. Die Coronavirus-Pandemie hat dieses Risiko nun noch vergrößert. Wie sich die Situation am Flughafen Košice nach der Krise präsentiert, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Die Coronavirus-Pandemie stellt so wie die gesamte Flugbranche auch den Bereich Abfertigungsdienste vor große Herausforderungen. Die hohe Wettbewerbsintensität zwischen den Airlines erhöht seit Jahren den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister. Die durch die Krise sinkenden Volumen werden den Margendruck nur noch verstärken. Der Rückgang der Flugzeugbewegungen führt tendenziell auch zu einer Reduktion der Arbeitsproduktivität, da Skaleneffekte nur in einem geringeren Ausmaß realisiert werden können. Aufgrund der seit Jahren herausfordernden Situation wurden jedoch schon 2018 eine Vielzahl an Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz der Arbeitsabläufe entlang der gesamten Wertschöpfungskette erarbeitet, die 2019 Schritt für Schritt erfolgreich umgesetzt wurden und zu einer nachhaltigen Steigerung der Produktivität führen. Auch 2020 ist der Bereich Abfertigungsdienste Marktführer im Ramp-Handling sowie auch in der Frachtabfertigung. Das Risiko von Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen von langfristigen Dienstleistungsverträgen mit den wichtigsten Key Accounts (Austrian Airlines, Wizz, Ryanair/Lauda und Lufthansa) und hohe Qualitätsstandards abgesichert. Auch der Cargo Bereich ist mit einem Minus von 23,2% gegenüber dem Vorjahr stark von der Coronavirus-Pandemie betroffen, wenngleich die Rückgänge in diesem Bereich vor allem durch den stärkeren Einsatz von Frachtflugzeugen doch deutlich geringer ausfallen. Allerdings stellt auch in der Fracht die Möglichkeit einer länger andauernden Rezession einen Unsicherheitsfaktor dar. Aktuelle Schätzungen der IATA zufolge wird der weltweite Frachtmarkt 2021 wieder zulegen, allerdings ist diese Prognose mit großer Unsicherheit behaftet. (Quelle: IATA Economic Performance of Airline Industry 11/2020). Voraussetzung für ein Wachstum ist eine großflächige Wiederaufnahme von Passagierflugverbindungen, um Belly Fracht (transportierte Fracht in Passagierflugzeugen) wieder vermehrt einsetzen zu können. Auch wenn Flugbewegungen und Frachtaufkommen in den kommenden Perioden wachsen, wird es Jahre dauern, bis das Vorkrisenniveau wieder erreicht wird. Im Lichte dessen wird auch zukünftig der Schwerpunkt auf der Steigerung der Produktivität liegen. Positiv in allen Bereichen wirkt sich der Einsatz größerer Flugzeuge auf die Erlöse des Geschäftsbereichs Abfertigungsdienste aus.

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

Auch der Retail-&-Properties-Bereich ist von der Coronavirus-Pandemie stark betroffen. Die durch die geringe Auslastung bedingten Terminalsperren belasten das Ergebnis durch den verminderten Bestandszins, und es konnten auch nicht alle Mieter gehalten werden. Kurzfristig ist somit auch bei einem graduellen Anstieg der Passagierzahlen mit geringeren Auslastungen

der vermieteten Flächen zu rechnen. Langfristig geht der Flughafen Wien aber davon aus, dass die Auslastung wieder das Niveau vor der Krise erreicht.

Finanz- und Investitionsrisiken

Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement zuständig und überprüft die entsprechenden Risikopositionen regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings. Der sukzessive Abbau der variablen Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG bereits deutlich reduziert. Der bestehende EIB-Kreditvertrag enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags haften nunmehr drei Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen für den Kreditrestbetrag, aktuell € 275 Mio. Der Zinssatz ist auf die Restlaufzeit fixiert. Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie die verwendeten Finanzinstrumente, um diesen Risiken zu begegnen, finden sich im Konzernanhang unter Anhanglerläuterung (37). Die bereits oben angesprochenen allgemeinen bzw. spezifischen Marktrisiken sowie länderspezifische, politische und regulatorische Risiken in Malta und der Slowakei können die mittelfristige Planung der Beteiligungen am Flughafen Malta bzw. Košice negativ beeinflussen und zu Wertminderungen von Vermögen, Firmenwerten bzw. Beteiligungsansätzen führen. Investitionsprojekte der FWAG unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfällen, Baukostensteigerungen oder Veränderungen in der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt daher eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts. Sofern von den Projektbeteiligten spezielle Risiken erkannt werden (z.B. kontaminiertes Erdreich), werden diese im Rahmen der entsprechenden Vor- und Nachkalkulation berücksichtigt. Die einzuhaltenden Vorschriften bezüglich Projektorganisation, Prüf- und Freigabeschritten im Rahmen der Abwicklung von Bauprojekten wurden von der FWAG in einem eigenen Bauhandbuch (BHB) als verbindliche Konzernanweisung festgelegt. Sämtliche Investitionsprojekte erfolgen unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die derzeitige Krise durch die Coronavirus-Pandemie führte dazu, dass eine Vielzahl der Investitionsprojekte im Zuge des umfangreichen Sparprogramms verschoben wurden. Der Fokus liegt gegenwärtig auf dem Überstehen der Krise, danach wird das Investitionsprogramm neu bewertet. Der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) stellt ein Schlüsselprojekt für die langfristigen Entwicklungs- und Wachstumspotenziale der FWAG dar, ist höchstgerichtlich und somit unanfechtbar genehmigt und wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt. Allerdings wird sich als Folge der Pandemie und der heute abschätzbaren Passagierentwicklung, das Erreichen der Kapazitätsgrenzen im bestehenden 2-Pisten System deutlich hinter das Jahr 2025 verschieben. Sämtliche Bewertungen von Vermögenswerten erfolgten unter der Prämisse des Fortbestehens der Drehscheibenfunktion des Flughafen Wien als Ost-West-Hub.

Operative Risiken

Die Verkehrsentwicklung wird überdies von überregionalen und externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen latenten Risiken (Pandemien, Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen, Streiks, etc.) beeinflusst. Lokale Schadensrisiken, wie etwa Feuer, Naturgewalten, Unfälle oder Terror am Standort, sowie der Diebstahl bzw. die Beschädigung von Vermögenswerten stellen ebenfalls Risiken aus dem operativen Betrieb dar. Mit entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen bzw. Notfallplänen sowie mit hohen Sicherheitsstandards leistet der Flughafen Wien eine wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse.

Diese Risiken sind durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung, etc.). Da der Flughafen Wien eine kritische Funktion als zentraler Infrastrukturanbieter und Rückgrat der internationalen Vernetzung im gesamten osteuropäischen Raum wahrnimmt, werden besonders hohe Ansprüche an die Verfügbarkeit, die Zuverlässigkeit, die Qualität sowie die Datensicherheit der eingesetzten IKT-Systeme (Informations- und Kommunikationstechnologie) gestellt. Durch die Einbindung des Risikomanagements in die Planungsprozesse können Risiken bei IKT-Projekten frühzeitig identifiziert, analysiert wie auch bewertet und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos eingeleitet werden. Zu den wesentlichsten operativen IKT-Risiken zählen mögliche Ausfälle zentraler IKT-Infrastruktureinrichtungen und -services, die Beeinträchtigung der Grundversorgung bzw. die Zerstörung von zentraler IKT-Infrastruktur sowie ein möglicher Verlust von sensiblen Daten. Für sämtliche betriebskritische IKT-Systeme, wie beispielsweise das Kernsystem des Flughafen Wiens „mach2“ oder das ERP-System (Enterprise Resource Planning) SAP, stehen Überwachungssysteme sowie Notfallprozeduren nach aktuellem Stand der Technik zur Verfügung, wodurch eine frühzeitige Erkennung, Analyse und Bewältigung von Vorfällen möglich ist und somit ein hoher Grad an Zuverlässigkeit erreicht werden kann. Aufgrund des geschäftlichen Erfordernisses werden IKT-Systeme in der Regel redundant und, wo nötig, hochverfügbar implementiert, sodass ein Ausfall von einzelnen Komponenten die Verfügbarkeit der Gesamtsysteme nicht gefährdet. Bei der Basisinfrastruktur (Strom-, Wärme- und Kälteversorgung, Wasser und Abwasser) bestehen Risiken hinsichtlich der Verfügbarkeit zentraler Systeme. In diesem Bereich wurden und werden kontinuierlich Maßnahmen entwickelt, um größtmögliche Ausfallsicherheit zu erreichen (z.B. Ringleitungen).

Aufgrund der erforderlichen Verlagerung von Mitarbeitern und Geschäftsprozessen ins Home-Office wurden zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen wie z.B. Multifaktor Authentifizierung und tiefgehendes Monitoring von Sicherheitsvorfällen am Flughafen Wien implementiert, um weiterhin ein hohes Maß an IT-Sicherheit für das Unternehmen zu garantieren. Auch am Malta International Airport sind Pläne für Notfallmaßnahmen, Krisen- sowie betriebliches Kontinuitätsmanagement in Kraft gesetzt. Diese werden regelmäßig überprüft und aktualisiert, um sicherzustellen, dass schnell und effektiv auf Störungen des operativen Betriebs reagiert werden kann. Die FWAG ist sich der hohen Bedeutung motivierter und engagierter Mitarbeiter bei der Erreichung der Unternehmensziele bewusst. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden deshalb zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt. Darüber hinaus werden zahlreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen umgesetzt.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der FWAG lässt trotz der erheblichen Herausforderungen durch die Coronavirus-Pandemie keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen, weshalb der Fortbestand des Unternehmens auch zukünftig gesichert ist. Die FWAG verfügt über ausreichend Mittel, um die Krise zu überstehen.

Innovationsmanagement

Als modernes und zukunftsgerichtetes Unternehmen sind das Forcieren von Innovation und das Nutzen von Chancen für die FWAG von zentraler Bedeutung. Als Bereitsteller kritischer Infrastruktur und Dienstleister in vielfältigen Geschäftssegmenten gibt es zahlreiche Beweggründe für bzw. Anforderungen an ein zeitgemäßes Innovationsmanagement im Konzern. Speziell in Zeiten von Krisen entsteht ein hoher Druck nach neuartigen Lösungsansätzen, welche durch Unternehmen mit hohen Innovationskapazitäten vorteilhaft genutzt werden können. 2020 konnte die Partnerschaft mit der weltweit renommierten Innovationsplattform „Plug and Play“ vertieft und erste erfolgreiche Projekte umgesetzt werden. Die innovative Zusammenarbeit führte auch dazu, dass die FWAG mit dem begehrten „TRAVEL GLOBAL INNOVATION AWARD 2020“ von „Plug and Play“ ausgezeichnet wurde. Mit diesem Preis werden Unternehmen gewürdigt, die außergewöhnliches Engagement bei der Einbindung von Technologie-Startups für die Entwicklung digitaler Innovationen zeigen. Im Berichtsjahr wurden durch das Innovationsmanagement zahlreiche Projekte initiiert und begleitet: So wurde mit den COVID-19 Tests im Health Center Vienna Airport bereits Anfang Mai ein Angebot geschaffen, welches weltweit zu diesem Zeitpunkt einzigartig war (was auch zu einer breiten internationalen Berichterstattung führte) und durch welches bis zum Jahresende weit über 100.000 Kundinnen und Kunden auf das Vorhandensein einer Viruserkrankung mit SARS-CoV-2 getestet werden konnten. Darüber hinaus wurden durch die Inbetriebnahme des Office Park 4 vielversprechende Angebote im Bereich des Co-Working Space sowie des Conferencing geschaffen, die in Österreich ihresgleichen suchen. Durch die enge Zusammenarbeit mit Technologie-Startups konnten zudem große Schritte in Zukunftsthemen wie „Chatbots“ oder „Robotic Process Automation“ gemacht werden.

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess

Der Vorstand ist gemäß § 82 AktG für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verantwortlich. Nachfolgend wird dargestellt, wie der Vorstand der FWAG dieser gesetzlichen Anforderung nachkommt. In Beteiligungsgesellschaften ist die jeweilige Geschäftsführung für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des jeweiligen Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie für die Einhaltung der in diesem Zusammenhang bestehenden konzernweiten Richtlinien und Vorschriften in letzter Instanz verantwortlich. Die Auswirkungen der seit Mitte März 2020 geltenden Kurzarbeit in der Flughafen Wien AG mit einer Reduktion der Arbeitszeit auf bis zu 10% sowie der Umstellung zahlreicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens auf Home-Office auf das interne Kontrollsystem (IKS) wurden geprüft und entsprechende Anpassungen – vor allem technischer Art – vorgenommen.

Merkmale des internen Kontrollsystems der FWAG

Die Ausgestaltung des IKS der FWAG wurde in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des internen Kontrollsystems der FWAG sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften. Das IKS im weiteren Sinne umfasst außerdem die Sicherung des Vermögens sowie die Sicherstellung der Vollständigkeit der Leistungserfassung und -abrechnung. Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) herangezogen. Demnach umfasst ein internes Kontrollsystem die nachfolgend beschriebenen Komponenten: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware, die die Möglichkeit bietet, Risiken und Kontrollen prozessbezogen in Zusammenhang zu setzen.

Kontrollumfeld

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

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

Risikobeurteilung

Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind. Die Wesentlichkeit ergibt sich aus einer Kombination aus Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Auswirkung (Schadenshöhe). Für die letztgenannte Größe wird der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Für die Bestimmung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird seit 2019 ein erweitertes Bewertungsmodell mit einer Reihe von qualitativen Aspekten auf Basis eines gewichteten Scoring-Modells verwendet. Berücksichtigt werden unter anderem Aspekte wie die Komplexität und der Automatisierungsgrad von Prozessen oder das Vorhandensein von spezifischen organisatorischen Sicherungsmaßnahmen. Die Ergebnisse dieser erweiterten Risikobeurteilung dienen als Basis für die Planung der Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision. Bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses müssen punktuell Einschätzungen über zukünftige Entwicklungen vorgenommen werden. Dadurch entsteht das immanente Risiko, dass die zukünftige geschäftliche Entwicklung von diesen Planungsprämissen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte bzw. Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Einbringlichkeit von Forderungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen (siehe dazu Konzernanhang IV. „Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen“).

Kontrollmaßnahmen

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften und beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. Dadurch wird potenziellen Fehlern oder Abweichungen in der Finanzberichterstattung vorgebeugt bzw. werden sie entdeckt und korrigiert. Die Kontrollmaßnahmen reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch das Management und das Controlling bis hin zur spezifischen Überleitung von Konten und zur Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen. Kontrollmaßnahmen in Bezug auf die IT-Sicherheit stellen einen Eckpfeiler des internen Kontrollsystems dar. So unterliegen sensible Tätigkeiten einer restriktiven Vergabe von IT-Berechtigungen. Für Rechnungslegung und Finanzberichterstattung werden die ERP-Software SAP (inkl. SAP-BPC) und PC Konsol verwendet. Die Funktionsfähigkeit des Rechnungslegungssystems wird u.a. durch automatisierte IT-Kontrollen gewährleistet.

Information und Kommunikation

Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich der Finanzberichterstattung werden vom Management regelmäßig aktualisiert und über das Intranet oder interne Aushänge an alle betroffenen Mitarbeiter kommuniziert.

Überwachung

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

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

Forschung und Entwicklung

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

Im Jahr 2020 wurden u.a. folgende Themen fertiggestellt bzw. umgesetzt:

→ **Beladungsplanung Technologie-Upgrade**

Das für die Beladungsplanung von Flugzeugen verwendete System ist eine Eigenentwicklung und wurde einer Überarbeitung unterzogen, um den Benutzern neue Funktionen und state-of-the-art Benutzer-Oberflächen zur Verfügung zu stellen. Im Jahr 2020 wurde die Modernisierung des Moduls für Loadsheeting Agents abgeschlossen.

→ **Flightplan Automatisierung**

Die bislang manuellen Flugplanspeicherungsprozesse wurden durch ein neues, automatisiertes Flugplanungssystem abgelöst. In Zeiten von Saisonflugplanwechseln fiel ein großer, manueller Arbeitsaufwand an, der somit reduziert werden konnten.

→ **Sicherheitskontrolle 4.0**

Um die Sicherheit und den Komfort für Passagiere zu erhöhen sowie gleichzeitig den dafür eingesetzten Personalaufwand gleich belassen zu können, wurde eine neuartige Sicherheitskontrolle konzipiert bzw. ein Grobentwurf erstellt. Hierfür wurde bereits ein Patent angemeldet.

→ **Chatbot**

Um die Akzeptanz von Informationsbereitstellung mit interaktiven, maschinellen Lösungen zu validieren, wurde für das Gesundheitszentrum ein Pilotprojekt mit Auskünften zu Covid-Tests durchgeführt. Dieses wurde später so erweitert, dass auch im Terminal aktuelle Informationen zu den Covid-Maßnahmen und den Gastro- und Shoppinganbietern per Chatbot verfügbar waren.

Insgesamt wurden 2020 Kosten in Höhe von € 0,6 Mio. (2019: € 1,7 Mio.) für die Entwicklung und Einführung von neuen Systemen erfasst.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB

Nachhaltigkeit ist für das Management und für die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG von herausragender Bedeutung. Der schonende Umgang mit Ressourcen, Verantwortung für das Umland und dessen Bürger, seinen Stakeholdern, darunter Passagiere, Mitarbeiter, Partner, und Kunden, ist Teil der Unternehmenskultur. Die FWAG bekennt sich vorbehaltlos zu ihrer ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung. Ein wichtiges Anliegen ist es dabei, die vielfältigen Ziele balanciert zu verfolgen und an der nachhaltigen Entwicklung sowohl des Unternehmens als auch der Region aktiv mitzuwirken. Nähere Informationen zum Geschäftsmodell der FWAG sind im Kapitel „Die Flughafen-Wien-Gruppe“ zu Beginn des Lageberichts angeführt. Risiken, die Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren haben könnten, sind im Kapitel „Risiken der zukünftigen Entwicklung“ des Lageberichts beschrieben. Der Flughafen Wien veröffentlicht regelmäßig einen Nachhaltigkeitsbericht. Die Kennzahlen und Daten des Nachhaltigkeitsberichts werden unter www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht einmal jährlich Ende Mai auf den neuesten Stand gebracht. Der derzeit publizierte Nachhaltigkeitsbericht 2017 berichtet über die Jahre 2015 bis 2017 sowie über die künftigen Nachhaltigkeitsziele. Er entspricht den Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards) und erreichte die Anwendungsebene „In Accordance Core“ und bezieht zudem die branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber mit ein. Der Bericht wurde extern vom TÜV Süd geprüft. Üblicherweise wird der Nachhaltigkeitsbericht alle drei Jahre publiziert. Die Publikation des nächsten umfassenden Nachhaltigkeitsberichts, der über die Jahre 2018 bis 2021 berichten wird, ist aufgrund der Coronavirus-Pandemie und der daraus resultierenden Einschränkungen und Sparmaßnahmen erst für den Sommer 2022 geplant. Die Berichte über Nachhaltigkeitskonzepte gibt es auch für die Flughäfen Malta und Košice. Der Nachhaltigkeitsbericht des Flughafens Malta wird auf der Website (www.maltairport.com) veröffentlicht.

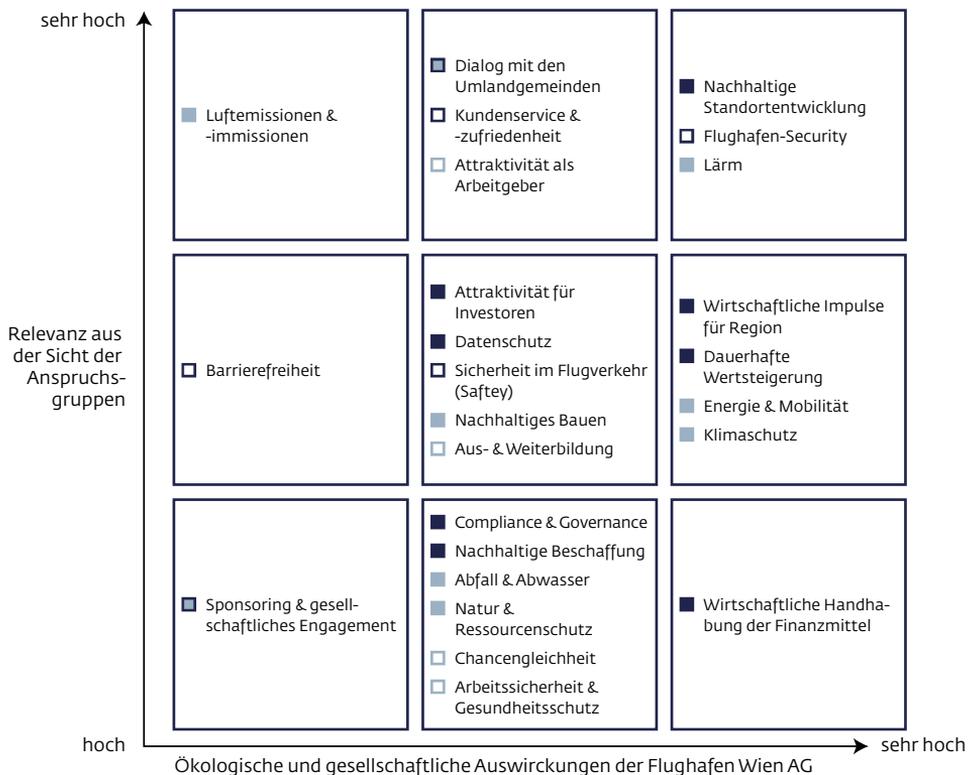
Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte des Unternehmens wurden in einem Prozess, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante, externe Stakeholder umfasst, definiert. Dies geschah unter anderem im Rahmen der regelmäßigen Stakeholder Kommunikation wie z. B. dem Dialogforum oder in regelmäßigen Kundenbefragungen. Zusätzlich wurde eine Umfrage, die die relevanten Stakeholder mit einbezog, durchgeführt. Diese Wesentlichkeitsmatrix ist Grundlage für den Nachhaltigkeitsbericht.

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

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

→ Die Wesentlichkeitsmatrix der Flughafen Wien AG



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

Nachhaltigkeitsmanagement

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

→ **Kundenorientierung:**

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

→ **Professionalität:**

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

→ **Wirtschaftlichkeit:**

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

→ **Respekt:**

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

Umweltbelange

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich über die Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen hinaus zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen ihres Geschäftsbetriebs. Die FWAG hat sich vor allem zum Ziel gesetzt, ihren Energieverbrauch weiter zu senken, die Auswirkungen der Lärmemissionen zu mindern und den dem Flughafen Wien anzurechnenden CO₂-Ausstoß weiter zu senken und mittelfristig CO₂-neutral zu werden. Der Flughafen Wien hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach der ISO-Norm 14001 sowie nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt. Die erstmalige Eintragung der FWAG in das EMAS-Register fand 2015 statt. Das Zertifikat hat eine Gültigkeit von drei Jahren und wird nach Abhaltung eines externen Re-Zertifizierungs-Audits erneuert ausgestellt. Dazwischen überprüfen jährliche Überwachungs-Audits die Erreichung der gesetzten Ziele und die Einhaltung der festgelegten Regeln. Nach der Re-Zertifizierung 2018 fanden 2019 und 2020 externe Überwachungsaudits statt. 2021 ist wieder ein Re-Zertifizierungsaudit geplant. Zudem erfüllt der Flughafen mit EMAS die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes. Im Rahmen des UMS werden Umweltaspekte und deren Auswirkungen erfasst, relevante Themen identifiziert und mittels Nutzwertanalyse bewertet. Weiters werden Umweltpolitik, Ziele und Maßnahmen festgelegt und sowohl deren Fortschritt als auch die Performance des gesamten Systems anhand von festgelegten Kennzahlen, jährlichen Managementreviews sowie im Rahmen von internen und externen Audits regelmäßig überprüft. Das UMS stellt auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicher. Dazu werden alle umweltrelevanten Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Bescheide) identifiziert, in einer Umweltdatenbank erfasst und die daraus entstehenden Verpflichtungen umgesetzt und überprüft. Die Verantwortung für die erfolgreiche Umsetzung des UMS liegt beim Vorstand und bei den Führungskräften entsprechend der Linienorganisation der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umweltmanager, angesiedelt im Geschäftsbereich „Operations“, Abteilung „Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement“, koordiniert und steuert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz. Dabei wird er von einem Umweltteam unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen der verschiedenen Unternehmensbereiche zusammensetzt. Der Flughafen Wien konnte sich seit 2015 in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Der Gesamtenergieverbrauch der FWAG konnte im Zeitraum 2015 bis 2020 um 62.800 Mwh reduziert werden, das entspricht einem Minus von rund 34%. Darüber hinaus wurden 2020 weitere € 0,5 Mio. (2019: € 0,9 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Lärmschutzprogramm). Im Fokus standen dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, sowie der Ausbau von BIM und Akternativenergie.

Energieeffizienzprogramm

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und bereits zahlreiche Projekte umgesetzt. Die fünf Photovoltaik-Anlagen am Standort Flughafen Wien haben eine Peakleistung von rund 2.000 kWp, wodurch im Jahr 2020 ein jährlicher Ertrag von über 2,0 Mio. kWh generiert werden konnte. Außerdem werden in 2021 zusätzlich Solarmodule auf den Dächern der Parkhäuser 3 und 8 mit einer Gesamt-Peakleistung von 1.150 kWp angebracht. Damit vergrößern sich die Solarflächen am Wiener Airport um etwa die Hälfte auf

rund 16.000m². Die Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf die energieeffizientere LED Technologie wird laufend fortgesetzt. Der Flughafen Malta setzt ebenfalls Photovoltaikanlagen zur Stromerzeugung ein und hat auf LED Beleuchtung umgestellt. Die Erweiterung der Photovoltaik-Anlagen ist nur eine von vielen Maßnahmen im Rahmen des energieeffizienten Umweltmanagements am Flughafen Wien. So wird die E- Flotte mit aktuell mehr als 380 E-Fahrzeugen laufend ausgebaut. Ein weiterer Fokus liegt auf der nachhaltigen Bauweise für künftige Gebäude wie dem Office Park 4 sowie der Energieoptimierung bestehender Bauten mittels der eigens entwickelten Smart City Steuerungssoftware. Nicht zuletzt werden dienstliche Flüge der FWAG-Mitarbeiter durch den Kauf von CO₂-Zertifikaten kompensiert.

Smart Airport City

Um den Verbrauch von Strom, sowie von Kälte und Wärme zu optimieren, hat die Flughafen Wien AG mit der Technischen Universität Wien 2017 ein Entwicklungsprojekt gestartet, womit ein Prototyp einer computergestützten „virtuellen Stadt“ entsteht, mit dem der Verbrauch an elektrischer Energie, Kälte oder Wärme simuliert und in der Folge optimiert werden kann. Darauf aufbauend werden Szenarien zur Instandhaltung, Verbesserung und Erweiterung der Smart Airport City erstellt, um Kapazitäten zu optimieren und eine bestmögliche Verbrauchssteuerung zu erreichen.

Eröffnung des Office Park 4

Der Office Park 4 wurde nach rund zweieinhalb Jahren Bauzeit im September 2020 eröffnet. Das Gebäude bietet Raum für rund 2.500 Beschäftigte. Der neue Office Park besticht durch flexible Arbeitsbereiche, vielfältige Co-Working Angebote und topmoderne Eventflächen. Bei der Planung wurde besonders auf Energieeffizienz Bedacht genommen. Hierbei flossen auch erste Erkenntnisse der Smart Airport City ein. Der Energieverbrauch liegt bei weniger als einem Drittel im Vergleich zu konventionellen Büros. Die zu etwa 60 Prozent transparente Fassadenfläche lässt viel Tageslicht in die Räumlichkeiten des Office Park 4 und berücksichtigt durch ihre spezielle Formung gleichzeitig den Wind, der das Gebäude umströmt. Vorzeigecharakter hat der Office Park 4 in Hinblick auf seine nachhaltige Bauweise. Eine große Rolle spielt der Einsatz der Geothermie – das Kühlen und Heizen mit thermischer Energie. Außerdem befindet sich auf dem Dach des Office Park 4 eine Photovoltaikanlage für die optimale Nutzung von nachhaltigen Energiequellen. Der Office Park 4 wurde noch vor seiner Fertigstellung von der Österreichischen Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (ÖGNI) mit dem Platin-Vorzertifikat ausgezeichnet.

Fluglärmmanagement

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

Lärmschutz

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafens Wien hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel. Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht übernimmt der Flughafen 50% bis 100% der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen. Bis Ende 2020 wurde auf diese Weise für 6.306 Objekte ein bauphysikalisches Gutachten erstellt und für 2.975 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Ein positiver Nebeneffekt: Durch bessere Gebäudedämmung und weniger Heizkosten, konnte in den betroffenen Gebieten der CO₂-Ausstoß um ca. 1.300 Tonnen pro Jahr reduziert werden.

Emissionen und Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringen Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen bei. Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung und die Erstellung einer jährlichen CO₂-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden laufend Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren. Mithilfe einer CO₂-Emissionsbilanz beteiligt sich der Flughafen Wien auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System, www.airportcarbonaccreditation.org). Der Flughafen Wien wurde bereits im Jahr 2013 Level 1 zertifiziert, 2015 erfolgte der Aufstieg zum Level 2 und im Oktober 2016 wurde erstmalig die Level-3-Zertifizierung erreicht. Die Flughafen Wien AG hat im Berichtsjahr die Level-3-Zertifizierung beibehalten können. Diese Zertifizierung sieht eine Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässigen Unternehmen vor. Um diesen Level 3 zu erreichen, mussten alle am Standort ansässigen Unternehmen in Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung eingebunden werden. Trotz weiteren mittelfristigen Wachstums will der Flughafen Wien bis 2030 CO₂-Neutralität erreichen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird konsequent am Umweltprogramm gearbeitet. Um seine CO₂-Emissionen besser identifizieren zu können, trat auch der Flughafen Malta im Jahr 2016 dem ACI Airport Carbon Accreditation Programm bei und begann sich auf die Level 2 Zertifizierung vorzubereiten. Dazu wird ein detaillierter Ziel- und Maßnahmenplan erarbeitet, um die CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren. Der Flughafen Malta hat sich das Ziel gesetzt bis 2050 CO₂-Neutralität zu erreichen.

Abfall

Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und je nach Möglichkeit einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Gesamtmenge Abfall betrug im Jahr 2020 am Flughafen Wien 1.754 Tonnen (2019: 4.299 Tonnen). 2016 konnte am Flughafen Malta die Überwachung des Abfallmanagements und die Berichterstattung mit einem neuen Auftragnehmer verbessert werden. Die Gesamtmenge in 2020 betrug rund 567 Tonnen (2019: rund 1.276 Tonnen).

Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafens Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch der Flughafen-Wien-Gruppe ohne Kunden fiel 2020 im Vergleich zu 2019 um

rund 139.575 m³ auf 306.548 m³. Rechnet man die Kunden hinzu, sank der Verbrauch aufgrund der geringeren Passagieranzahl im Jahr 2020 um rund 34%.

Nachhaltige Beschaffung

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

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

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

Ausgewählte Kennzahlen

Standort Flughafen Wien		2020	Veränderung	2019
Passagiere	PAX	7.812.938	-75,3%	31.662.189
Verbrauch elektrische Energie	MWh	66.583	-27,5%	91.855
Wärmeverbrauch	MWh	37.405	-24,2%	49.329
Kälteverbrauch	MWh	16.812	-45,7%	30.967
Treibstoffverbrauch	MWh	17.734	-50,9%	36.093
Gesamtenergiebedarf	MWh	121.722	-31,3%	177.277
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	66.583	-27,5%	91.855
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	54,7	n.a.	51,8
Wasserverbrauch	m ³	306.548	-31,3%	446.123
Abwasseranfall	m ³	188.592	-46,2%	350.386
Gesamtmenge Abfall	t	1.754	-59,2%	4.299

Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) der Flughafen Wien AG im Jahr 2020 ist von 3.172 auf 3.140 (minus 1,0%) gesunken. Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt bei 3.669, eine Reduktion gegenüber dem Vorjahr von 7,6%.

Stichtagsbezogen waren zum 31. Dezember 2020 3.057 Mitarbeiter in der Flughafen Wien AG beschäftigt und somit um 184 Mitarbeiter weniger als zum Stichtag 31. Dezember 2019 (3.241 Mitarbeiter).

Die Flughafen-Wien-Gruppe betrachtet gerade in Zeiten der Krise seine Mitarbeiter als zentrale Ressource, da ihr Erfolg als Dienstleistungsunternehmen entscheidend von der fachlichen Kompetenz, Erfahrung sowie dem Engagement und Einsatz jedes einzelnen Mitarbeiters abhängt.

Gerade in Zeiten der Krise sind die Mitarbeiter eine zentrale Ressource, da ihr Erfolg als Dienstleistungsunternehmen entscheidend von der fachlichen Kompetenz, Erfahrung sowie dem Engagement und Einsatz jedes einzelnen Mitarbeiters abhängt. Im März des Jahres stand das Unternehmen vor der wohl größten Veränderung und gleichzeitig auch größten Herausforderung in seiner Geschichte. Anfang März beschloss die Regierung erste Landverbote für Luftfahrzeuge aus COVID-19 Risikogebieten. Mitte März wurde die Einreise stark reglementiert und kurz darauf verzeichnete die Flughafen Wien Gruppe einen Passagierrückgang von 70 - 80%. Bereits mit 16. März startete die von Vorstand und Betriebsrat verhandelte Corona-Kurzarbeit und neben der Aufrechterhaltung des noch vorhandenen Flugbetriebs stand auch die Umsetzung von Home-Office, wo möglich. Als Basis der Kurzarbeit diente die COVID-19 Sozialpartnervereinbarung. In der Kurzarbeit I wurden auf betrieblicher Ebene höhere Prozentsätze vereinbart (gesetzliche Regelung 90%-85%-80%; betriebliche Regelung 90%). In der Kurzarbeit II (ab 1.10.) wurde die Bezahlung auf 85% bzw. 90% reduziert. Die Verhandlungen für 2021 zur Umsetzung der ausschließlich gesetzlichen Rahmenbedingungen sind im Dezember abgeschlossen worden. Im Schnitt betrug im Zeitraum zwischen März 2020 und Dezember 2020 die Ersatzquote 50% bzw. die Leistungsquote 32%. Durch die Kurzarbeit sind Dienstverhältnisse gesichert, es wird einem Know-how-Verlust entgegengewirkt.

Aus- und Weiterbildung

Aufgrund der Kurzarbeit und der wirtschaftlichen Situation wurden die Aufwendungen für die Aus- und Weiterbildung 2020 fast vollständig zurückgefahren. In Summe wurden nur € 108.000 aufgewendet. Die Lehrlingsausbildung wurde – im Rahmen der Kurzarbeit – aufrechterhalten. Im November wurden 13 neue Lehrlinge aufgenommen und damit ein deutliches Zeichen für einen positiven Blick in die Zukunft gesetzt. Im Herbst wurden als Personalentwicklungsmaßnahme in allen Unternehmensbereichen Mitarbeitergespräche gestartet, um mit allen Beschäftigten die aktuelle wirtschaftliche Lage und die persönliche Situation zu besprechen.

Erfolgsabhängige Entlohnung für Führungskräfte

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

Mitarbeiterstiftung

Bereits vor 20 Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet, die 10% der Aktien der Flughafen Wien AG hält und den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter auszahlt. Im Jahr 2020 kam für 2019 kein Dividendenenertrag zur Ausschüttung.

Arbeitsstiftung

Die „offene Arbeitsstiftung Steyr“ kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten oder aus gesundheitlichen Gründen ihr Dienstverhältnis einvernehmlich lösen. Die Flughafen Wien AG ist seit Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2020 traten 5 Mitarbeiter der Stiftung bei.

Vorsorgemaßnahmen – betriebliche Pensionskasse und Vorsorgekasse

Für alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG mit Eintritt vor 1.11.2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersversorgung vom Unternehmen 2,5% eines Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Zudem wird jedem Mitarbeiter die Möglichkeit geboten, mit einem Betrag in gleicher Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt. Seit 1.1.2018 liegt die Gestionierung der Mitarbeitervorsorgekasse bei der Niederösterreichischen Vorsorgekasse (NÖVK).

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

Freiwillige Sozialleistungen

Mit freiwilligen Sozialleistungen steigert die Flughafen Wien AG die Motivation und Unternehmensidentifikation ihrer Mitarbeiter. So wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie mit Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden angeboten, die Essensversorgung für die Mitarbeiter finanziell unterstützt, sowie mit dem Vienna Airport Health Center eine weitreichende fachärztliche Versorgung mit rascher Terminverfügbarkeit für die Mitarbeiter sichergestellt.

Beruf und Familie

Die Familienfreundlichkeit des Unternehmens ist für eine ausgewogene Work-Life-Balance von entscheidender Bedeutung. Den Kindern aller Mitarbeiter der am Standort Wien ansässigen

Unternehmen steht ein Kindergarten auf dem Gelände des Flughafen Wien zur Verfügung. Die großzügigen und flexiblen Öffnungszeiten ermöglichen auch Mitarbeitern im Schichtdienst eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder ab dem Krabbelalter. Die Schwerpunkte des pädagogischen Angebots liegen auf Bilingualität, Bewegung und gesunder Ernährung. 2020 wurden Hilfestellungen zu Home-Schooling, Pflege von Angehörigen und Arbeiten im Home-Office im Rahmen des Schwerpunkts „familienfreundliches Unternehmen“ in dieser herausfordernden Zeit angeboten.

Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste

Nach der unerfreulichen Entwicklung der Arbeitsunfälle 2019, wurden die eingeleiteten Präventiv-Maßnahmen zur Reduktion der Unfälle Anfang 2020 fortgeführt. Die Maßnahmen und die rückläufige Verkehrsentwicklung infolge der Coronavirus-Pandemie, die ab Mitte März deutlich spürbar war, hat auch die Anzahl der Unfälle deutlich reduziert.

Die Pandemie hat darüber hinaus den Fokus der Präventivdienste von den ursprünglich geplanten Tätigkeiten wie Schulungen, Begehungen, Lehrlingswoche, BGF-Projekte etc. verlagert. Insbesondere die Arbeitsmedizin war hinsichtlich Corona-Schutzmaßnahmen, Mitwirkung im Krisenstab und Bereitstellung medizinischer Expertise gefordert. Home-Office, Kurzarbeit und angepasste Bautätigkeiten dominierten die Beratungstätigkeiten der Sicherheitsfachkräfte.

Im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung konnten trotz der veränderten Rahmenbedingungen konzernweite Impfaktionen gegen Masern, FSME und Influenza durchgeführt werden. Die Führungskräfte wurden laufend in Form von „Handlungsanweisungen für das Arbeiten am Flughafen aufgrund von Corona“ über Maßnahmen zum persönlichen Schutz und zum Schutz aller Mitarbeiter informiert.

Standort Wien	2020	Veränderung	2019	2018
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	71	-56,7%	164	131
1.000 MA-Quote	14,0	-53,2%	29,9	29,3

Diversität

Diversität stellt für die Flughafen Wien AG ein zentrales Thema dar. Deren Bedeutung für den Flughafen Wien zeigt alleine schon die Tatsache, dass derzeit unter den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen 65 Nationalitäten vertreten sind, die 11 unterschiedlichen Religionsbekenntnissen angehören. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz dieser großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern.

Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2020 bei rund 26%. Zurückzuführen ist diese niedrige Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als Arbeitgeber attraktiver zu machen, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen. Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil

– insbesondere in Führungspositionen – auszubauen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in der Flughafen Wien AG derzeit auf 13,2%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz sind in der Flughafen-Wien-Gruppe Grundvoraussetzung. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG beträgt 22%.

Flexible Arbeitszeitmodelle

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

Ältere Arbeitnehmer

Viele Mitarbeiter sind permanent hohen körperlichen Belastungen ausgesetzt. Maßnahmen zur Ermöglichung innerbetrieblicher Mobilität und das Angebot geeigneter Arbeitsplätze für diese Mitarbeitergruppe werden im Rahmen des Karriere- und Entwicklungs-Center (KEC) eingesetzt. So hat das KEC in den letzten beiden Jahren den unternehmensinternen Wechsel von insgesamt 33 älteren Dienstnehmern aus dem mit schwerer körperlicher Arbeit verbundenen Vorfeld-Bereich in eine neue gesundheitsschonendere Aufgabe im Terminalbereich koordiniert. An der Weiterentwicklung des KEC aufgrund der derzeitigen Krise wird intensiv mit dem Ziel gearbeitet, Mitarbeiter intern für zukünftig andere Aufgaben zu qualifizieren.

Menschen mit besonderen Bedürfnissen

Der Flughafen Wien arbeitet gemeinsam mit neun Hilfsorganisationen, Verbänden und Institutionen intensiv an der kontinuierlichen Verbesserung der Barrierefreiheit. Zu den Schwerpunkten Ausstattung, Leitsystem, Lifte, Treppen, Parkierung und Toiletten wurden gemeinsam Einzelmaßnahmen erarbeitet und umgesetzt.

Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter der Flughafen Wien AG	2020	Veränderung	2019
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	3.140	-1,0%	3.172
davon Arbeiter	1.890	-1,6 %	1.920
davon Angestellte	1.251	-0,1%	1.252
Personalstand (Stichtag, FTE)	3.057	-5,7%	3.241
davon Arbeiter	1.807	-6,5%	1.933
davon Angestellte	1.250	-4,5%	1.308
Personalstand (Köpfe)	3.669	-7,6%	3.963
Lehrlinge (Durchschnitt)	50	-3,9%	52
Durchschnittsalter in Jahren	42,9	2,4%	41,9
Betriebszugehörigkeit in Jahren	12,6	8,6%	11,6
Anteil Frauen in %	12,1	-2,7%	12,5
Aufwendungen für Weiterbildung in Te	504	-64,6%	1.422
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	71	-56,7%	164

Achtung der Menschenrechte

Das Unternehmen bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die Flughafen Wien AG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis, sondern ausschließlich innerhalb der Europäischen Union. Als Infrastruktur- und Dienstleistungsanbieter bezieht die Flughafen Wien AG auch lediglich fertige Endprodukte von ihren Lieferanten und hat keinen Einfluss auf deren Lieferkette. Der neben den Unternehmenswerten herrschende Code of Conduct enthält wesentliche Grundsätze über die Interaktion aller Mitarbeiter mit internen und externen Partnern. Da das Vertrauen von Kunden, Aktionären, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Leistung der Flughafen-Wien-Gruppe hat, ist die Integrität ein wesentlicher Eckpfeiler innerhalb des Unternehmens.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen sowie der respektvolle Umgang untereinander ist dabei von größter Wichtigkeit. Richtschnur dafür ist der Verhaltenskodex der FWAG. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv. Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Der Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance Officer. Er sorgt auch für die Schulung der betroffenen Mitarbeiter und informiert in internen Workshops über aktuelle gesetzliche Neuerungen etwa im Bereich des Korruptionsstrafrechts. Die FWAG unterliegt als Sektorauftraggeber bei Beschaffungen teilweise den Regeln des Bundesvergabegesetzes. Dabei wurden auch Vorkehrungen implementiert, die Korruption im Ansatz vermeiden sollen. Dies wird durch die Aktivitäten des zentralen Einkaufs und des zentralen Controllings sowie durch die konsequente Umsetzung des Vieraugenprinzips unterstützt.

Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und dem darauf beruhenden Börsegesetz ergeben, wurden vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden interne Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die potenziellen Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. So erhält jeder Mitarbeiter, der in einem compliance-relevanten Bereich arbeitet, eine persönliche Schulung, wie er mit vertraulichen Informationen umzugehen hat. Um die Sensibilität für die „Emittenten Compliance“ auch im restlichen Unternehmen zu erhöhen, werden alle Mitarbeiter im Intranet und in Artikeln in der hauseigenen Mitarbeiterzeitung über dieses Thema informiert. Am Flughafen Malta werden ebenfalls die lokalen börsegesetzlichen Regelungen sowie europäische Verordnungen umgesetzt und überwacht. Dazu dienen interne Richtlinien, die neben den gesetzlichen Bestimmungen auch allgemeine Verhaltensregeln umfassen.

Offenlegung gemäß § 243a UGB

1. Grundkapital und Aktienstückelung

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

Weitere Details zur Satzung bzw. Aktie sind auf der Website der Flughafen Wien AG unter www.viennaairport.com abrufbar.

2. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

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

3. Syndikatsvereinbarung

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

4. Aktien mit besonderen Kontrollrechten

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

5. Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

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

6. Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats

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

7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

Der Vorstand der Flughafen Wien AG hat von der Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 3. Mai 2019 zum Aktienrückkauf Gebrauch gemacht, gemäß § 65 Abs. 1 Z 8 AktG bis zu 840.000 Stück auf Inhaber lautende Aktien, dies entspricht bis zu 1% des Grundkapitals, zu einem Preis von € 30,00 bis € 38,00 im Zeitraum von 4. November 2019 bis 30. Juni 2020 zurückzukaufen. Im Berichtsjahr wurden 77.380 Aktien im Betrag von € 2.727.369,40 erworben. Das Rückkaufprogramm wurde am 29. Mai 2020 vorzeitig beendet.

8. Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 275,0 Mio.) wurde unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d. h. entweder direkt oder indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt.

9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

Corporate Governance

Der konsolidierte Corporate-Governance-Bericht gemäß § 267b UGB für das Geschäftsjahr 2020 ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter www.viennaairport.com veröffentlicht.

Nachtragsbericht

Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien reduzierte sich im Jänner 2021 um 90,5% auf 198.295 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im Jänner 2021 ein Minus von 88,9% auf 47.366 gegenüber dem Jänner 2020. Die Anzahl der Lokalpassagiere sank im selben Zeitraum um 91,1% auf 148.310. Das Frachtaufkommen ging leicht um 3,1% auf 19.735 umgeschlagene Tonnen zurück. Die Flugbewegungen reduzierten sich um 80,9%, das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) um 78,6%.

Entgelte 2021 am Flughafen Wien

Per 1. Jänner 2021 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltgesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

- | | |
|---|--------|
| » Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: | +1,45% |
| » Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: | +1,45% |
| » Infrastrukturentgelt Betankung: | +1,45% |

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

Das Sicherheitsentgelt beträgt im Jahr 2021 unter Berücksichtigung der Änderung gemäß Price-Cap-Formel € 8,44 pro abfliegender Passagier.

Prognosebericht

Prognose für Passagierentwicklung: Rund 15,9 Mio. Passagiere in der Flughafen-Wien-Gruppe und rund 12,5 Mio. Passagiere am Standort Wien erwartet.

2021 wird einen Aufschwung bringen, bleibt aber herausfordernd: Während sich aus heutiger Sicht die ersten drei bis sechs Monate noch schwach entwickeln werden, ist ab Sommer und im zweiten Halbjahr ein deutlicher Anstieg bei den Passagieren zu erwarten. Für den Standort Wien erwartet der Flughafen Wien rund 12,5 Mio. Reisende im Gesamtjahr 2021 und für die Flughafen-Wien-Gruppe (inkl. Beteiligungen) rund 15,9 Mio. Reisende. Wesentlich dafür werden aber eine möglichst rasche großflächige Durchimpfung und international einheitliche Reisebestimmungen sein.

Finanzausblick 2021:

Die Flughafen Wien Gruppe verfügt über eine solide wirtschaftliche Basis und plant, 2021 wieder aus der Verlustzone zu kommen, die Liquidität ist für alle vorhersehbaren Krisen-Szenarien ausreichend gesichert. Für das Geschäftsjahr 2021 werden aus heutiger Sicht ein Umsatz von € 430 Mio., ein positives EBITDA von € 150 Mio. und ein leicht positives Jahresergebnis von € 4 Mio. erwartet. Die Nettoverschuldung des Unternehmens wird voraussichtlich auf rund € 100 Mio. sinken. Die Investitionen werden bei rund € 62 Mio. liegen.

Schwechat, 11. März 2021

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



**Einzelabschluss 2020
der Flughafen Wien AG**

Bilanz der Flughafen Wien AG

Aktiva

	31.12.2020	31.12.2019
	€	T€
→ A) Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen und Rechte	11.516.951,73	8.679,1
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	816.254.086,37	854.251,1
2. technische Anlagen und Maschinen	130.862.969,29	150.522,4
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	61.590.356,16	67.090,1
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	138.007.390,02	127.386,1
Summe II	1.146.714.801,84	1.199.249,7
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	268.722.778,57	268.722,8
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	147.662.136,53	154.903,2
3. Beteiligungen	4.182.553,17	4.182,6
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	659.543,52	659,5
5. sonstige Ausleihungen	703.415,71	732,4
Summe III	421.930.427,50	429.200,5
Summe A)	1.580.162.181,07	1.637.129,3
→ B) Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	3.822.416,44	3.934,2
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenständen	86.764.578,40	191.327,5
davon mit einer Restlaufzeit < 1 Jahr	61.630.105,63	116.152,1
davon mit einer Restlaufzeit > 1 Jahr	25.134.472,77	75.175,4
III. Wertpapiere und Anteile		
1. sonstige Wertpapiere und Anteile	17.032.700,00	47.032,7
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	131.444.004,90	41.719,2
Summe B)	239.063.699,74	284.013,6
→ C) Rechnungsabgrenzungsposten	2.204.904,26	2.009,2
→ D) Aktive latente Steuern	34.497.110,03	31.456,2
Summe Aktiva	1.855.927.895,10	1.954.608,3

Passiva

	31.12.2020	31.12.2019
	€	T€
→ A) Eigenkapital		
I. Eingefordertes, gezeichnetes und einbezahltes Grundkapital	152.670.000,00	152.670,0
Eigene Anteile	-227.767,28	-87,1
Summe I	152.442.232,72	152.582,9
II. Kapitalrücklagen (gebundene)	117.885.085,80	117.744,4
III. Gewinnrücklagen		
1. gesetzliche Rücklage	2.579.158,88	2.579,2
2. andere Rücklagen (freie Rücklagen)	692.904.253,03	693.044,9
3. Rücklagen für eigene Anteile (gebunden)	-4.304.879,62	-1.718,1
Summe III	691.178.532,29	693.905,9
IV. Bilanzgewinn		
davon Gewinnvortrag: € 94.922.284,84; VJ: T€ 6,2	44.805.409,69	94.922,3
Summe A)	1.006.311.260,50	1.059.155,5
→ B) Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	596.797,54	631,7
→ C) Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	87.758.394,48	93.981,8
2. Rückstellungen für Pensionen	12.621.755,36	13.153,5
3. Rückstellungen für Steuern	0,00	9.450,8
4. sonstige Rückstellungen	133.081.894,11	222.421,2
Summe C)	233.462.043,95	339.007,3
→ D) Verbindlichkeiten	597.471.289,34	537.035,2
davon mit einer Restlaufzeit < 1 Jahr	282.471.289,34	197.035,2
davon mit einer Restlaufzeit > 1 Jahr	315.000.000,00	340.000,0
→ E) Rechnungsabgrenzungsposten	18.086.503,77	18.778,7
Summe Passiva	1.855.927.895,10	1.954.608,3

Gewinn- und Verlustrechnung der Flughafen Wien AG

vom 1. Jänner 2020 bis 31. Dezember 2020

	1.1. - 31.12.2020	1.1. - 31.12.2019
	€	T€
1. Umsatzerlöse	298.723.888,29	755.582,4
2. aktivierte Eigenleistungen	1.295.728,94	2.678,1
3. sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	756.570,34	1.336,3
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	7.788.162,24	4.201,8
c) Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	239.643,28	172,3
d) übrige Summe 3	55.525.204,88	1.135,9
Summe 3.	64.309.580,74	6.846,4
4. Betriebsleistung (Zwischensumme aus Z 1 bis 3)	364.329.197,97	765.106,9
5. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		
a) Materialaufwand	16.199.185,69	27.524,5
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	27.856.844,31	46.432,1
Summe 5.	44.056.030,00	73.956,6
6. Personalaufwand		
a) Löhne	71.735.729,83	83.702,1
b) Gehälter	71.992.830,04	88.134,3
c) Soziale Aufwendungen	49.891.821,45	71.120,1
davon für Altersversorgung	2.958.717,95	3.761,2
davon für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	5.915.650,37	19.165,8
davon für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	39.960.838,42	44.978,7
Summe 6.	193.620.381,32	242.956,5
7. Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf das Anlagevermögen € 8.013.152,47; Vorjahr: T€ 0,0	104.219.556,09	96.346,0

8. sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Z 18 fallen	344.808,71	530,5
b) übrige	100.710.527,66	183.276,8
Summe 8.	101.055.336,37	183.807,3
Summe 5. - 8.	442.951.303,78	597.066,3
9. Betriebserfolg (Zwischensumme aus Z 4 bis 8)	-78.622.105,81	168.040,6
10. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen: € 18.386.025,66; VJ: T€ 31.459,3	18.703.826,46	31.726,6
11. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon aus verbundenen Unternehmen: € 666.073,08; VJ: T€ 693,7	673.893,30	704,2
12. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen: € 577,64; VJ: T€ 9,2	1.301.557,02	1.513,2
13. Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen	455.640,50	75,8
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon betreffend verbundene Unternehmen: € 1.263.091,66; VJ: T€ 1.365,2	14.775.022,85	15.924,6
15. Finanzerfolg (Zwischensumme aus Z 10 bis 14)	6.359.894,43	18.095,2
16. Ergebnis vor Steuern	-72.262.211,38	186.135,7
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	22.145.336,23	-37.179,7
davon latenter Steuerertrag	3.040.893,70	5.400,4
18. Jahresfehlbetrag / -überschuss	-50.116.875,15	148.956,0
19. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	0,00	54.040,0
20. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	94.922.284,84	6,2
21. Bilanzgewinn	44.805.409,69	94.922,3



**Anhang zum
Jahresabschluss 2020
der Flughafen Wien
Aktiengesellschaft**

Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss 2020

Angaben zum Unternehmen

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

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der Flughafen Wien AG betreffen folgende:

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

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

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

Allgemeine Angaben

Auf den vorliegenden Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 wurden die Rechnungslegungsbestimmungen des österreichischen Unternehmensgesetzbuchs (UGB) in der geltenden Fassung angewandt.

Der Jahresabschluss wurde unter Anwendung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und Bilanzierung (§ 201 Abs. 2 UGB) sowie der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft zu vermitteln (§ 222 Abs. 2 UGB), aufgestellt. Dabei wurde insbesondere der Grundsatz der kaufmännischen Vorsicht beachtet, drohende Verluste passiviert, nicht realisierte Gewinne jedoch nicht erfasst. Die Vermögensgegenstände, Rückstellungen und Verpflichtungen wurden vollständig erfasst und einzeln bewertet, wobei die Bewertung willkürfrei erfolgte.

Die bisherige Form der Darstellung wurde bei der Erstellung des vorliegenden Jahresabschlusses beibehalten.

Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit werden die Forderungen und Verbindlichkeiten gemäß § 223 Abs. 6 Z 2 UGB im Anhang aufgegliedert.

Das Unternehmen ist Mutterunternehmen des Konsolidierungskreises der Flughafen Wien AG.

Es wird festgehalten, dass es im Jahresabschluss bei gerundeten Zahlenangaben zu Rundungsdifferenzen kommen kann. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand etc.

Rechtliche Verhältnisse

Mit der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. bestand per 31. Dezember 2020 ein Ergebnisabführungsvertrag.

Größenklasse

Bei der Gesellschaft handelt es sich um eine große Kapitalgesellschaft laut § 221 Abs. 3 UGB.

Gliederungs- und Bilanzierungsmethoden

Für die Erstellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Gliederungs- und Bewertungsvorschriften gemäß den §§ 195 bis 211 und 222 bis 235 UGB angewandt. Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 231 Abs. 2 UGB aufgestellt.

Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens (going concern) ausgegangen. Auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung, ausreichend vorhandener Liquidität und getroffener Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität der Flughafen Wien AG für mindestens die nächsten zwölf Monate als gesichert an.

Die bisherigen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden beibehalten.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Anlagevermögen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen wurden mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige bzw. außerplanmäßige Abschreibungen, angesetzt, wobei in den Herstellungskosten auch angemessene Teile von Material- und Fertigungsgemeinkosten, nicht jedoch Zinsen enthalten sind.

Die Nutzungsdauern bewegen sich in der Regel bei immateriellen Vermögensgegenständen zwischen 4 und 20 Jahren, bei Grundstückseinrichtungen zwischen 10 und 20 Jahren, bei Gebäuden zwischen 10 und 50 Jahren, bei technischen Anlagen und Maschinen zwischen 4 und 20 Jahren, bei anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung zwischen 4 und 15 Jahren, beim technischen Lärmschutz sind es 20 Jahre.

Abschreibungsbeginn ist das Aktivierungsdatum (Inbetriebnahmedatum). Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear und monatsgenau (pro rata temporis).

Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Jahr der Anschaffung abgeschrieben.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem beizulegenden Wert auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Liegt der beizulegende Wert unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren beizulegenden Wert, sofern die Wertminderungen voraussichtlich von Dauer sind. Der beizulegende Wert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögensgegenstand verbundenen Risiken.

Aufgrund der laufenden Bauvorhaben und der damit zusammenhängenden Prüfungserfordernisse sind im Zusammenhang mit der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen hinsichtlich der Periodenabgrenzung Einschätzungen zu treffen.

Zuschreibungen zu Vermögensgegenständen des Anlagevermögens werden vorgenommen, wenn die Gründe für die außerplanmäßige Abschreibung weggefallen sind. Die Zuschreibung erfolgt auf maximal den Nettobuchwert, der sich unter Berücksichtigung der Normalabschreibungen, die inzwischen vorzunehmen gewesen wären, ergibt.

Finanzanlagen

Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten bewertet. Unverzinsten Ausleihungen wurden abgezinst, verzinsten mit dem Nominalwert am Bilanzstichtag angesetzt. Außerplanmäßige Abschreibungen/Zuschreibungen werden nur im Falle einer voraussichtlichen dauernden Wertminderung bzw. Wertsteigerung (bis max. Anschaffungskosten) vorgenommen.

Umlaufvermögen

Die Gegenstände des Umlaufvermögens wurden gemäß § 206 UGB mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt, wobei auf eine verlustfreie Bewertung Bedacht genommen wurde.

Auf der Aktivseite wurden Fremdwährungsposten zum Anschaffungskurs oder zum niedrigeren Devisengeldkurs zum Bilanzstichtag angesetzt.

Zuschreibungen zu Vermögensgegenständen des Umlaufvermögens werden vorgenommen, wenn die Gründe für die außerplanmäßige Abschreibung weggefallen sind.

Vorräte

Die Vorräte werden zu Einstandskosten bzw. unter Beachtung einer verlustfreien Bewertung angesetzt. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer sowie geminderter Verwertbarkeit ergeben, werden durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt.

Die Vorräte wurden nach der Methode der gewogenen Durchschnittspreise sowie bei bestimmten Vorräten nach dem Festwertverfahren bewertet, wobei in Einzelfällen eine Abwertung aufgrund geringer Umschlagshäufigkeit durchgeführt wurde.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt.

Bei den Forderungen wurden erkennbare Einzelrisiken durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

Latente Steuern

Latente Steuern werden gemäß § 198 Abs. 9 und 10 UGB nach dem bilanzorientierten Konzept und ohne Abzinsung auf Basis des aktuellen Körperschaftsteuersatzes von 25% gebildet.

Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Rückstellungen

Rückstellungen werden in der Höhe ihres voraussichtlichen Anfalls unter Berücksichtigung des Vorsichtsgrundsatzes gebildet. Bezüglich Bewertung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Jubiläumsgelder und Altersteilzeit wird auf die im Anhang enthaltenen Erläuterungen zu den einzelnen Bilanzposten verwiesen.

In den sonstigen Rückstellungen werden unter Beachtung des Vorsichtsprinzips alle zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren Risiken und der Höhe sowie dem Grunde nach ungewissen Verbindlichkeiten mit den Beträgen berücksichtigt, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich sind.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Auf der Passivseite wurden Fremdwährungsposten zum Anschaffungskurs oder zum höheren Devisenbriefkurs zum Bilanzstichtag angesetzt.

Derivative Finanzinstrumente

Der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. wurde eine Option eingeräumt, dass die Flughafen Wien AG die Anteile an der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zu einem fixierten Erwerbspreis in Höhe der Anschaffungskosten zuzüglich aller auf die Beteiligung gebuchten Zuschüsse übernimmt (T€ 8.673,4).

Zum Bilanzstichtag bestanden keine weiteren derivativen Finanzinstrumente.

COVID-19 Auswirkungen

Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen

Zuschüsse, die an keine Gegenleistung geknüpft sind und die mit hinreichender Sicherheit gewährt werden bzw. auf welche ein Rechtsanspruch besteht, wurden als sonstige Forderung aktiviert, soweit die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Zuschüsse wurden als sonstige betriebliche Ertrag dargestellt. Im Geschäftsjahr 2020 wurden am Standort Wien insgesamt T€ 53.433,9 an ergebniswirksamen Erstattungsansprüchen im Wesentlichen aus Kurzarbeitsgeld erfasst, weitere ergebniswirksame Erstattungsansprüche wurden als Umsatzerersatz während des Lockdowns im November und Dezember in Höhe von T€ 1.374,6. gewährt und in den sonstigen betrieblichen Erträgen dargestellt. Weiters wurden auch die steuerlichen Verluste des GJ 2020 auf vergangenen Geschäftsjahre mit positiven steuerlichen Ergebnissen rückgetragen (steuerlicher Verlustrücktrag).

Liquidität und Going Concern

Der Flughafen Wien AG weist zum 31.12.2020 einen Jahresfehlbetrag von T€ 50.116,9 sowie einen operativen Cash Flow von minus T€ 52.123,8 aus und verfügt im Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses über finanzielle Mittel in Höhe von T€ 189.169,1, die aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, sonstigen hochliquiden Vermögenswerten (Wertpapiere und Termineinlagen) bestehen. Weiters stehen nicht in Anspruch genommene Kreditlinien bereit. Aufgrund der pandemiebedingten Unsicherheit geht die aktuelle Planung für das GJ 2021 von mehreren Szenarien aus, je nach Härtegrad der angenommenen Beschränkungen. Keines der Szenarien lässt eine Bestandsgefährdung des Unternehmens erkennen. Das Kosteneinsparungsprogramm wird weitergeführt, alle stattdessen Unterstützungsmaßnahmen werden, sofern möglich, wahrgenommen. Der Konzernabschluss wurde daher unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt und enthält keine Anpassungen der Buchwerte und Klassifizierungen von Vermögenswerten, Schulden und ausgewiesenen Aufwendungen, die gegebenenfalls notwendig wären, wenn die Annahme der Unternehmensfortführung nicht angemessen wäre.

Bewertung von Vermögensgegenständen

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Sonderabschreibungen in Höhe von T€ 8.013,2 erfasst. Aufgrund der COVID-19-Pandemie kam es zur Unterbrechungen und vorübergehenden Stilllegung von Bauprojekten und in Folge zur Wertberichtigung der Buchwerte. Es erfolgte eine Abwertung auf den niedrigeren beizulegenden Wert da die Planungsleistungen im Zeitpunkt der Fortsetzung des Projektes derzeit als technisch veraltet zu beurteilen sind. Andere Vermögenswerte sind weiterhin zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und es deuten aufgrund der COVID-19-Pandemie keine Anzeichen auf eine Wertminderung hin. Bei den Forderungen wurden erkennbare aufgrund der Pandemie erhöhte Risiken durch Einzelwertberichtigung berücksichtigt.

Erläuterungen zur Bilanz

Aktiva

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist der beiliegenden Aufstellung über die Entwicklung des Anlagevermögens zu entnehmen.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die immateriellen Vermögensgegenstände in Höhe von T€ 11.517,0 erhöhten sich um 32,7% oder um T€ 2.837,8 und betreffen im Wesentlichen Konzessionen und Rechte.

Die Sachanlagen in Höhe von T€ 1.146.714,8 sanken um 4,4% oder T€ 52.534,9. Darin sind Grundstücke und Bauten, technische Anlagen und Maschinen, andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau enthalten.

Der Grundwert bei den Grundstücken und Bauten beträgt T€ 101.519,5 (2019: T€ 99.519,5).

Die den geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau zugeordneten Buchwerte betragen zum 31. Dezember 2019 T€ 126.696,4 und erhöhten sich aufgrund von Zugängen abzüglich Umbuchungen bis zum 31. Dezember 2020 auf T€ 138.007,4.

Finanzanlagen

Es wurden bei den Ausleihungen an verbundene Unternehmen Zuschreibungen aus der Auflösung der Abzinsung eines Gesellschafterdarlehens (IVW) mit einem Betrag von T€ 46,5 (2019: T€ 75,8) vorgenommen. Das Darlehen wurde im Geschäftsjahr vollständig getilgt.

Von den Ausleihungen sind T€ 12.829,0 (2019: T€ 6.456,6) innerhalb eines Jahres fällig.

Anteile an verbundenen Unternehmen wurden im Geschäftsjahr 2020 sowie im Vorjahr nicht zugeschrieben.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	2020	2019
Aktien	521,8	521,8
Sonstige	137,7	137,7
	659,5	659,5

Umlaufvermögen

→ Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände setzen sich wie folgt zusammen:

31.12.2020	Forderungen mit einer Restlaufzeit			Gesamt
	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	
Beträge in T€				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.476,3	0,0	0,0	11.476,3
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	5.471,6	0,0	0,0	5.471,6
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	68,6	0,0	0,0	68,6
4. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	44.613,7	25.134,5	0,0	69.748,1
	61.130,1	25.134,5	0,0	86.764,6

31.12.2019	Forderungen mit einer Restlaufzeit			Gesamt
	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	
Beträge in T€				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	46.603,5	0,0	0,0	46.603,5
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	3.907,7	0,0	0,0	3.907,7
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	250,1	0,0	0,0	250,1
4. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	65.390,9	75.175,4	0,0	140.566,3
	116.152,1	75.175,4	0,0	191.327,5

Bei den „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ bestanden zum Stichtag Wertberichtigungen in Höhe von T€ 5.746,0 (2019: T€ 6.401,6). Es wurde keine pauschale Einzelwertberichtigung im Geschäftsjahr 2020 gebildet.

Der Posten „Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen“ resultiert wie im Vorjahr im Wesentlichen aus Leistungs- und Organschaftsabrechnungen.

Die wesentlichen Positionen der sonstigen Forderungen stellen sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2020	2019
Forderungen aus Veranlagung von Termingeldern	40.692,4	125.738,5
Forderungen aus Steuern	8.714,8	5.333,4
Forderungen an Kreditkartenunternehmen	347,7	1.280,8
Übrige sonstige Forderungen	19.993,3	8.213,6
Summe	69.748,1	140.566,3

In den „sonstigen Forderungen und Vermögensgegenständen“ sind u. a. Kreditkartenabrechnungen in Höhe von T€ 347,7 (2019: T€ 1.280,8) enthalten, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden.

Die Forderungen aus Steuern betrafen im Wesentlichen Forderungen aus Körperschaftsteuer in Höhe von T€ 7.171,6 (2019: T€ 8.005,9) sowie Vorsteuerguthaben, die mit Verbindlichkeiten für Umsatzsteuer sowie Lohn- und Gehaltsabgaben saldiert werden. Im Berichtsjahr 2020 beträgt die Forderung in Summe T€ 8.714,8 (2019: T€ 5.333,4).

Wertpapiere des Umlaufvermögens

→ Die Wertpapiere des Umlaufvermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	Buchwert 2020	Marktwert 2020	Buchwert 2019	Marktwert 2019
RLB NÖ Ergänzungskapital	12.050,0	12.854,5	12.050,0	13.446,6
Hypo NÖ Anleihe	4.982,7	5.114,5	4.982,7	5.137,0
RLB NÖ Cap 01/26	0,0	0,0	15.000,0	15.826,5
RLB NÖ Cap 01/30	0,0	0,0	15.000,0	15.000,0
Summe	17.032,7	17.969,0	47.032,7	49.410,1

Im Geschäftsjahr 2020 waren bei den Wertpapieren des Umlaufvermögens keine Zuschreibungen möglich. Die beiden Wertpapiere RLB NÖ Cap wurden während des Jahres verkauft.

Latente Steuern

Die latenten Steuern zum Bilanzstichtag wurden für temporäre Differenzen zwischen dem steuerlichen und unternehmensrechtlichen Wertansatz für folgende Posten gebildet:

Beträge in T€	31.12.2020	31.12.2019
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	16.760,3	13.680,5
Personalarückstellungen	16.050,2	18.183,8
Ausleihungen	0,0	39,7
Sonstige Rückstellungen	3.785,9	1.614,3
	36.596,4	33.518,2
Passive latente Steuerabgrenzung		
Sachanlagen	-2.099,3	-2.062,0
	-2.009,3	-2.062,0
Steuerabgrenzung (saldiert)	34.497,1	31.456,2

Passiva

Eigenkapital

→ Grundkapital

Das Grundkapital beläuft sich mit Stichtag 31. Dezember 2020 auf € 152.670.000,00 und ist geteilt in 84.000.000 Stück (2019: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stammaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Gemäß § 229 UGB wird der Erwerb von 125.319 Stück eigenen Aktien (Nennbetrag) als Korrekturposten des Eigenkapitals in Höhe von T€ 227,8 (2019: T€ 87,1) ausgewiesen.

→ Kapitalrücklagen

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

Im Geschäftsjahr 2020 wurde aufgrund des Erwerbes eigener Aktien ein Betrag in Höhe von T€ 140,6 (2019: T€ 87,1) (Nennbetrag der eigenen Aktien) den gebundenen Kapitalrücklagen aus den freien Gewinnrücklagen zugeführt.

→ Gewinnrücklagen

Die gesetzliche Rücklage zeigt sich mit einer Höhe von T€ 2.579,2 gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Die im Geschäftsjahr 2020 erworbenen eigenen Anteile in Höhe von T€ 2.586,7 (2019: T€ 1.718,1) werden als Unterschied zwischen dem Nennbetrag und den Anschaffungskosten der eigenen Anteile mit den freien Gewinnrücklagen verrechnet.

Die anderen Rücklagen (inkl. freie Rücklage) veränderten sich von T€ 693.044,9 um die Umdichtung von minus T€ 140,6 in die gebundenen Kapitalrücklagen auf T€ 692.904,3.

→ Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn beläuft sich auf T€ 44.805,4 (2019: T€ 94.922,3).

Die Entwicklung des Bilanzgewinns stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	
Bilanzgewinn zum 31.12.2019	94.922,3
– Gewinnausschüttung	0,0
– Jahresfehlbetrag	-50.116,9
Bilanzgewinn zum 31.12.2020	44.805,4

Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

Der Gesellschaft wurden in den Jahren 1977 bis 1985 nicht rückzahlungspflichtige Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt. In den Jahren 1997, 1998 und 1999 erhielt die Flughafen Wien AG Investitionszuschüsse seitens der Europäischen Union. Die von der Republik Österreich in den Jahren 2002 bis 2004 ausbezahlten Investitionszuwachsprämien werden wie Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlage erfolgswirksam erfasst. Die Investitionszuschüsse werden gemäß dem gesetzlichen Gliederungsschema nach dem Eigenkapital gesondert ausgewiesen. Die Entwicklungen der Investitionszuschüsse sind in Anlage 3 ersichtlich.

Rückstellungen

Für den Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 wurde für die Berechnung der Abfertigungsrückstellung der Flughafen Wien AG ein versicherungsmathematisches Gutachten nach den Regeln gemäß IFRS (IAS 19) mit einem Zinsfuß von 0,6% (2019: 0,60%) nach der „Projected Unit Credit Method“ erstellt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wurde das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen, für Nachtschwerarbeiter und Schwerarbeiter wurde ein vorzeitiges Pensionsantrittsalter angesetzt. Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand mit auf den Personalbestand der Flughafen- Wien-Gruppe adaptierten Invalidisierungswahrscheinlichkeiten zugrunde gelegt. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 3,31% (2019: 3,83%) angenommen. Bei Abfertigungsrückstellungen wurden die Fluktuationswahrscheinlichkeiten analog dem Vorjahr (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten), gestaffelt vom 1. bis zum 25. Dienstjahr, getrennt für Arbeiter (6,9% bei 28,2% bis 7,0% bei 85,2%) und Angestellte (8,9% bei 42,8% bis 7,1% bei 86,6%), angesetzt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von plus T€ 4.594,3 (2019: minus T€ 6.929,2) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Rückstellungen für Pensionen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen entsprechend den Grundsätzen gemäß IFRS (IAS 19), mit einem Zinsfuß von 0,6% (2019: 0,60%) nach der „Projected Unit Credit Method“ ermittelt. Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die Generationentafeln AVÖ 2018-P Angestellte zugrunde gelegt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wurde das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 3,31% (2019: 3,83%), als Pensionstrend eine von 2,10% (2019: 2,10%) angenommen. Da kein (2019: kein) aktiver Mitarbeiter Ansprüche aus Leistungspensionen hat, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angenommen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von minus T€ 286,0 (2019: minus T€ 858,6) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Berechnung der Rückstellungen für Jubiläumsgelder erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen nach den Regeln gemäß IFRS (IAS 19) mit einem Zinsfuß von 0,6% (2019: 0,60%) nach der „Projected Unit Credit Method“. Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand mit auf den Personalbestand der Flughafen- Wien-Gruppe adaptierten Invalidisierungswahrscheinlichkeiten zugrunde gelegt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wurde das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen, für Nachtschwerarbeiter und Schwerarbeiter wurde ein vorzeitiges Pensionsantrittsalter angesetzt. Als Gehaltstrend wur-

de eine Steigerung von 3,31% (2019: 3,83%) angenommen. Bei Jubiläumsgeldrückstellungen wurden die Fluktuationswahrscheinlichkeiten analog dem Vorjahr, gestaffelt vom 1. bis zum 25. Dienstjahr, ebenfalls getrennt für Arbeiter (6,9% bis 1,1%) und Angestellte (8,9% bis 1,0%) berücksichtigt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von plus T€ 2.575,8 (2019: minus T€ 2.902,4) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen nach den Regeln gemäß IFRS (IAS 19) mit einem Zinsfuß von 0,2% (2019: 0,2%) nach der „Projected Unit Credit Method“ ermittelt. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 3,83% (2019: 3,83%) angenommen. Lohnnebenkosten wurden in der Höhe von 7,28% sowie Dienstgeber-Sozialversicherungsbeiträge in der Höhe von pauschal 21,23% (bis zur ASVG-Höchstbeitragsgrundlage) berücksichtigt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von minus T€ 958,9 (2019: minus T€ 1.482,7) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Zinsaufwendungen betreffend Abfertigungs-, Pensions-, Altersteilzeit- und Jubiläumsgeldrückstellungen sowie die Auswirkung aus einer Änderung des Zinssatzes werden im Personalaufwand erfasst.

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen folgende Rückstellungen enthalten: Jubiläumsgelder T€ 31.930,9 (2019: T€ 33.426,9), Rückstellungen für Altersteilzeit T€ 21.354,1 (2019: T€ 21.300,1), nicht konsumierter Urlaub T€ 380,1 (2019: T€ 10.970,3), Prämien für das Berichtsjahr und Vorjahre T€ 2.129,1 (2019: T€ 4.374,5), noch nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen T€ 21.635,6 (2019: T€ 34.224,3), Rückstellungen für Ermäßigungen T€ 21.536,2 (2019: T€ 84.054,8), Rückstellungen für diverse Personalaufwendungen T€ 9.721,1 (2019: T€ 8.236,6) sowie eine Rückstellung für drohende Verluste aus der für den Erwerb der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH von der Vienna Aircraft Handling Ges.m.b.H. eingeräumten „Put-Option“ in Höhe von T€ 6.352,8 (2019: T€ 6.352,8).

Verbindlichkeiten

→ Die Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

31.12.2020 Beträge in T€	Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit			Gesamt
	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	142.000,0	100.000,0	150.000,0	392.000,0
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18.944,5	0,0	0,0	18.944,5
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	83.285,7	20.000,0	45.000,0	148.285,7
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.092,1	0,0	0,0	7.092,1
5. Sonstige Verbindlichkeiten	31.149,0	0,0	0,0	31.149,0
davon aus Steuern	0,0	0,0	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	8.477,1	0,0	0,0	8.477,1
	282.471,3	120.000,0	195.000,0	597.471,3

→ Die Restlaufzeiten des Vorjahres stellen sich wie folgt dar:

31.12.2019 Beträge in T€	Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit			Gesamt
	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.055,0	100.000,0	175.000,0	300.055,0
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37.359,6	0,0	0,0	37.359,6
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	96.099,9	20.000,0	45.000,0	161.099,9
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8.698,3	0,0	0,0	8.698,3
5. Sonstige Verbindlichkeiten	29.822,4	0,0	0,0	29.822,4
davon aus Steuern	0,0	0,0	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	5.629,7	0,0	0,0	5.629,7
	197.035,2	120.000,0	220.000,0	537.035,2

Die „Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen“ betreffen mit T€ 70.000,0 (2019: T€ 70.000,0) die Finanzierungstätigkeit sowie u. a. die Veranlagung der liquiden Mittel der verbundenen Unternehmen bei der Muttergesellschaft und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Der Posten „Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht“ resultiert zum Großteil aus für die City Air Terminal Betriebsgesellschaft m. b. H. veranlagten Bankguthaben.

In den „sonstigen Verbindlichkeiten“ sind folgende Aufwendungen enthalten, die nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden: Lohn- u. Gehaltsaufwendungen in Höhe von T€ 5.608,2 (2019: T€ 6.718,5) aus der Abrechnung Dezember 2020 bzw. 2019, Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von T€ 8.477,1 (2019: T€ 5.629,7) sowie Zinsabgrenzungen in Höhe von T€ 141,3 (2019: T€ 154,2). Im Posten „sonstige Verbindlichkeiten“ werden auch im Zusammenhang mit dem Umweltfonds offene Zahlungsverpflichtungen aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren in Höhe von T€ 2.460,5 (Vorjahr: T€ 6.088,8) ausgewiesen.

Zum Stichtag 31. Dezember 2020 waren keine Termingelder zugunsten von Kreditinstituten als Pfand bestellt.

Passive Rechnungsabgrenzungen

Die passiven Rechnungsabgrenzungen bestehen im Wesentlichen aus erhaltenen Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm in Höhe von T€ 15.590,7 (2019: T€ 16.545,2).

Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2020 bestehen Haftungsverhältnisse in Höhe von insgesamt T€ 98.493,8 (2019: T€ 103.612,6). Diese teilen sich wie folgt auf:

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 467,0 (2019: T€ 555,8).

Die Flughafen Wien AG garantiert für die Bezahlung von Verpflichtungen aus Leasingverträgen der Tochtergesellschaft Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. in Höhe von derzeit T€ 37.335,0 (2019: T€ 42.365,1).

Die Flughafen Wien AG hat zugunsten der VIE Office Park 3 BetriebsgmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 2.800,0 (2019: T€ 2.800,0) begrenzt.

Die Flughafen Wien AG hat zugunsten der Vienna Airport Health Center GmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 3.000,0 begrenzt.

Die Flughafen Wien AG hat zugunsten der Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 210,7 begrenzt.

Die Flughafen Wien AG hat zugunsten der Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 54.681,0 begrenzt.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Für immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen bestanden zum Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 15,4 Mio. (2019: € 52,3 Mio.).

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

Die Verpflichtungen gegenüber Dritten aus der Nutzung von nicht in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen belaufen sich wie folgt:

Restlaufzeiten von einem bis fünf Jahren		
Beträge in T€	2021	2022-2025
Verbindlichkeiten aus Operating-Leasing-Geschäften	458,5	1.206,2
Verbindlichkeiten aus Operating-Leasing-Geschäften gegenüber verbundenen Unternehmen	1.946,2	7.784,6
Verbindlichkeiten aus Fruchtnießungsvertrag gegenüber verbundenen Unternehmen	8.950,0	35.800,0
Summe	11.354,6	44.790,8

Sofern ein Baubeschluss zur Errichtung der 3. Piste gefasst wird, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds binnen acht Wochen ab Baubeginnanzeige eine Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. Auf Basis der bis zum 31. Dezember 2020 ermittelten Flugverkehrszahlen leitet sich zu diesem Stichtag ein Betrag in Höhe von rund € 20,4 Mio. ab.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Beträge in T€	2020	2019
Airport-Erträge	110.525,6	399.943,0
Abfertigungserträge	75.614,5	150.652,8
Aviation-Umsatz	186.140,1	550.595,9
Miet-, Pacht- und Nutzungserträge, Parkerträge	58.466,2	137.966,7
Übrige Erträge	54.117,7	67.019,9
Non-Aviation-Umsatz	112.583,8	204.986,6
Umsatzerlös gesamt	298.723,9	755.582,4
davon verbundene Unternehmen ¹	23.529,4	31.540,8

1) Inklusive Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht

Die Aviation-Umsätze betreffen Airport- und Abfertigungserträge. Die Non-Aviation-Umsätze setzen sich aus Ver-/ Entsorgungs- und Informatikleistungen, Miet- und Konzessionserträgen inklusive der Gästebetreuung sowie anderwärtigen Umsätzen zusammen.

Sämtliche Umsätze wurden im Inland erbracht.

Der Aviation-Umsatz ist um 66,2% auf T€ 186.140,1 gesunken. Dies ist auf die Reduktion des MTOW; geringerer Bewegungen sowie den ab Ende März nicht verrechneten Landetarifen zurück zu führen.

Der Non-Aviation-Umsatz der Flughafen Wien AG inklusive Erlöse von Konzerngesellschaften sank im Jahr 2020 um 45,1% auf T€ 112.583,8. Und resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen Umsätzen aus Park-, Miet- und Konzessionserträgen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) betragen zum Bilanzstichtag T€ 64.309,6 (2019: T€ 6.846,4). Diese Erhöhung ist vor allem auf höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und dem Ausweis der COVID-19-Kurzarbeitsbeihilfe in Höhe von T€ 53.433,9 zurückzuführen. Die übrigen sonstigen Erträge weisen den im Zuge der COVID-19 Hilfsmaßnahmen gewährten Lockdown-Umsatzersatz mit T€ 1.374,6 aus.

Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen belaufen sich auf T€ 44.056,0 nach T€ 73.956,6 im vorherigen Geschäftsjahr. Der Materialaufwand verringerte sich aufgrund des niedrigeren Verbrauchs von Enteisungsmitteln, Treibstoffen und Materialien.

Personalaufwand

Die Personalaufwendungen der Flughafen Wien AG sanken gegenüber dem Vergleichszeitraum um 20,3% auf T€ 193.620,4 (2019: T€ 242.956,5). Im Berichtsjahr 2020 wurden T€ 8.694,9 (2019: T€ 3.183,6) an sonstigen Personalrückstellungen aufgelöst.

Die Aufwendungen für Löhne reduzierte sich um T€ 11.966,4 auf T€ 71.735,7, die Aufwendungen für Gehälter reduzierte sich um T€ 16.141,4 auf T€ 71.992,8.

Die Reduktion der Aufwendung für Personal und Löhne ist im Wesentlichen auf die ab 16. März am Standort Wien eingeführte COVID-19-Kurzarbeit sowie die damit einhergehenden Maßnahmen zum Abbau von Urlaub, Überstunden und Gleitzeitguthaben zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Mitarbeitervorsorgekassen gliedern sich wie folgt:

Beträge in T€	2020	2019
Aufwendungen für Abfertigungen	4.220,1	17.416,1
Beitragszahlungen an Mitarbeitervorsorgekasse	1.695,6	1.749,6
Summe Aufwendungen für Abfertigungen	5.915,7	19.165,7

→ **Im Personalaufwand sind für Jubiläumsgelder nachstehende Komponenten enthalten:**

Beträge in T€	2020	2019
Dotierung/Auflösung der Rückstellung für Jubiläumsgelder		
in Löhne (Dotierung)	-222,5	1.413,2
in Gehälter (Dotierung)	-125,4	3.659,5
in Löhne (Verwendung)	-244,7	-310,7
in Gehälter (Verwendung)	-903,5	-809,3
Summe Veränderung Rückstellung	-1.496,0	3.952,7

Im Geschäftsjahr 2020 wurden T€ 2.958,7 (2019: T€ 3.761,2) für die Altersversorgung im Aufwand erfasst, davon wurden T€ 2.593,8 (2019: T€ 2.733,4) an beitragsorientierte Pensionskassen geleistet, sowie T€ 364,9 (2019: T€ 1.027,8) an Leistungspensionen.

Abschreibungen

Die Abschreibungen stiegen um 8,2% bzw. T€ 7.873,6 auf T€ 104.219,6 gegenüber dem Vorjahr.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden außerplanmäßige Abschreibungen mit T€ 8.013,2 erfasst.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Beträge in T€	2020	2019
Leistungen von Konzernunternehmen	62.734,7	89.046,8
Instandhaltungen	12.011,4	37.707,5
Fremdleistungen	5.727,9	18.194,0
Marketing und Marktkommunikation	2.749,8	10.791,2
Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten	2.252,1	4.288,9
Sonstige Betriebsaufwendungen	2.766,2	5.450,6
Fahrt, Reise- und Ausbildungskosten	624,2	2.389,9
Versicherungsaufwand	2.154,8	2.082,7
Miete und Pacht	2.951,5	2.819,5
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.239,1	1.380,5
Schadensfälle	967,4	1.009,1
Zuweisungen zu Wertberichtigungen	1.564,9	13,6
Transporte	216,8	629,9
Sonstige Steuern	344,8	530,5
Verluste aus Anlagenabgängen	308,5	335,1
Übrige Aufwendungen	2.441,3	7.137,4
Summe	101.055,3	183.807,3

Zu den auf das Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer wird auf die diesbezüglichen Angaben im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG verwiesen.

Finanzergebnis

In den Erträgen aus Beteiligungen sind Erträge aus Ergebnisabführungen von der Organgesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH in Höhe von T€ 10,5 (2019: T€ 1.286,3) enthalten.

Steuern vom Einkommen

Die Flughafen Wien AG ist seit 2005 Gruppenträger einer Steuergruppe gemäß § 9 KStG. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträge mittels Steuerumlagen belastet bzw. (im Verlustfall) gutgeschrieben. Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (ohne latente Steuern) betragen T€ 19.104,4 (2019: T€ 42.580,1) und betreffen den Steuerertrag (VJ: Steueraufwand) des Gruppenträgers für das laufende Geschäftsjahr sowie einen aperiodischen Ertrag in Höhe von T€ 82,7 (2019: aperiodischer Aufwand in Höhe von T€ 1.232,6).

Der latente Steuerertrag beträgt T€ 3.040,9 (2019: T€ 5.400,4). Der Saldo aus negativen Steuerumlagen beträgt T€ 4.155,5 (2019: T€ 300,1), der aus positiven T€ 1.511,2 (2019: T€ 7.438,1).

Sonstige Angaben

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag haben keine relevanten Ereignisse stattgefunden.

Ergebnisverwendung

Es wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn in Höhe von T€ 44.805,4 auf neue Rechnung vorzutragen.

Organe und Arbeitnehmer

→ Dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gehörten im Geschäftsjahr 2020 an:

- » Mag. Bettina GLATZ-KREMSNER (bis 4.9.2020)
- » Ing. Ewald KIRSCHNER
- » Dr. Wolfgang RUTTENSTORFER
- » Mag. Robert LASSHOFER (bis 31.12.2020)
- » Mag. (FH) Werner KERSCHL (bis 8.7.2020)
- » Lars BESPOLKA
- » Mag. PhDr. Susanne HÖLLINGER
- » Dr. Ralph MÜLLER (ab 1.1.2021)
- » DI Herbert PAIERL
- » Mag. Manfred PERNSTEINER M.A. (ab 4.9.2020)
- » Dr. Karin REST MBA
- » Boris SCHUCHT (ab 1.1.2021)
- » Mag. Gerhard STARSICH

→ Vom Betriebsrat wurden delegiert:

- » Thomas SCHÄFFER
- » Heinz STRAUBY
- » Herbert FRANK
- » Thomas FAULHUBER
- » David JOHN

→ Als Aufsichtsratsvorsitzender fungierte:

- » Mag. Bettina GLATZ-KREMSNER (bis 4.9.2020)
- » Mag. PhDr. Susanne HÖLLINGER (ab 4.9.2020)

→ Als dessen Stellvertreter wirkten:

- » Ing. Ewald KIRSCHNER
- » Dr. Wolfgang RUTTENSTORFER

→ Als Vorstandsmitgliedern wirkten im Geschäftsjahr 2020:

- » Mag. Julian JÄGER
- » Dr. Günther OFNER

→ Der durchschnittliche Personalstand (ohne Vorstandsmitglieder) betrug:

	2020	2019
Arbeiter	1.890	1.920
Angestellte	1.251	1.252
Arbeitnehmer insgesamt	3.140	3.172

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2020 und 2019 folgende Vergütungen:

→ Bezüge Vorstand 2020 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2020	Erfolgsabhängige Bezüge für 2019	Sachbezüge 2020	Gesamtbezüge 2020
	664,0	343,4	17,5	1.024,9

→ Bezüge Vorstand 2019 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2019	Erfolgsabhängige Bezüge für 2018	Sachbezüge 2019	Gesamtbezüge 2019
	696,8	686,8	17,3	1.400,9

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich auf T€ 475,0 (2019: T€ 464,9).

Die gesamten Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen ohne frühere Mitglieder des Vorstands betragen für den Vorstand und die leitenden Angestellten T€ 317,4 (2019: T€ 363,6), für andere Arbeitnehmer fielen T€ 8.557,0 (2019: T€ 22.563,30) an.

Die Vergütungen für Sitzungsgelder (Zahlungen) an den Aufsichtsrat betragen im Jahr 2020 T€ 160,7 (2019: T€ 177,6).

An Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats bestanden zum Bilanzstichtag keine Forderungen aus Vorschüssen und Krediten.

Schwechat, 11. März 2021

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Anlagen zum Anhang

Anlage 1 zum Anhang.

Entwicklung des Anlagevermögens vom 1. Jänner 2020 bis 31. Dezember 2020

Posten des Anlagevermögens Beträge in €	Entwicklung zu Anschaffungs- und Herstellungskosten					Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
	Stand 1.1.2020	Zugänge	Umbuchung	Abgänge	Stand 31.12.2020	Stand 1.1.2020	Zugänge	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand 31.12.2020	Stand 31.12.2020	Stand 1.1.2020
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
Konzessionen und Rechte	46.221.953,18	877.537,57	4.681.339,80	189.424,98	51.591.405,57	37.542.812,10	2.721.063,36	0,00	0,00	189.421,62	40.074.453,84	11.516.951,73	8.679.141,08
Summe	46.221.953,18	877.537,57	4.681.339,80	189.424,98	51.591.405,57	37.542.812,10	2.721.063,36	0,00	0,00	189.421,62	40.074.453,84	11.516.951,73	8.679.141,08
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	1.467.636.173,95	2.078.332,91	10.693.628,85	3.654.516,55	1.476.753.619,16	613.385.066,41	50.329.813,12	0,00	0,00	3.215.346,74	660.499.532,79	816.254.086,37	854.251.107,54
2. technische Anlagen und Maschinen	842.920.849,48	1.523.422,21	4.394.051,50	1.724.171,93	847.114.151,26	692.398.474,11	25.048.986,28	0,00	0,00	1.196.278,42	716.251.181,97	130.862.969,29	150.522.375,37
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	264.461.153,09	11.530.344,72	1.579.847,89	9.124.191,78	268.447.153,92	196.681.356,13	19.196.892,88	0,00	0,00	9.021.451,25	206.856.797,76	61.590.356,16	67.779.796,96
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	126.696.394,31	40.540.520,60	-21.348.868,04	957.856,40	144.930.190,47	0,00	6.922.800,45	0,00	0,00	0,00	6.922.800,45	138.007.390,02	126.696.394,31
Summe	2.701.714.570,83	55.672.620,44	-4.681.339,80	15.460.736,66	2.737.245.114,81	1.502.464.896,65	101.498.492,73	0,00	0,00	13.433.076,41	1.590.530.312,97	1.146.714.801,84	1.199.249.674,18
III. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	268.739.778,57	0,00	0,00	0,00	268.739.778,57	17.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.000,00	268.722.778,57	268.722.778,57
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	155.152.361,05	0,00	0,00	7.400.000,00	147.752.361,05	249.142,52	0,00	46.540,44	0,00	112.377,56	90.224,52	147.662.136,53	154.903.218,53
3. Beteiligungen	4.182.553,17	0,00	0,00	0,00	4.182.553,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.182.553,17	4.182.553,17
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	659.543,52	0,00	0,00	0,00	659.543,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	659.543,52	659.543,52
5. sonstige Ausleihungen	732.377,39	8.022,76	0,00	36.984,44	703.415,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	703.415,71	732.377,39
Summe	429.466.613,70	8.022,76	0,00	7.436.984,44	422.037.652,02	266.142,52	0,00	46.540,44	0,00	112.377,56	107.224,52	421.930.427,50	429.200.471,18
Gesamt	3.177.403.137,71	56.558.180,77	0,00	23.087.146,08	3.210.874.172,40	1.540.273.851,27	104.219.556,09	46.540,44	0,00	13.734.875,59	1.630.711.991,33	1.580.162.181,07	1.637.129.286,44

Tochterunternehmen und Beteiligungen der Flughafen Wien AG¹

Anlage 2 zum Anhang.

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

	2020	2019
	T€	T€
Eigenkapital	40.167,7	41.093,8
Umsatzerlöse	8.950,0	8.850,0
Jahresüberschuss	3.073,9	2.233,2

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

	2020	2019
	T€	T€
Eigenkapital	8.699,8	8.699,8
Umsatzerlöse	8.475,6	13.270,4
Jahresüberschuss	10,5	1.286,3

→ Vienna Airport Technik GmbH (VAT)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

	2020	2019
	T€	T€
Eigenkapital	2.704,3	3.066,9
Umsatzerlöse	24.068,9	43.530,5
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-362,6	1.713,2

1) Österreichische Gesellschaften nach UGB

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

	2020 T€	2019 T€
Eigenkapital	13.555,6	13.900,3
Umsatzerlöse	30.037,4	58.508,1
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-344,7	6.294,2

→ VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

	2020 T€	2019 T€
Eigenkapital	56.228,0	52.685,1
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	4.642,9	7.468,7

→ Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

	2020 T€	2019 T€
Eigenkapital	125.976,8	125.423,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	6.832,8	6.279,3

→ VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H (VIE-Shops)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland, sowie Erwerb und Verwaltung anderer Unternehmen.

	2020 T€	2019 T€
Eigenkapital	5.185,5	5.184,7
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,7	-1,2

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 50,1% VIE

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

	2020	2019
	T€	T€
Eigenkapital	9.232,5	12.298,7
Umsatzerlöse	2.517,9	15.323,0
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-3.066,2	174,1

→ SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 49% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Zuweisung und Akkordierung von Zeiträumen 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.

	2020 ^{a)}	2019
	T€	T€
Eigenkapital	725,3	759,2
Umsatzerlöse	610,0	1.086,4
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-33,9	152,6

^{a)} vorläufige Werte

→ BTS Holding a.s. (BTSH)

Sitz: Bratislava, Slowakei

Kapitalanteil: 47,7% VIE

33,3% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

IFRS-Werte	2020	2019
	T€	T€
Eigenkapital	297,8	347,4
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-49,7	-146,3

→ KSC Holding a.s. (KSCH)

Sitz: Bratislava, Slowakei

Kapitalanteil: 47,7% VIE

52,3% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist, neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice, die Erbringung von Beratungsleistungen.

IFRS-Werte	2020	2019
	T€	T€
Eigenkapital	37.365,3	38.095,2
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-729,9	1.681,1

→ **Airport Co-Working & Conferences GmbH (ACS)**

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Im Zuge des Coworking Space Konzepts ist der Unternehmenszweck der Gesellschaft die Vermietung von der Lounge, gemeinsamen Arbeitsplätzen und flexiblen Meetingräumen.

	2020	2019
	T€	T€
Eigenkapital	-293,8	-77,8
Umsatzerlöse	137,4	34,6
Jahresfehlbetrag	-216,0	-108,4

→ **Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)**

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.

	2020	2019
	T€	T€
Eigenkapital	500,1	498,4
Umsatzerlöse	5.732,5	8.852,9
Jahresüberschuss	1,8	27,2

→ **VIE FINANCE HOLDING Ltd. (VFH)**

Sitz: Kottlingbrunn

Kapitalanteil: 99,95% VIE

0,05 % VIAB

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

IFRS-Werte	2020	2019
	T€	T€
Eigenkapital	11.324,9	16.606,3
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	1.718,6	-254,9

→ **Load Control International SK s.r.o (LION)**

Sitz: Kosice, Slowakei

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist die Erstellung von Load Sheets.

IFRS-Werte	2020	2019
	T€	T€
Eigenkapital	-29,7	46,6
Umsatzerlöse	447,7	650,4
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-76,3	23,0

Entwicklung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

Anlage 3 zum Anhang.

Beträge in €	Stand 1.1.2020	Abgang	Auflösung	Dotierung	Stand 31.12.2020
I. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten	572.432,08	0,00	216.303,12	0,00	356.128,96
2. technische Anlagen und Maschinen	47.380,41	0,00	20.450,72	204.721,17	231.650,86
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.907,16	0,00	2.889,44	0,00	9.017,72
Gesamt	631.719,65	0,00	239.643,28	204.721,17	596.797,54

Erklärung des Vorstands

gemäß § 124 Abs. 1 Z 3 BörseG 2018

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt, dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Schwechat, 11. März 2021

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Jahresabschluss Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der
Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat,

bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2020 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise bis zum Datum dieses Bestätigungsvermerkes ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens
2. Ansatz von Investitionen in Sachanlagen

1. Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens

Siehe Beilage I, Seiten 6, 11 und 21

Das Risiko für den Abschluss

Der Bewertung und dem Ansatz des Sachanlagevermögens kommt besondere Bedeutung zu, da bei der Flughafen Wien Aktiengesellschaft diese Posten mit 1.146,7 Mio EUR rund 62 % der Bilanzsumme repräsentieren.

Das Management der Gesellschaft prüft an jedem Abschlussstichtag, ob Anhaltspunkte (Triggering Events) für voraussichtlich dauernde Wertminderungen (außerplanmäßige Abschreibungen) vorliegen, oder dafür, dass außerplanmäßige Abschreibungen, die in früheren Perioden erfasst wurden, nicht länger bestehen oder sich vermindert haben könnten. Im Falle von Triggering Events untersucht das Management die Werthaltigkeit der betreffenden Sachanlagen durch Vergleich ihres Buchwerts mit dem beizulegenden Wert. Die Ermittlung des beizulegenden Wertes erfolgt als Barwert der zukünftig erzielbaren Zahlungsmittelströme mittels eines anerkannten Discounted Cash Flow-Verfahrens.

Der Einschätzung, ob Werthaltigkeitstests durchzuführen sind, liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Die Werthaltigkeit ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Managements hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse für Zwecke der Discounted Cash Flow-Berechnung, von den zugrunde gelegten Diskontierungszinssätzen, Wachstumsraten sowie vom betrachteten Planungszeitraum und ist daher mit bedeutenden Schätzungsunsicherheiten behaftet.

Für den Abschluss besteht das Risiko einer Überbewertung der Sachanlagen.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens wie folgt beurteilt:

- » Zur Beurteilung, ob Triggering Events vorliegen, haben wir in Gesprächen mit dem Management ein Verständnis über die Planungsannahmen sowie die relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt. Darüber hinaus haben wir die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen getestet. In der Folge haben wir die vorgelegte Dokumentation („Trigger Liste“) analysiert und die darin dargelegten Annahmen und Schätzungen mit unseren Erkenntnissen aus der Jahresabschlussprüfung, insbesondere der Ergebnisanalysen, verglichen.
- » Wir haben die Vorgehensweise und angewendeten Methoden zur Werthaltigkeitsüberprüfung der Sachanlagen beurteilt und kritisch hinterfragt, ob diese Prozesse geeignet sind, die Sachanlagen angemessen zu bewerten. Für jene Objekte, für die eine formale Ermittlung des beizulegenden Wertes vorgenommen wurde, haben wir in Stichproben das Bewertungsmodell, die Planungsannahmen und die Bewertungsparameter überprüft.
- » Die der Bewertung zugrunde gelegten Planungszahlen haben wir in Stichproben mit den vom Management genehmigten mittelfristigen Planungsrechnungen abgestimmt.
- » Die bei der Bestimmung der Diskontierungszinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten unter Konsultation unserer Bewertungsspezialisten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung der Diskontierungssätze verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.
- » Zur Beurteilung der Planungstreue haben wir in Stichproben sowohl die im Geschäftsjahr tatsächlich eingetretenen Zahlungsmittelströme als auch die aktuellen Planungszahlen mit den Planungszahlen der Vorperioden verglichen. Dabei beobachtete Abweichungen haben wir mit dem Management besprochen.
- » Die betroffenen Buchwerte haben wir mit der Anlagenbuchhaltung abgestimmt.

2. Ansatz von Investitionen in Sachanlagen

Siehe Beilage I Seite 6 und Beilage II Seite 18

Das Risiko für den Abschluss

Die im Geschäftsjahr im Sachanlagevermögen erfassten Investitionen belaufen sich auf 57 Mio EUR.

Die Gesellschaft prüft dazu ob und in welcher Höhe Aktivierungen im Sachanlagevermögen vorzunehmen sind. Insbesondere bei noch nicht abgeschlossenen Bauprojekten sind hinsichtlich der Erfassung der bereits erbrachten Leistungen im Sachanlagevermögen Einschätzungen über den Baufortschritt erforderlich.

Aufgrund der Prüfungserfordernisse im Zusammenhang mit laufenden Bauvorhaben bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen und der Periodenabgrenzung.

Für den Abschluss besteht das Risiko eines unrichtigen Ansatzes von Vermögenswerten und einer damit verbundenen, unrichtigen Ermittlung des Periodenergebnisses.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben den Ansatz von Investitionen in Sachanlagen wie folgt beurteilt:

- » Im Zuge unserer Prüfung haben wir ein Verständnis über die für den Ansatz des Sachanlagevermögens relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen getestet.
- » Zur Beurteilung der Existenz und der Genauigkeit der zum Bilanzstichtag ermittelten Leistungsabgrenzungen haben wir aus Belegflüssen der Investitionsprojekte analysiert, in wie weit Anlagenzugänge aus Rechnungseingängen oder aus Leistungsabgrenzungen resultieren.
- » Auf Basis einer Stichprobe haben wir den Projektstatus und weiteren Projektverlauf mit den verantwortlichen Mitarbeitern besprochen.
- » Darüber hinaus haben wir im Sachanlagevermögen aktivierte Eingangsrechnungen in einer Stichprobe mit den zugrundeliegenden Belegen abgestimmt.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Jahresabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen,

entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

Unsere Ziele sind hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

→ Darüber hinaus gilt:

- » Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- » Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- » Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- » Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen An-

gaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

- » Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- » Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- » Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.
- » Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Lagebericht

Der Lagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Lagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Lagebericht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 4. September 2020 als Abschlussprüfer gewählt und am 4. November 2020 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2020 endende Geschäftsjahr beauftragt.

Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007 Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Jahresabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Walter Reiffenstuhl.

Wien, 11. März 2021

KPMG Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Walter Reiffenstuhl

Wirtschaftsprüfer

Glossar

- › **Austro Control:** Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum
- › **Catchment Area:** Geografische Region, innerhalb derer der Flughafen Wien binnen zweier Autostunden erreicht werden kann bzw. von der aus die Anfahrt kürzer ist als zu jedem anderen gleichrangigen Flughafen
- › **Flugbewegungen:** Starts und Landungen
- › **General Aviation:** Allgemeine Luftfahrt
- › **Handling:** Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge
- › **Home-Carrier:** Heimische Fluggesellschaft
- › **Hub:** Umsteigeflughafen
- › **Incentive:** Entgeltpolitische Anreize wie das Destinations-, das Frequenz- sowie das Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub- Funktion
- › **Lärmgebühren:** Von der Lautstärke eines Flugzeugmodells abhängige Gebühren, die seit Juli 2010 zum Teil verrechnet werden
- › **Lärmschutzprogramm:** Vereinbarung im Rahmen des Mediationsvertrags, nach der unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zumindest teilweise vom Flughafen Wien finanziert wird
- › **Lärmzone:** Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird
- › **Maximum Take-off Weight (MTOW):** Höchstabfluggewicht; vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht
- › **Minimum Connecting Time:** Kürzeste benötigte Zeit beim Umsteigevorgang auf einem Hub-Flughafen
- › **Point-to-Point-Verkehr:** Direktverbindung zwischen zwei Punkten.
- › **Ramp-Handling:** Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitärservice, Passagiertransport etc.
- › **Trucking:** Luftfracht, die auf Lkw transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)
- › **Terminal 3:** Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Terminal 2 anschließt

→ Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

-) **Anlagendeckungsgrad 2:**
(Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen
-) **Anlagenintensität:**
Anlagevermögen / Gesamtvermögen
-) **Capital Employed:** Sachanlagevermögen + immaterielle Vermögensgegenstände + langfristige Forderungen + Working Capital
-) **EBIT-Marge:** EBIT / Umsatz
-) **EBIT nach Steuern:** EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern vom Ertrag
-) **EBITDA-Marge:** (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz
-) **Eigenkapitalquote:**
Eigenkapital / Bilanzsumme
-) **Gearing (Verschuldungsgrad):**
Nettoverschuldung / Eigenkapital
-) **Nettoverschuldung (Net Debt):** Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristige Wertpapiere – kurz- und langfristige Veranlagungen
-) **ROCE (Return on Capital Employed after Tax):** EBIT nach Steuern / durchschnittliches Capital Employed
-) **ROE (Return on Equity after Tax):** Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital
-) **ROS, Umsatzrendite (Return on Sales):** EBIT / Umsatz
-) **Weighted Average Cost of Capital (WACC):** Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten für Eigen- und Fremdkapital
-) **Working Capital:** Vorräte + kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – kurzfristige Steuer-rückstellungen – übrige kurzfristige Rückstellungen – Lieferantenverbindlichkeiten – übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

→ Abkürzungsverzeichnis

-) **ACI:** Airports Council International (internationale Flughafenvertretung)
-) **BMVIT:** Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
-) **CO₂:** Kohlendioxid
-) **IATA:** International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)
-) **ICAO:** International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
-) **PAX:** Passagier
-) **VE:** Verkehrseinheit

Impressum

Medieninhaber

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Postfach 1

1300 Wien-Flughafen Austria

Telefon: +43/1/7007-0

Telefax: +43/1/7007-23001

www.viennaairport.com

DVR: 008613

Firmenbuchnummer: FN 42984 m

Firmenbuchgericht:

Landesgericht Korneuburg

Investor Relations

Leitung: Mag. Christian Schmidt

Telefon: +43/1/7007-23126

E-Mail:

christian.schmidt@viennaairport.com

Leitung Kommunikation

Tillmann Fuchs, MBA

Telefon: +43/1/7007-22816

E-Mail: t.fuchs@viennaairport.com

Pressestelle

Peter Kleemann MAS

Telefon: +43/1/7007-23000

E-Mail: p.kleemann@viennaairport.com

Das Informationsangebot des

Flughafen Wien im Internet:

Website des Flughafen Wien:

www.viennaairport.com

Investor Relations Flughafen Wien:

www.viennaairport.com/

unternehmen/investor_relations

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:

www.laermschutzprogramm.at

Umwelt und Luftfahrt:

www.vie-umwelt.at

alles zur 3. Piste:

www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste

Dialogforum Flughafen Wien:

www.dialogforum.at

Mediationsverfahren (Archiv):

www.viemediation.at

Grafik:

Ing. Mag.(FH) Philipp Stöhr



Disclaimer: Dieser Jahresfinanzbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss im März 2021 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr. Die PDF-Ausgabe des Jahresfinanzberichts 2020 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft finden Sie auf unserer Homepage www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations unter dem Menüpunkt „Publikationen und Berichte“. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Jahresfinanzbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit weibliche, männliche und diverse Personen gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Jahresfinanzbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt.