



Jahresfinanzbericht **2022**

Flughafen Wien AG

Inhalt

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

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2022 **7**

Die Flughafen-Wien-Gruppe _____	8
Gesamtwirtschaftliches Umfeld _____	10
Verkehrsentwicklung _____	12
Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien _____	19
Entgelte des Flughafen Malta _____	20
Umsatzentwicklung _____	21
Entwicklung der Segmente _____	22
Ertragslage im Überblick _____	26
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur _____	30
Geldflussrechnung _____	33
Investitionen _____	34
Beteiligungen an ausländischen Flughäfen _____	35
Finanzinstrumente _____	36
Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement _____	37
Risiken der zukünftigen Entwicklung _____	38
Innovationsmanagement _____	45
Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess _____	46
Forschung und Entwicklung _____	48
Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB _____	49
Offenlegung gemäß § 243a UGB _____	72
Corporate Governance _____	75
Nachtragsbericht _____	76
Prognosebericht _____	78

Konzernabschluss 2022 der Flughafen Wien AG **79**

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung _____	80
Konzern-Gesamtergebnisrechnung _____	81
Konzern-Bilanz _____	82
Konzern-Geldflussrechnung _____	83
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals _____	84

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2022		85
I. Unternehmen	_____	86
II. Grundlagen der Rechnungslegung	_____	87
III. Funktionale Darstellungswährung	_____	88
IV. Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen	_____	89
V. Wesentliche Ereignisse	_____	92
VI. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	_____	93
VII. Erläuterungen zur Konzernbilanz	_____	111
VIII. Konzern Geldflussrechnung	_____	134
IX. Finanzinstrumente und Risikomanagement	_____	135
X. Sonstige Angaben	_____	149
XI. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden	_____	158
Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG	_____	175
Beteiligungen der Flughafen Wien AG	_____	177
Wesentliche nicht beherrschende Anteile	_____	194
Erklärung des Vorstands	_____	197
Bestätigungsvermerk	_____	198

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022		204
Die Flughafen Wien AG	_____	205
Gesamtwirtschaftliches Umfeld	_____	206
Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien	_____	208
Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien	_____	214
Umsatzentwicklung	_____	215
Ertragslage	_____	216
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur	_____	219
Investitionen	_____	223
Finanzinstrumente	_____	224
Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement	_____	225
Risiken der zukünftigen Entwicklung	_____	226
Innovationsmanagement	_____	233
Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess	_____	234
Forschung und Entwicklung	_____	236
Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 243b UGB	_____	237
Offenlegung gemäß § 243a UGB	_____	252
Corporate Governance	_____	255
Nachtragsbericht	_____	256
Prognosebericht	_____	257

Einzelabschluss 2022 der Flughafen Wien AG 258

Bilanz der Flughafen Wien AG _____ 259

Gewinn- und Verlustrechnung der Flughafen Wien AG _____ 260

Anhang zum Jahresabschluss 2022 der Flughafen Wien AG 262

Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss 2022 _____ 263

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden _____ 265

Erläuterungen zur Bilanz _____ 268

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung _____ 277

Sonstige Angaben _____ 280

Anlagen zum Anhang _____ 283

Erklärung des Vorstands _____ 289

Bestätigungsvermerk _____ 290

Glossar _____ 295

Impressum _____ 297

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

→ Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

(in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	2022	Veränderung	2021	2020 ¹	2019
Gesamtumsatz	692,7	70,2%	407,0	333,7	857,6
davon Airport	321,0	89,3%	169,5	133,0	411,7
davon Handling & Sicherheitsdienstleistungen	124,9	32,3%	94,4	86,1	166,3
davon Retail & Properties	138,8	68,6%	82,4	70,5	162,6
davon Malta	88,0	85,6%	47,4	32,2	100,3
davon Sonstige Segmente	20,0	50,7%	13,3	11,9	16,7
EBITDA	295,9	91,7%	154,4	54,1	384,8
EBITDA-Marge (in %) ²	42,7	n.a.	37,9	16,2	44,9
EBIT	167,2	n.a.	20,0	-86,5	252,3
EBIT-Marge (in %) ³	24,1	n.a.	4,9	-25,9	29,4
ROCE vor Steuern (in %) ⁴	9,8	n.a.	1,2	-4,9	13,9
ROCE nach Steuern (in %) ⁵	7,3	n.a.	0,9	-3,7	10,4
Konzernergebnis	128,1	n.a.	6,6	-75,7	175,7
Konzernergebnis Muttergesellschaft	107,9	n.a.	3,7	-72,8	158,9
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	337,6	219,2%	105,8	-23,0	373,0
Investitionen ⁶	53,6	4,0%	51,6	79,9	171,8
Ertragsteuern	29,8	n.a.	2,9	-25,2	62,2
Beschäftigte Köpfe (Flughafen-Wien-Gruppe) ⁷	6.575	14,9%	5.721	6.541	7.231
Mitarbeiter Jahresdurchschnitt (FTE) (Flughafen-Wien-Gruppe) ⁸	4.696	-3,3%	4.858	5.452	5.385

	31.12.2022	Veränderung	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019
Eigenkapital	1.448,5	10,2%	1.314,5	1.305,5	1.380,9
Eigenkapitalquote (in %)	65,1	n.a.	63,4	60,1	60,0
Nettoliiquidität (VJ): Nettoverschuldung)	149,4	n.a.	-150,4	-201,9	-81,4
Bilanzsumme	2.224,9	7,3%	2.073,8	2.173,3	2.300,6
Gearing (in %) ⁹	-10,3	n.a.	11,4	15,5	5,9

1) angepasst

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

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

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

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

6) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien inklusive Rechnungs Korrekturen Vorjahre, exkl. Finanzanlagen

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

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

9) Aufgrund der vorhandenen Nettoliiquidität wird der Verschuldungsgrad Gearing mit negativem Vorzeichen ausgewiesen

→ Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2022	Veränderung	2021	2020	2019
Passagierentwicklung Gruppe					
Flughafen Wien (in Mio.)	23,7	127,6%	10,4	7,8	31,7
Malta Airport (in Mio.)	5,9	130,3%	2,5	1,7	7,3
Kosice Airport (in Mio.)	0,5	224,1%	0,2	0,1	0,6
Flughafen Wien und Beteiligungen (VIE, MLA, KSC)	30,1	129,3%	13,1	9,7	39,5
Verkehrsentwicklung Wien					
Gesamtpassagiere (in Mio.)	23,7	127,6%	10,4	7,8	31,7
davon Transferpassagiere (in Mio.)	5,8	130,3%	2,5	1,5	7,2
Flugbewegungen	188.412	68,9%	111.567	95.880	266.802
MTOW (in Mio. Tonnen) ¹	7,9	66,0%	4,7	4,0	10,9
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	250.637	-4,1%	261.299	217.888	283.806
Sitzladefaktor ²	77,6	n.a.	62,5	57,4	77,3

→ Börsentechnische Kennzahlen

	2022	Veränderung	2021	2020	2019
Anzahl der ausgegebenen Aktien (in Mio.)	84,0	0,0%	84,0	84,0	84,0
KGV (per 31.12.)	25,2	n.a.	665,0	-35,0	20,0
Gewinn je Aktie (in €)	1,29	n.a.	0,04	-0,87	1,89
Dividende je Aktie (in €) ³	0,77	n.a.	0,0	0,0	0,0
Dividendenrendite (per 31.12.; in %)	2,38	n.a.	0,0	0,0	0,0
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	59,9	n.a.	0,0	0,0	0,0
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	2.717,4	21,6%	2.234,4	2.557,8	3.171,0
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	33,60	4,2%	32,25	38,10	40,50
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	24,05	-7,5%	26,00	17,00	34,05
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	32,35	21,6%	26,60	30,45	37,75
Marktgewichtung ATX Prime (per 31.12.; in %)	0,49	n.a.	0,67	1,05	1,16

→ Abkürzungen

Reuters	VIEVVI
Bloomberg	FLU AV
Nasdaq	FLU-AT
ISIN	AT00000VIE62
Kassamarkt	FLU
ADR	VIAAY

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

2) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere/angebotene Sitzplatzkapazität

3) Berichtsjahr: Vorschlag an Hauptversammlung

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2022



Die Flughafen-Wien-Gruppe

Geschäftsmodell

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG-Konzern) besteht aus drei internationalen Flughäfen in Österreich (Wien), Malta und der Slowakei (Košice) sowie dem ebenso österreichischen Flughafen Bad Vöslau. Der Flughafen Wien fungiert als bedeutende Drehscheibe von/nach Osteuropa, ist einer der größten Arbeitgeber in Ostösterreich und beschäftigt mit den vollkonsolidierten Tochterunternehmen im Jahresdurchschnitt 4.696 Mitarbeiter (FTE, Vollzeitäquivalent) bzw. 6.575 Personen (Kopfzahl). Die drei internationalen Airports der Gruppe verzeichneten 2022 30,1 Mio. Passagiere (2021: 13,1 Mio. 2020: 9,7 Mio., 2019: 39,5 Mio.).

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. Dazu zählen neben dem Ramp-, Cargo- und Passagier-Handling auch die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen, die Kontrollen von Personen und Handgepäck und die General Aviation, wodurch kurze Umsteigezeiten, hohe Pünktlichkeit und maßgeschneiderte Angebote für unsere Kunden gewährleistet werden.

Retail & Properties

Passagiere, Parkkunden, Hotelgäste, Konferenzteilnehmer, Mitarbeiter und Abholende als „Meeters & Greeters“ sind im Segment Retail & Properties wichtige Zielgruppen. Wesentliche Ergebnisbeiträge liefern neben Werbeerlösen, das Center Management & Hospitality mit Shopping, Gastronomie, Passagierservices (Lounges, VIP), das Parken sowie auch 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), die zusammen den Flughafen Malta betreiben. Erlöse generieren die Aviation-Dienstleistungen, das Parken sowie die 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,

sowie auch jene Tochtergesellschaften, 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, Wirtschaftswachstum, 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 und der CEE-Region (Zentral- und Osteuropa) betroffen. Das gilt auch für die Flughäfen Malta und Košice, welche zusätzlich auch von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in ihrer Region wesentlich beeinflusst werden. Wichtige Faktoren für die Entwicklung des FWAG-Konzerns sind auch die ökonomische und politische Lage im Fernen, Mittleren und Nahen Osten sowie in Russland, wie auch der kriegerische Angriff Russlands auf die Ukraine (siehe dazu auch Risikobericht).

Die starke Erholung der Weltwirtschaft von den negativen Einflüssen der Corona-Pandemie und den Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung der Krankheit hat im Jahr 2022 einen erheblichen Dämpfer erlitten. Bedingt durch den militärischen Konflikt zwischen Russland und der Ukraine sowie die noch immer spürbaren Folgen der Pandemie, haben Versorgungsunsicherheiten und Irritationen der Lieferketten die Inflationsraten rund um den Globus auf ein jahrzehntelang nicht mehr gesehenes Niveau getrieben. Als Reaktion auf diesen starken Geldwertverfall reagierten die meisten Zentralbanken mit deutlichen Erhöhungen der Leitzinssätze und nahmen damit bewusst ein Abkühlen der jeweiligen Ökonomien in Kauf.

Über das Gesamtjahr 2022 gesehen, wird das globale Wirtschaftswachstum von 6,2% im Jahr 2021 auf voraussichtlich 3,4% zurückgehen. Die Euro-Zone kam im Vergleich mit einem Wachstumsrückgang von 5,3% im Jahr 2021 auf voraussichtlich 3,5% vorerst noch glimpflich davon. Für Österreich ergibt sich durch den vergleichbar hohen Anteil des Tourismussektors an der Wirtschaftsleistung im Jahr 2022 sogar ein Wirtschaftswachstum in Höhe von 4,7% (2021: 4,6%) (Quelle: WIFO Reports on Austria 01/2023, International Monetary Fund, Jan. 2023).

Unter der Annahme einer Stabilisierung der Gasliefermengen von Russland nach Europa, langfristig stabiler Inflationserwartungen und - trotz des erhöhten Zinsniveaus – begrenzter rezessiver Effekte, wird für 2023 mit einem globalen Wirtschaftswachstum von 2,9% gerechnet. Die Euro-Zone ist mit einem prognostizierten Wirtschaftswachstum von nur 0,7% in 2023 (USA: 1,4%) überdurchschnittlich stark betroffen. Nach dem vergleichsweise robusten Wirtschaftswachstum 2022 von 4,7% wird die österreichische Wirtschaft im Jahr 2023 mit einem erwarteten BIP-Plus von bloß 0,3% nahezu stagnieren (Quelle: WIFO Reports on Austria 01/2023, International Monetary Fund, Jan. 2023).

Ein weiterer entscheidender Faktor für die globale, europäische und österreichische Konjunktorentwicklung ist die durch den russischen Angriffskrieg deutlich gestiegene Inflation. Die Preise sowohl für energetische als auch nicht energetische Rohstoffe sind 2022 markant angestiegen und trieben die Inflation in Österreich auf 8,6%. Für 2023 wird wegen der wieder rückläufigen Energiepreise eine geringere Inflationsrate von 6,5% prognostiziert. Die Inflation verbleibt dennoch auf einem hohen Niveau. Erst 2024 (3,6%) und 2025 (2,9%) ist mit einer Normalisierung der Teuerungsrate in Richtung des langfristigen Inflationsziels der EZB von 2% zu rechnen. (Quelle: OeNB - Gesamtwirtschaftliche Prognose, 12/2022)

Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft und Reisetätigkeit

Nach zwei Jahren Pandemie mit rückläufigen Nächtigungszahlen konnten die Nächtigungen im Jahr 2022 mit insgesamt plus 72,2% erstmals wieder deutlich zulegen. Besonders die in 2020 und 2021 stärker eingebrochenen Nächtigungen ausländischer Gäste konnten mit plus 96,3% einen überproportionalen Beitrag zu dieser Erholung im Vergleich zu österreichischen Gästen (+31,4%) leisten. (Quelle: Statistik Austria)

Die Erholung des Tourismus zeigt sich auch in der Reisetätigkeit der Österreicher. Während in Q1-3/2021 nur 12,3 Mio. Urlaubsreisen getätigt wurden, stieg dieser Wert im gleichen Zeitraum 2022 auf 18,9 Mio. an, was einem Plus von über 53% entspricht. Den größten Zuwachs verzeichneten Urlaubsreisen in das Ausland (+ 98%), aber auch Reisen innerhalb Österreichs stiegen um rund 23%. Auch Geschäftsreisen verzeichneten in Q1-3/2022 ein starkes Plus von 81,2% (Inland +64,2%, Ausland +101,9%). (Quelle: Statistik Austria)

Verkehrsentwicklung

Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe

Kumulierte Verkehrsentwicklung

Verkehrskennzahlen VIE, MIA, KSC	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019
Gesamtpassagiere	30.072.961	129,3%	13.112.373	39.527.803
davon Lokalpassagiere	24.188.892	129,2%	10.552.311	32.135.634
davon Transferpassagiere	5.805.866	130,4%	2.519.810	7.237.646
Flugbewegungen	233.165	69,4%	137.603	324.740
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	266.968	-3,3%	276.166	300.266

Die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive ihrer Auslandsbeteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete mit insgesamt 30,1 Mio. Passagieren im Jahr 2022 einen deutlichen Passagierzuwachs von 129,3% im Vergleich zum Vorjahr.

Hinweis: In den Tabellen zur Verkehrsentwicklung wird neben dem Berichtsjahr 2022 und der Vorjahresperiode 2021 auch das Vorkrisenniveau (Jahr 2019) angegeben.

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien

Deutlicher Anstieg der Passagierzahlen (+127,6%) gegenüber dem Vorjahr

Verkehrskennzahlen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019
Gesamtpassagiere (in Mio.)	23,7	127,6%	10,4	31,7
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	17,8	126,9%	7,8	24,3
davon Transferpassagiere (in Mio.)	5,8	130,3%	2,5	7,2
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,1	93,3%	0,0	0,2
Flugbewegungen	188.412	68,9%	111.567	266.802
MTOW (in Mio. Tonnen)	7,9	66,0%	4,7	10,9
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	250.637	-4,1%	261.299	283.806
Sitzladefaktor in %	77,6	n.a.	62,5	77,3
Anzahl der Destinationen	211	11,1%	190	217
Anzahl der Airlines	69	4,5%	66	77

Im Jahr 2022 zählte der Flughafen Wien insgesamt 23.682.133 Passagiere, das entspricht einem starken Anstieg von 127,6% im Vergleich zu 2021. Die Auswirkungen der globalen COVID-19 Krise waren vor allem noch im Verlauf des ersten Quartals 2022 spürbar. Durch den Ende Februar ausgebrochenen Krieg in der Ukraine wurden alle Flüge von Wien nach Russland und in die Ukraine eingestellt. Die direkten Auswirkungen auf den Flughafen Wien betrug rund 4% des Passagierolumens. Durch die Aufhebung und Lockerung zahlreicher Reiserestriktionen legte das Interesse an Flugreisen insbesondere gegen Ende des ersten Quartals, aber vor allem mit Beginn des Sommerflugplans deutlich zu. Die Entwicklung wurde unter anderem durch den Wegfall des 3G-

Nachweises bei der Einreise nach Österreich per 16. Mai gefördert. Das passagierstärkste Quartal in diesem Jahr war das dritte Quartal mit insgesamt 8,2 Mio. Reisenden. Mehr als ein Drittel der Gesamtpassagiere wurden in diesem Quartal abgefertigt. Auch der stärkste Tag des Jahres 2022 fiel in diesen Zeitraum. Am Sonntag, den 31. Juli, wurden insgesamt 102.670 Passagiere abgefertigt und an 42 weiteren Tagen mehr als 90.0000 Reisende. Im vierten Quartal sorgten u.a. die österreichweit einheitlichen Herbstferien Ende Oktober für einen weiteren Passagieraufschwung.

Der Flughafen Wien liegt mit seiner Pünktlichkeit in Europa im absoluten Spitzenfeld und platzierte sich laut dem Flugplandaten-Unternehmen OAG auch 2022 an dritter Stelle der pünktlichsten Flughäfen in Europa (Flughäfen 2019 mit über 20 Mio. Passagiere).

Die Anzahl der Lokalpassagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr auf 17.809.927 Fluggäste, das entspricht einem Wachstum von 126,9%. Die Zahl der Transferpassagiere legte gegenüber dem Vorjahr um 130,3% auf 5.794.588 Reisende zu.

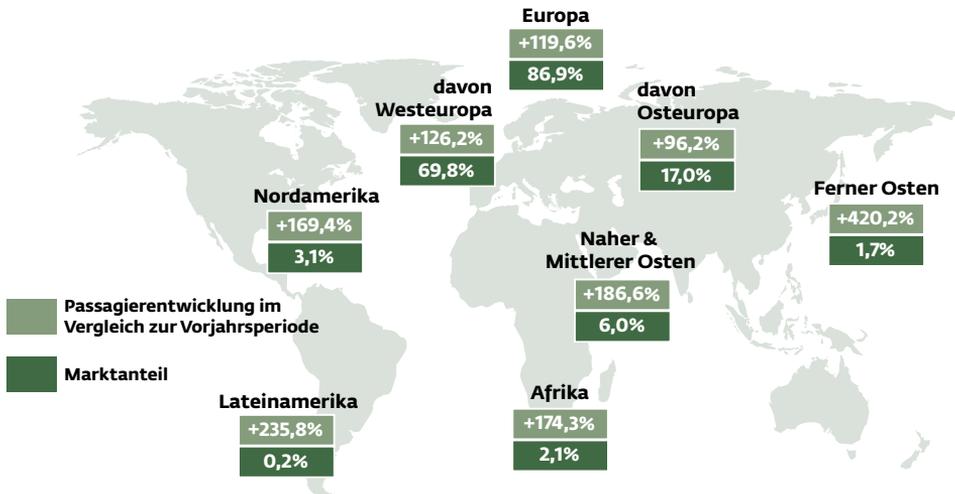
Im Vergleich zu 2021 entwickelten sich bis auf das Frachtaufkommen alle allgemeinen Kennzahlen positiv: Die Anzahl der Flugbewegungen ist um 68,9% auf 188.412 Starts und Landungen gestiegen. Die durchschnittliche Auslastung (Sitzladefaktor) der Passagierflüge erhöhte sich um 15,1 Prozentpunkte auf 77,6%. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) steigerte sich um 66,0% auf 7.856.315 Tonnen. Das Frachtaufkommen reduzierte sich hingegen um 4,1% auf 250.637 Tonnen.

2022 wurde der Flughafen Wien von 69 Fluglinien angefliegen, die 211 Destinationen in 65 Ländern im Linienverkehr bedienten.

Passagierentwicklung am Flughafen Wien

→ Aufkommen abfliegender Passagiere (Linie & Charter) 2022 nach Regionen

Regionen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019	Anteil 2022	Anteil 2021	Anteil 2019
Westeuropa	8.230.803	126,2%	3.638.751	10.717.728	69,8%	70,2%	68,0%
Osteuropa	2.008.215	96,2%	1.023.344	2.755.423	17,0%	19,7%	17,5%
Ferner Osten	196.254	420,2%	37.727	698.436	1,7%	0,7%	4,4%
Naher und Mittlerer Osten	711.710	186,6%	248.317	797.495	6,0%	4,8%	5,1%
Nordamerika	364.053	169,4%	135.124	459.377	3,1%	2,6%	2,9%
Afrika	251.778	174,3%	91.781	333.305	2,1%	1,8%	2,1%
Lateinamerika	21.866	235,8%	6.512	593	0,2%	0,1%	0,0%
Gesamt	11.784.679	127,4%	5.181.556	15.762.357	100,0%	100,0%	100,0%



Abgeflogene Passagiere, Entwicklung 2022 im Vergleich zu 2021 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2022

Im Gesamtjahr 2022 konnten alle Regionen gegenüber dem Vorjahr einen Passagierzuwachs verzeichnen. Die folgenden Zahlen beziehen sich jeweils auf abfliegende Passagiere.

Nach Westeuropa erhöhte sich das Passagieraufkommen um 126,2% auf 8.230.803 Reisende. Der Marktanteil dieser Region am Gesamtaufkommen reduzierte sich im Vergleich zur Vorjahresperiode marginal um 0,4 Prozentpunkte auf 69,8%.

In die Region Osteuropa stieg die Anzahl der Passagiere um +96,2% auf 2.008.215. Der Anteil der Reisenden am Gesamtaufkommen verringerte sich auch bedingt durch den Krieg in der Ukraine um 2,7 Prozentpunkte auf 17,0%.

Destinationen im Fernen Osten verzeichneten gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 420,2% auf 196.254 Passagiere, wodurch sich deren Anteil am Gesamtpassagieraufkommen von 0,7% auf 1,7% mehr als verdoppelte.

In den Nahen und Mittleren Osten wurden 711.710 Reisende gezählt – ein Plus von 186,6%. Der Anteil dieser Region am Passagieraufkommen erhöhte sich um 1,2 Prozentpunkte auf 6,0%.

Nach Nordamerika stieg die Anzahl der Fluggäste um 169,4% auf 364.053, was einem Marktanteil von 3,1% nach 2,6% im Vorjahr entspricht.

Afrika zog mit 251.778 Reisenden um 174,3% mehr Fluggäste an. Der Anteil am Passagieraufkommen erhöhte sich leicht von 1,8% auf 2,1%.

Die Region Lateinamerika zählte 21.866 Passagiere, was einem Plus von 235,8% entspricht. Der Marktanteil am Passagieraufkommen in diese Region erhöhte sich um 0,1 Prozentpunkte auf 0,2%.

→ Die 5 passagierstärksten Destinationen 2022 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019
1. London	515.095	353,2%	113.645	707.002
2. Paris	369.560	139,6%	154.219	514.760
3. Istanbul	368.186	78,6%	206.123	369.986
4. Frankfurt	361.449	95,5%	184.852	562.166
5. Amsterdam	310.283	101,6%	153.897	475.165

→ Entwicklung des Passagieraufkommens im zentral- und osteuropäischen Raum 2022 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019
1. Bukarest	216.766	127,1%	95.462	312.843
2. Warschau	169.022	164,4%	63.930	192.884
3. Sofia	135.307	103,1%	66.625	173.492
4. Belgrad	101.936	108,6%	48.870	101.230
5. Tirana	100.242	49,9%	66.874	90.402
6. Pristina	94.804	45,3%	65.261	57.605
7. Podgorica	79.764	91,4%	41.676	42.004
8. Prag	77.676	360,7%	16.859	87.049
9. Riga	75.146	216,3%	23.761	66.219
10. Krakau	73.849	> 500%	1.655	63.698
Sonstige	883.703	66,0%	532.371	1.567.997
Abfliegende Passagiere	2.008.215	96,2%	1.023.344	2.755.423

→ Entwicklung des Passagieraufkommens Langstrecke 2022
(abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019
1. Bangkok	112.555	> 500%	8.677	178.010
2. Newark	75.419	115,2%	35.045	67.295
3. Chicago	68.937	93,0%	35.724	80.342
4. Toronto	58.429	266,4%	15.945	76.248
5. Washington	49.816	59,8%	31.176	56.481
6. New York	46.325	236,8%	13.753	62.470
7. Addis Abeba	34.994	86,8%	18.730	39.813
8. Montreal	32.669	> 500%	3.481	39.664
9. Los Angeles	32.458	n.a.	0	56.732
10. Male	25.367	63,5%	15.512	9.358
Sonstige	103.380	264,4%	28.372	569.845
Abfliegende Passagiere	640.349	210,2%	206.415	1.236.258

→ Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen und
Mittleren Osten 2022 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019
1. Tel Aviv	262.875	177,2%	94.816	299.119
2. Dubai	166.561	121,1%	75.339	211.893
3. Doha	80.348	176,0%	29.107	116.397
4. Amman	61.602	210,8%	19.822	50.129
5. Abu Dhabi	53.006	> 500%	2.906	0
Sonstige	87.318	231,7%	26.327	119.957
Abfliegende Passagiere	711.710	186,6%	248.317	797.495

→ Passagieraufkommen nach Airlines 2022

Fluglinie	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019	Anteil 2022	Anteil 2021	Anteil 2019
Austrian	11.144.003	123,1%	4.995.915	13.673.856	47,1%	48,0%	43,2%
Ryanair/Lauda	4.946.744	152,8%	1.956.721	2.656.939	20,9%	18,8%	8,4%
Wizz Air	1.600.351	77,1%	903.850	2.080.809	6,8%	8,7%	6,6%
Turkish Airlines	574.977	80,7%	318.256	550.309	2,4%	3,1%	1,7%
Eurowings	482.731	156,5%	188.188	2.277.788	2,0%	1,8%	7,2%
Lufthansa	412.371	178,5%	148.068	730.061	1,7%	1,4%	2,3%
Emirates	311.360	108,3%	149.503	415.533	1,3%	1,4%	1,3%
KLM Royal Dutch Airlines	305.033	77,6%	171.778	379.618	1,3%	1,7%	1,2%
Pegasus Airlines	299.579	93,3%	155.002	291.831	1,3%	1,5%	0,9%
Iberia	281.753	193,3%	96.067	304.067	1,2%	0,9%	1,0%
Sonstige	3.323.231	151,3%	1.322.175	8.301.378	14,0%	12,7%	26,2%
davon Lufthansa-Gruppe ¹⁾	12.311.095	123,4%	5.509.617	17.318.078	52,0%	52,9%	54,7%
davon Low-Cost Carrier	7.322.493	127,1%	3.224.205	7.663.225	30,9%	31,0%	24,2%
Passagiere Gesamt	23.682.133	127,6%	10.405.523	31.662.189	100,0%	100,0%	100,0%

1) Lufthansa Gruppe: Austrian, Brussels Airlines, Eurowings, Lufthansa und SWISS

Entwicklung der größten Airlines am Flughafen Wien

Durch die Erholung des Verkehrs in der Luftfahrt beförderte Austrian, der größte Kunde am Standort, im vergangenen Jahr 2022 insgesamt 11.144.003 Passagiere. Die Airline konnte im Jahr 2022 gegenüber 2021 einen Anstieg der Fluggäste von 123,1% verzeichnen. Der Marktanteil von Austrian am Gesamtpassagieraufkommen gegenüber 2021 ist dennoch leicht um 0,9 Prozentpunkte auf 47,1% gesunken.

Der zweitgrößte Carrier am Flughafen Wien, Ryanair/Lauda, verzeichnete im Jahr 2022 4.946.744 Passagiere, was einem Zuwachs von 152,8% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Marktanteil konnte um 2,1 Prozentpunkte auf 20,9% gesteigert werden.

Wizz Air verbuchte einen Passagieranstieg von 77,1% auf 1.600.351 Reisende im Jahr 2022. Der Marktanteil verringerte sich gegenüber 2021 um 1,9 Prozentpunkte auf 6,8%.

Leichter Rückgang beim Frachtaufkommen (minus 4%)

Die gesamte umgeschlagene Frachtmenge am Flughafen 2022 (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 250.637 Tonnen, was einem Rückgang um 4,1% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Frachtmenge liegt damit noch 11,7% unter dem Jahr 2019.

Das von der Flughafen Wien AG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 203.567 Tonnen, was einem Minus von 3,1% gegenüber 2021 und einem durchschnittlichen Marktanteil von 81,2% entspricht.

Während das Volumen der abgefertigten Luftfracht am Flughafen Wien im Vergleich zum Vorjahr mit 169.448 Tonnen stabil blieb (minus 0,2%), sank das Trucking-Volumen um 11,3% auf einen Wert von 81.149 Tonnen. Innerhalb der Luftfracht gab es beim Belly-Verkehr durch

die Wiederaufnahme zahlreicher Langstreckenverbindungen eine satte Steigerung um 49,3%, während das Volumen des Frachter-Segments insbesondere aufgrund des Ausbleibens des Charter-Verkehrs um 18,6% sank. Rückgängen im Import (minus 10,2%) stand ein Wachstum bei den Exportmengen (plus 5,3%) gegenüber.

Generell folgt dieser Fracht-Rückgang einem globalen Trend, im europäischen Vergleich konnte sich der Flughafen Wien mit dem moderaten Rückgang von 4,1% gut behaupten. Hemmende Faktoren für die Fracht-Entwicklung stellten vor allem globale Lieferengpässe, der Krieg in der Ukraine, die Corona-Situation in China, die Angst vor einer globalen Rezession und die erhöhte Inflation dar.

Verkehrsentwicklung der Flughäfen Malta und Košice

Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen)

Verkehrskennzahlen	2022	Veränderung	2021
Gesamtpassagiere (in Mio.)	5,9	130,3%	2,5
Flugbewegungen	40.355	64,6%	24.516
MTOW (in Mio. Tonnen)	1,6	69,4%	0,9
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	16.330	9,8%	14.867

Nach einem verhaltenen Start konnte Malta Airport mit einem starken Sommerflugplan die Zahl der Fluggäste gegenüber 2021 auf 5.851.079 mehr als verdoppeln, und erreichte somit rund 80% der 2019er-Zahlen. Die Flugbewegungen stiegen von 24.516 auf 40.355 Starts und Landungen, Cargo verzeichnete ein Plus von 9,8% auf 16.330 Tonnen.

Košice (at-Equity-Beteiligung)

Verkehrskennzahlen	2022	Veränderung	2021
Gesamtpassagiere (in Mio.)	0,5	224,1%	0,2
Flugbewegungen	4.398	189,3%	1.520
MTOW (in Mio. Tonnen)	0,1	173,7%	0,1
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	1	n.a.	0

Der Flughafen Košice hat 2022 539.749 Passagiere abgefertigt - ein Plus von 224,1% gegenüber dem Vorjahr, wobei vor allem der Sommer-Charterverkehr wieder kräftig zulegte.

Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie die Methodik der Anpassungen für 2022 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt.

Die Novellierung des FEG aufgrund der Covid-19-Pandemie führte zu folgenden Änderungen bei der Berechnung der Flughafenentgelte:

Die Flughafenentgelte am Flughafen Wien werden gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet vom 1.8. bis 31.7.) angepasst. Diese Regelung endet einerseits mit dem Ablauf des 31. Dezember 2026. Das bedeutet, dass die Flughäfen im Entgeltantrag 2026 wieder zur bestehenden Formel zurückkehren und mit 1. Jänner 2027 wieder die bestehende Formel anwenden.

Sollte sich die Branche andererseits aber rascher erholen, ist eine schnellere Rückkehr zur bestehenden Formel vorgesehen. Das ist dann der Fall, wenn ein dreijähriger Durchschnitt der Verkehrsmenge (MTOW, Treibstoffmenge, Passagierzahl) den dreijährigen Durchschnitt von 1.8.2016 bis 31.7.2019 übersteigt.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die Flughafen Wien AG folgende Änderungen der Entgelte ab 1.1.2022, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden:

- | | |
|---|--------|
| » Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: | +1,75% |
| » Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: | +1,75% |
| » Infrastrukturentgelt Betankung: | +1,75% |

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) betrug € 0,70/abfliegender Passagier.

Die Flughafen Wien AG hat zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2022 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 8,60/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 12,60/abfliegender Transferpassagier gesenkt. Der Transferincentive wurde gestrichen.

Ergänzend wurde mit dem Volumen-Incentive das nachhaltige Passagiervolumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert und mit dem Transfer-Security-Incentive die Rolle des Flughafen Wien als Hubairport weiter gestärkt.

Entgelte des Flughafen Malta

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

Umsatzentwicklung

Externe Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Airport	321,0	89,3%	169,5
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	124,9	32,3%	94,4
Retail & Properties	138,8	68,6%	82,4
Malta	88,0	85,6%	47,4
Sonstige Segmente	20,0	50,7%	13,3
Externer Konzernumsatz	692,7	70,2%	407,0

Die Umsatzerlöse der Flughafen-Wien-Gruppe konnten in 2022 um 70,2% auf € 692,7 Mio. (2021: € 407,0 Mio.) zulegen. Eine positive Entwicklung konnte in allen Segmenten verzeichnet werden. Die Details dazu finden sich in den nachfolgenden Kapiteln.

Entwicklung der Segmente

Ergebnis der Segmente 2022

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze ¹	355,3	192,5	154,8	88,0	142,0	-239,9	692,7
Betriebsleistung	360,2	192,9	166,1	88,0	144,1	-239,9	711,5
Betriebsaufwand ²	310,8	196,4	101,9	46,6	128,5	-239,9	544,4
EBITDA	127,2	5,0	81,4	55,1	27,2		295,9
EBITDA-Marge in %	35,8	2,6	52,6	62,6	19,2		42,7
EBIT	49,4	-3,5	64,2	41,5	15,6		167,2
EBIT-Marge in %	13,9	-1,8	41,5	47,1	11,0		24,1

- 1) enthält in den Segmenten externe und interne Umsätze. Die Summe stellt den externen Konzernumsatz dar.
 2) inkl. Abschreibungen, Wertaufholungen sowie at Equity Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente

Ergebnis der Segmente 2021

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze ¹	199,3	134,0	100,5	47,4	89,4	-163,6	407,0
Betriebsleistung	211,1	138,7	103,6	47,4	93,6	-163,6	430,8
Betriebsaufwand ²	222,2	144,4	75,3	36,5	96,1	-163,6	410,8
EBITDA	69,3	3,6	48,0	24,5	9,0		154,4
EBITDA-Marge in %	34,8	2,7	47,7	51,6	10,1		37,9
EBIT	-11,1	-5,8	28,4	11,0	-2,5		20,0
EBIT-Marge in %	-5,6	-4,3	28,2	23,1	-2,8		4,9

- 1) enthält in den Segmenten externe und interne Umsätze. Die Summe stellt den externen Konzernumsatz dar.
 2) inkl. Abschreibungen, Wertminderungen sowie at Equity Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente

Segment Airport

Beträge in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Aircraftbezogene Entgelte	62,6	73,2%	36,2
Passagierbezogene Entgelte	214,3	110,7%	101,7
Infrastrukturerelöse & Dienstleistungen	44,1	39,1%	31,7
Umsatz Segment Airport	321,0	89,3%	169,5

Die Erlöse aus aircraftbezogenen Entgelten legten um 73,2% auf € 62,6 Mio. (2021: € 36,2 Mio.) zu. Dies ist auf den Anstieg der Bewegungen von 68,9% und des MTOWs von 66,0% zurückzuführen. Die passagierbezogenen Entgelte haben sich von € 101,7 Mio. auf € 214,3 Mio. mehr als verdoppelt, was auch der Passagierentwicklung am Flughafen Wien (plus 127,6%) entspricht. Die Erlöse aus der Bereitstellung und Vermietung von Infrastruktur und aus sonstigen Dienst-

leistungen konnten ebenfalls um 39,1% zulegen und betragen € 44,1 Mio. (2021: € 31,7 Mio.). Mit einem Anteil von 46,3% (2021: 41,7%) leistet das Segment den größten Beitrag zum Konzernumsatz. Die internen Umsatzerlöse erhöhten sich um 15,3% auf € 34,3 Mio., u.a. durch höhere interne Vermietungserlöse und Konzernverrechnungen. Die sonstigen Erträge reduzierten sich um € 6,8 Mio. auf € 4,9 Mio. aufgrund der Erfassung von COVID-19 Unterstützungen im Vorjahr.

Der Materialaufwand blieb im Vorjahresvergleich konstant bei € 5,2 Mio. (2021: € 5,1 Mio.). Während sich die bezogenen Leistungen und der Aufwand für Enteisungsmittel reduzierten, stiegen betriebsbedingt Aufwendungen für sonstiges Material. Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr 2022 um € 12,4 Mio. auf € 45,3 Mio. bei einem Personalstand von 545 Mitarbeitern (2021: 560). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Beendigung der Kurzarbeit mit Q1/2022 und Rückstellungsbewegungen zurückzuführen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um € 21,9 Mio. auf € 35,0 Mio. Dies ist im Wesentlichen auf folgende Positionen zurückzuführen: höhere Aufwendungen für Instandhaltungen, Marktkommunikation und Marketing sowie Fremdpersonal. Weiters wurden im Vorjahr COVID-19 Unterstützungen aufwandsmindernd erfasst. Der interne Betriebsaufwand beläuft sich 2022 auf € 147,5 Mio. (2021: € 90,7 Mio.). Die wesentlichen Treiber betreffen Kosten für die Sicherheitskontrolle, sonstige passagierbezogene Leistungen und Aufwendungen für den Terminalbetrieb (inkl. Energiekosten).

Das EBITDA erhöhte sich auf € 127,2 Mio. (2021: € 69,3 Mio.). Abschreibungen von € 77,8 Mio. (2021: € 80,5 Mio.) führten zum Segment-EBIT von plus € 49,4 Mio., nach minus € 11,1 Mio. im Vorjahr. Die EBITDA-Marge stieg von 34,8% auf 35,8%, die EBIT-Marge drehte von minus 5,6% auf plus 13,9%.

Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Beträge in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Ground Handling	80,5	56,5%	51,4
Frachtabfertigung (Cargo)	26,0	-8,0%	28,3
Sicherheitsdienstleistungen	3,1	30,6%	2,4
Passenger Handling	7,1	73,2%	4,1
General Aviation, Sonstiges	8,3	-0,1%	8,3
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen	124,9	32,3%	94,4

Die Umsatzerlöse des Ground Handling stiegen im Berichtsjahr um € 29,1 Mio. auf € 80,5 Mio. Dies ist u.a. auf den Anstieg bei Bewegungen (plus 68,9%) und MTOW (plus 66,0%) zurückzuführen. Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) lag bei 87,0% (2021: 88,6%). Die Erlöse aus der Frachtabfertigung (VIE-Marktanteil 81,2%) liegen leicht unter dem Vorjahresniveau bei € 26,0 Mio. (2021: € 28,3 Mio.). Die General Aviation (inkl. Sonstiges) erwirtschaftete wie im Vorjahr Umsatzerlöse von € 8,3 Mio. (2021: € 8,3 Mio.). Der Anteil des Segments am Konzernumsatz betrug 18,0% (2021: 23,2%). Die internen Umsatzerlöse erhöhten sich um 70,6% auf € 67,5 Mio. (2021: € 39,6 Mio.), u.a. durch passagierbezogene Leistungen (z.B. Sicherheitskontrolle). Die sonstigen Erträge reduzierten sich hingegen von € 4,6 Mio. auf € 0,4 Mio. aufgrund der Erfassung von COVID-19 Unterstützungen im Vorjahr. Der Materialaufwand stieg um 61,4% auf € 7,7 Mio., u.a. aufgrund eines höheren Verbrauchs von Treibstoffen. Auch in diesem Segment wirkte sich die Beendigung der Kurzarbeit und Rückstellungsbewegungen stark aus, wodurch der Personalaufwand um € 36,2 Mio. auf € 138,6 Mio. zulegte. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl betrug 2.666, was einem Minus von 117 Personen entspricht. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit € 8,6 Mio. deutlich über dem

Niveau des Vorjahres (2021: € 2,1 Mio.) und betreffen im Wesentlichen Steigerungen im Bereich der Fremdleistungen für die Verkehrsabfertigung. COVID-19 Unterstützungen, welche im Wesentlichen Aufwendungen von 2020 abdecken, wurden in 2021 aufwandsmindernd erfasst. Der interne Betriebsaufwand, inkl. Energiekosten, betrug € 33,0 Mio. (2021: € 25,8 Mio.).

Das EBITDA des Segments Handling & Sicherheitsdienstleistungen verbesserte sich auf plus € 5,0 Mio. nach € 3,6 Mio. im Vorjahr. Abschreibungen von € 8,5 Mio. (2021: € 9,4 Mio.) führten zum EBIT von minus € 3,5 Mio. (2021: minus € 5,8 Mio.). Die EBITDA-Marge lag mit 2,6% unter dem Vorjahresniveau von 2,7%. Die EBIT-Marge verbesserte sich auf minus 1,8% (2021: minus 4,3%).

Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Parkerlöse	42,5	102,5%	21,0
Vermietung	29,2	6,9%	27,3
Center Management & Hospitality	67,2	97,1%	34,1
Umsatz Segment Retail & Properties	138,8	68,6%	82,4

Die externen Umsatzerlöse aus dem Centermanagement & Hospitality verdoppelten sich nahezu auf € 67,2 Mio. (2021: € 34,1 Mio.). Die Parkerlöse stiegen ebenfalls von € 21,0 Mio. um 102,5% auf € 42,5 Mio. Die Vermietungserlöse legten ebenfalls um 6,9% auf € 29,2 Mio. zu (2021: € 27,3 Mio.). Der Anteil des Segments am Konzernumsatz betrug 20,0% (2021: 20,2%). Die internen Umsatzerlöse sanken um 11,9% auf € 15,9 Mio., infolge von verringerten COVID-Tests und internen Vermietungen. Die sonstigen Erträge legten hingegen aufgrund von Grundstücksverkäufen um € 8,2 Mio. auf € 11,3 Mio. (2021 € 3,2 Mio.) zu. Der Materialaufwand erhöhte sich u.a. durch höhere bezogene Leistungen für Weiterverrechnungen von € 1,3 Mio. in 2021 auf € 2,5 Mio. Der Personalaufwand stieg bei einem Mitarbeiterstand von 171 Personen (2021: 168) von € 10,2 Mio. auf € 15,9 Mio. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen legten im Vorjahresvergleich um € 12,1 Mio. auf € 17,3 Mio. zu und betreffen Anstiege im Bereich des sonstigen Betriebsaufwands (Loungen), der Instandhaltungen und der Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation. Im Jahr 2021 wurden zudem COVID-19 Unterstützungen aufwandsmindernd erfasst. Der interne Betriebsaufwand stieg ebenfalls betriebsbedingt (u.a. aufgrund höherer Energiekosten) um € 10,0 Mio. auf € 49,0 Mio.

Das EBITDA des Segments Retail & Properties stieg aufgrund der positiven Umsatzentwicklung und dem Grundstücksverkauf im Geschäftsjahr 2022 von € 48,0 Mio. um 69,7% auf € 81,4 Mio. Abschreibungen (inkl. Wertaufholungen) von € 17,1 Mio. nach € 19,6 Mio. im Vorjahr führten zum EBIT, das um € 35,9 Mio. auf € 64,2 Mio. zulegte. Die EBITDA-Marge betrug 52,6% (2021: 47,7%). Die EBIT-Marge stieg von 28,2% auf 41,5%.

Segment Malta

Beträge in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Airport	58,3	109,8%	27,8
Retail & Properties	29,5	51,1%	19,5
Sonstiges	0,2	73,5%	0,1
Umsatz Segment Malta	88,0	85,6%	47,4

Die airportbezogenen Umsätze, welche Erträge aus Tarifen, Aviation-Konzessionen und PRM-Services enthalten, verdoppelten sich auf € 58,3 Mio. (2021: € 27,8 Mio.), was auf den zu-

nehmenden Verkehr (Passagiere plus 130,3%, Bewegungen plus 64,6%) zurückzuführen ist. Aber auch die Erlöse aus Retail-Outlets, Vermietungen inklusive VIP-Lounges und Parken verbesserten sich um 51,1% auf € 29,5 Mio. (2021: € 19,5 Mio.). Der Materialaufwand lag mit € 2,5 Mio. betriebsbedingt leicht über dem Vorjahr (2021: € 2,2 Mio.). Die Personalaufwendungen erhöhten sich bei einem durchschnittlichen Personalstand von 336 (plus 6,7%) von € 6,6 Mio. auf € 9,9 Mio., was u.a. auch auf den Rückgang der COVID-Lohnzuschüsse zurückzuführen ist. Der sonstige betriebliche Aufwand stieg um 44,8% auf € 20,6 Mio., u.a. in den Bereichen Instandhaltungen, IT-Aufwendungen und sonstige passagierbezogene Aufwendungen.

Das Segment-EBITDA betrug € 55,1 Mio. (2021: € 24,5 Mio.), die EBITDA-Marge 62,6% (2021: 51,6%). Abschreibungen von € 13,7 Mio. (2021: € 13,5 Mio.) führten zum EBIT von € 41,5 Mio. (2021: € 11,0 Mio.). Die EBIT-Marge betrug 47,1% (2021: 23,1%).

Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Ver- und Entsorgung	12,0	54,1%	7,8
Telekommunikation und EDV	3,0	4,3%	2,9
Materialwirtschaft	1,1	80,6%	0,6
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten	0,5	7,5%	0,4
Facility-Management, bauliche Instandhaltung, u.a.	1,3	106,1%	0,6
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1,3	186,3%	0,5
Sonstiges inkl. Auslandsbeteiligungen	0,8	86,4%	0,4
Umsatz Sonstige Segmente	20,0	50,7%	13,3

Der externe Umsatz lag bei € 20,0 Mio. (2021: € 13,3 Mio.). Der Anstieg ist im Wesentlichen dem Bereich Ver- und Entsorgung zuzurechnen. Die internen Erlöse beliefen sich auf € 122,1 Mio. (2021: € 76,2 Mio.), was vor allem auf höhere Konzernleistungen im Bereich der technischen Dienstleistungen und der internen Ver- und Entsorgung (inkl. Energie) zurückzuführen ist. Die sonstigen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) betragen € 2,1 Mio. (2021: € 4,2 Mio.) und enthielten im Vorjahr COVID-19 Unterstützungen. Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen stieg um 61,8% auf € 26,6 Mio. (2021: € 16,5 Mio.), insbesondere aufgrund höherer Aufwendungen für den Energiebezug, den Verbrauch an Treibstoffen und sonstigen Verbrauchsmaterial. Der Personalaufwand betrug € 62,6 Mio. (2021: € 44,6 Mio.) bei einem durchschnittlichen Personalstand von 978 Mitarbeitern (2021: 1.032). Der Anstieg resultiert nicht zuletzt aus dem Wegfall der Kurzarbeitsförderungen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen von € 15,4 Mio. auf € 18,9 Mio. Höheren Aufwendungen für Fremdleistungen und Mieten wirkte ein positiver Einmaleffekt aus einer Forderungswertaufholung entgegen. Im Vorjahr wurden auch in diesem Segment COVID-19 Unterstützungen aufwandsmindernd erfasst. Der interne Aufwand belief sich auf € 10,3 Mio. (2021: € 8,2 Mio.). Das at-Equity-Ergebnis spiegelt das operative Ergebnis der at-Equity-Beteiligungen Flughafen Košice und City Airport Train (CAT) mit € 1,5 Mio. wider (2021: € 0,2 Mio.).

Das Segment-EBITDA betrug € 27,2 Mio. (2021: € 9,0 Mio.). Abschreibungen von € 11,6 Mio. (2021: € 11,5 Mio.) führten zum Segment-EBIT von plus € 15,6 Mio. (2021: minus € 2,5 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 19,2% (2021: 10,1%), die EBIT-Marge belief sich auf plus 11,0% (2021: minus 2,8%).

Ertragslage im Überblick

Gewinn- und Verlustrechnung

Konzernergebnis in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Umsatzerlöse	692,7	70,2%	407,0
Sonstige betriebliche Erträge	18,8	-20,9%	23,8
Betriebsleistung	711,5	65,2%	430,8
Betriebsaufwand ¹ ohne Abschreibungen, Wertaufholungen/Wertminderungen	-417,1	50,8%	-276,5
At-Equity-Ergebnisse	1,5	n.a.	0,2
EBITDA	295,9	91,7%	154,4
Abschreibungen inkl. Wertaufholungen/Wertminderungen	-128,8	-4,2%	-134,5
EBIT	167,2	n.a.	20,0
Finanzergebnis	-9,3	10,8%	-10,4
EBT	157,9	n.a.	9,5
Steuern	-29,8	n.a.	-2,9
Periodenergebnis	128,1	n.a.	6,6
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	20,2	n.a.	2,9
davon Ergebnis Muttergesellschaft	107,9	n.a.	3,7
Gewinn je Aktie in €	1,29	n.a.	0,04

1) inkl. Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen

Die Umsatzerlöse stiegen um 70,2% auf € 692,7 Mio. Wegen der durch Urlaubsreisen bedingten Saisonalität des Flughafengeschäfts generiert die FWAG normalerweise im 2. und 3. Quartal die höchsten Umsätze, was aber pandemiebedingt 2022 nicht der Fall war. Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich um € 5,0 Mio. auf € 18,8 Mio. und beinhalten auch staatliche COVID-19 Unterstützungen.

Betriebsaufwand um 32,8% gestiegen

Beträge in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Materialaufwand und bezogene Leistungen	44,5	49,5%	29,8
Personalaufwand	272,3	38,4%	196,7
Sonstiger betrieblicher Aufwand (inkl. Wertminderung/Wertaufholung von Forderungen)	100,3	100,4%	50,0
Abschreibungen, Wertaufholungen, Wertminderungen	128,8	-4,2%	134,5
Summe Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen, Wertaufholungen, Wertminderungen)	545,9	32,8%	411,0

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen stieg gesamt um € 14,7 Mio. auf € 44,5 Mio., u.a. aufgrund des höheren Verbrauchs von Treibstoffen. Auch der Energieaufwand stieg um 50,3% auf € 21,1 Mio. (2021: € 14,1 Mio.). Weiters wurden im Vorjahr COVID-19 Unterstützungen aufwandsmindernd erfasst. Bezogene Leistungen gingen um € 1,2 Mio. auf € 3,4 Mio. zurück, u.a. bedingt durch geringere PCR-Testkosten.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 38,4% auf € 272,3 Mio. (2021: € 196,7 Mio.). Hier wirkte im Wesentlichen die Beendigung der Kurzarbeit mit Q1/2022, wodurch die ergebniswirksamen Erstattungsansprüche am Standort Wien auf € 9,5 Mio. sanken (2021: € 67,9 Mio.). Die Löhne stiegen um 64,8% auf € 108,6 Mio. (2021: € 65,9 Mio.), die Gehälter erhöhten sich um 57,6% auf € 98,6 Mio. (2021: € 62,5 Mio.). Aufwendungen für Abfertigungen beliefen sich auf € 0,3 Mio. (2021: € 8,5 Mio.) und der Pensionsaufwand auf € 2,3 Mio. (2021: € 2,2 Mio.). Weiters sind im Personalaufwand Dotierungen sonstiger Personalrückstellungen (u.a. Unterauslastung) in Höhe von rund € 10,3 Mio. enthalten. Der durchschnittliche Personalstand (FTE, Vollzeitäquivalente) der Flughafen-Wien-Gruppe reduzierte sich im Vorjahresvergleich von 4.858 auf nunmehr 4.696 Mitarbeiter (minus 3,3%). Stichtagsbezogen im Vergleich zum 31.12.2021 stieg der Personalstand um 140 auf 4.854 Mitarbeiter (plus 3,0%).

Der sonstige betriebliche Aufwand (inkl. Wertminderung/Wertaufholung auf Forderungen) verdoppelte sich auf € 100,3 Mio. (2021: € 50,0 Mio.). Die wesentlichsten Veränderungen ergaben sich bei den Aufwendungen für Instandhaltungen (plus € 13,1 Mio.), Marketing und Marktkommunikation (plus € 11,2 Mio.), bei Fremdleistungen (plus € 11,1 Mio.), dem sonstigen Betriebsaufwand (plus € 4,6 Mio.), sowie der Zuweisung von Wertberichtigungen (plus € 4,4 Mio.). Im Vorjahr wurden COVID-19 Unterstützungen, welche im Wesentlichen Aufwendungen des Jahres 2020 abdeckten, aufwandsmindernd erfasst.

Die operativen Ergebnisse der at-Equity-Beteiligungen (im Wesentlichen Flughafen Košice und City Airport Train) verbesserten sich von € 0,2 Mio. auf € 1,5 Mio.

Konzern-EBITDA Anstieg um € 141,5 Mio. auf € 295,9 Mio.

EBITDA (Beträge in € Mio.)	2022	Veränderung	2021
Airport	127,2	83,5%	69,3
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	5,0	39,6%	3,6
Retail & Properties	81,4	69,7%	48,0
Malta	55,1	125,1%	24,5
Sonstige Segmente	27,2	201,1%	9,0
Konzern-EBITDA	295,9	91,7%	154,4

EBITDA Konzern Anteile (in %)	2022	2021
Airport	43,0	44,9
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	1,7	2,3
Retail & Properties	27,5	31,1
Malta	18,6	15,9
Sonstige Segmente	9,2	5,9
Konzern-EBITDA	100,0	100,0%

Aufgrund der positiven Umsatzentwicklung konnte das EBITDA von € 154,4 Mio. auf € 295,9 Mio. nahezu verdoppelt werden. Die EBITDA-Marge legte von 37,9% auf 42,7% zu.

Planmäßige Abschreibungen inkl. Wertaufholungen von € 128,8 Mio.

Beträge in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Investitionen langfristiges Vermögen (exkl. Finanzanlagen)	53,6	4,0%	51,6
Planmäßige Abschreibungen	131,1	-2,3%	134,1
Wertminderungen	0,0	-100,0%	0,4
Wertaufholungen	2,3	n.a.	0,0
Summe Abschreibungen, Wertminderungen, Wertaufholungen¹	128,8	-4,2%	134,5

1) 2021: inkl. saldierte COVID-19 Unterstützungen in Höhe von € 0,6 Mio.

2022 wurden € 53,6 Mio. (2021: € 51,6 Mio.) in immaterielles Vermögen, Sachanlagen sowie in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien investiert bzw. als Anzahlung geleistet. Die größten Investitionsprojekte betreffen Adaptierungen für das Exit-Entry System und Photovoltaikanlagen. Weitere Details sind im Konzernanhang (14) angeführt. 2021 wurde eine Sonderabschreibung in Höhe von € 0,4 Mio. für eine Software erfasst, welche dem Segment Sonstige Segmente zugeordnet wurde.

Die im Dezember durchgeführten planmäßigen Werthaltigkeitstests führten zu einer Wertaufholung von Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Vergleiche dazu auch die Ausführungen im Konzernanhang (7).

EBIT-Anstieg um € 147,2 Mio. auf € 167,2 Mio.

EBIT (Beträge in € Mio.)	2022	Veränderung	2021
Airport	49,4	n.a.	-11,1
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	-3,5	39,2%	-5,8
Retail & Properties	64,2	126,4%	28,4
Malta	41,5	277,8%	11,0
Sonstige Segmente	15,6	n.a.	-2,5
Konzern-EBIT	167,2	n.a.	20,0

EBIT Konzern Anteile (in %)	2022	2021
Airport	29,5	-55,9
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	-2,1	-28,9
Retail & Properties	38,4	142,2
Malta	24,8	55,0
Sonstige Segmente	9,3	-12,4
Konzern-EBIT	100,0	100,0

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) verbesserte sich aufgrund des besseren operativen Ergebnisses (EBITDA) und geringerer Abschreibungen (inkl. Wertaufholungen/Wertminderungen) um € 147,2 Mio. auf € 167,2 Mio. (2021: € 20,0 Mio.). Die EBIT-Marge stieg von 4,9% auf 24,1%.

Finanzergebnis minus € 9,3 Mio. (2021: minus € 10,4 Mio.)

Beträge in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	0,4	-14,9%	0,5
Zinsertrag	4,4	122,6%	2,0
Zinsaufwand	-13,5	3,0%	-13,1
Sonstiges Finanzergebnis	-0,6	n.a.	0,2
Finanzergebnis	-9,3	10,8%	-10,4

Das Finanzergebnis verbesserte sich mit minus € 9,3 Mio. um € 1,1 Mio. (2021: minus € 10,4 Mio.). Das Zinsergebnis belief sich auf minus € 9,1 Mio. (2021: minus € 11,1 Mio.) und behielt im Vorjahr aufwandsmindernd erfasste COVID-19 Unterstützungen von € 2,6 Mio. (2020 betreffend). Das sonstige Finanzergebnis von minus € 0,6 Mio. (2021: plus € 0,2 Mio.) enthält die Bewertung von Finanzinstrumenten.

Konzern-Periodenergebnis von € 128,1 Mio. (2021: € 6,6 Mio.)

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) des FWAG-Konzerns stieg um € 148,3 Mio. auf € 157,9 Mio. (2021: € 9,5 Mio.). Nach Ertragsteuern von € 29,8 Mio. (2021: € 2,9 Mio.) betrug das Periodenergebnis € 128,1 Mio. (2021: € 6,6 Mio.). Das den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zustehende Periodenergebnis beläuft sich auf € 107,9 Mio. (2021: € 3,7 Mio.). Auf nicht beherrschende Anteile (darin enthalten ist u.a. der anteilige Gewinn der Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. sowie der Minderheiten an den maltesischen Gesellschaften (MIA-Gruppe und MMLC) entfällt ein Ergebnis für das Geschäftsjahr 2022 von € 20,2 Mio. (2021: € 2,9 Mio.). 2022 waren durchschnittlich gewichtet 83.874.681 Aktien (2021: 83.874.681 Stück) im Umlauf. Daraus errechnet sich ein Ergebnis je Aktie in Höhe von € 1,29 (2021: € 0,04). Zum Stichtag 31.12.2022 hielt die FWAG 125.319 (31.12.2021: 125.319) eigene Aktien.

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur

Bilanzstruktur	2022		2021	
	in € Mio.	Bilanzsumme in %	in € Mio.	Bilanzsumme in %
AKTIVA				
Langfristiges Vermögen	1.687,9	75,9%	1.761,3	84,9%
Kurzfristiges Vermögen	537,1	24,1%	312,5	15,1%
Bilanzsumme	2.224,9	100,0%	2.073,8	100,0%
PASSIVA				
Eigenkapital	1.448,5	65,1%	1.314,5	63,4%
Langfristige Schulden	483,0	21,7%	501,4	24,2%
Kurzfristige Schulden	293,5	13,2%	257,9	12,4%
Bilanzsumme	2.224,9	100,0%	2.073,8	100,0%

Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen sank um 4,2% auf € 1.687,9 Mio. (2021: € 1.761,3 Mio.). Den laufenden Zugängen bei immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von € 53,6 Mio., stehen Abschreibungen inkl. Wertminderungen und Wertaufholungen von € 128,8 Mio. gegenüber. Die Veränderung der sonstigen Vermögenswerte ist im Wesentlichen auf die Bewertung von Eigenkapitaltiteln zurückzuführen. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen reduzierte sich auf 75,9% (2021: 84,9%).

Die immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich von € 165,6 Mio. auf € 159,2 Mio. durch Abschreibungen in Höhe von € 7,3 Mio. Im Gegenzug wurden Investitionen in Höhe von € 0,7 Mio. erfasst.

Die Sachanlagen stellen mit € 1.339,2 Mio. (2021: € 1.403,9 Mio.) die größte Position des langfristigen Vermögens dar: Hier stehen Investitionen (Zugänge) von € 51,1 Mio., den Umbuchungen von minus € 0,4 Mio. und den planmäßigen Abschreibungen inkl. Wertaufholungen von € 114,9 Mio. gegenüber. Der Buchwert der Grundstücke und Bauten reduzierte sich um 4,9% von € 1.000,2 Mio. (2021) auf € 951,2 Mio. Neben Investitionen von € 5,9 Mio. wurden Abschreibungen (inkl. Wertaufholung) von € 60,2 Mio. erfasst und Umbuchungen aus fertiggestellten Projekten von € 5,7 Mio. vorgenommen. Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ mit einem Buchwert von € 197,4 Mio. reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,5% (2021: € 208,8 Mio.). Investitionen und Umbuchungen von fertiggestellten Projekten in Höhe von € 18,1 Mio. stehen Abschreibungen von € 29,5 Mio. gegenüber. Die Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ nahm um 5,4% auf € 100,8 Mio. (2021: € 106,5 Mio.) ab. Hier wurden Zugänge (inkl. Umbuchungen) in Höhe von € 19,6 Mio. und Abschreibungen in Höhe von € 25,2 Mio. erfasst. Die geleisteten Anzahlungen und in Bau befindliche Projekte verzeichneten einen Anstieg durch die gestiegene Bautätigkeit am Flughafen um € 1,4 Mio. auf € 89,8 Mio. (2021: € 88,4 Mio.).

Der Buchwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien reduzierte sich um 3,2% und betrug € 138,6 Mio. (2021: € 143,1 Mio.). Den planmäßigen Abschreibungen inkl. Wertaufholungen

von € 6,6 Mio. stehen Umbuchungen aus dem Sachanlagevermögen in Höhe von € 0,3 Mio. sowie Investitionen in Höhe von € 1,8 Mio. gegenüber. Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, erhöhte sich leicht um 3,7% von € 41,2 Mio. auf € 42,7 Mio. Dies ist auf die operativen Ergebnisse dieser Beteiligungen von € 1,5 Mio. zurückzuführen. Die langfristigen sonstigen Vermögenswerte nahmen von € 7,5 Mio. auf € 8,2 Mio. zu. Die darin enthaltenen Eigenkapitaltitel des langfristigen Vermögens erhöhten sich im Wesentlichen durch die Bewertung der Finanzinstrumente von € 4,4 Mio. auf € 5,1 Mio.

Das kurzfristige Vermögen erhöhte sich um 71,9% auf € 537,1 Mio. (2021: € 312,5 Mio.). Die kurzfristigen Veranlagungen betragen € 298,3 Mio. (2021: € 30,5 Mio.). Während die Netto-Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des Umsatzwachstums stichtagsbezogen um € 10,6 Mio. auf € 56,3 Mio. (2021: € 45,7 Mio.) stiegen, reduzierten sich die Forderungen an das Finanzamt. Die sonstigen Forderungen reduzierten sich um € 22,0 Mio. auf € 36,7 Mio. (2021: € 58,7 Mio.) und enthalten u.a. nicht ausbezahlte Forderungen (u.a. aus COVID-19-Unterstützungen). Als zum Verkauf stehende Vermögenswerte wurden im Vorjahr Grundstücke in Höhe von € 14,2 Mio. ausgewiesen, welche im Berichtsjahr 2022 verkauft wurden. Der Buchwert der Wertpapiere reduzierte sich u.a. durch die Marktwertbewertung von € 27,1 Mio. auf € 25,5 Mio. Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten nahm zum 31.12.2022 auf € 105,2 Mio. ab (2021: € 123,6 Mio.).

Bilanzpassiva

Das Eigenkapital erhöhte sich um 10,2% auf € 1.448,5 Mio. (2021: € 1.314,5 Mio.), aufgrund des positiven Periodenergebnisses (inkl. nicht beherrschende Anteile) von plus € 128,1 Mio., und versicherungsmathematischer Gewinne aus der Neubewertung von leistungsorientierten Plänen von € 5,3 Mio. und Bewertungen von Finanzinstrumenten (FVOCI) von € 0,6 Mio. Im Geschäftsjahr wurde keine Dividende ausgeschüttet. Die Eigenkapitalquote liegt bei 65,1% (2021: 63,4%). Die nicht beherrschenden Anteile betreffen u.a. 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 die Jahresergebnisse der Tochtergesellschaften in Höhe von € 20,4 Mio. (inkl. OCI). Der Buchwert der nicht beherrschenden Anteile betrug € 124,9 Mio. (2021: € 104,5 Mio.).

Die Reduzierung der langfristigen Schulden um 3,7% von € 501,4 Mio. auf € 483,0 Mio. resultiert primär aus Umgliederungen von Finanz- und Leasingverbindlichkeiten aufgrund des Fälligkeitsprofils. Zum 31.12.2022 betragen die langfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten € 254,8 Mio. (2021: € 280,6 Mio.). Die langfristigen Rückstellungen veränderten sich von € 167,4 Mio. auf € 173,9 Mio. einerseits durch die laufende Bewertung langfristiger Personalarückstellungen durch die Aktualisierung von versicherungsmathematischen Parametern und andererseits durch die Dotation sonstiger Personalarückstellungen (u.a. für Unterauslastung). Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten erhöhten sich leicht um € 0,6 Mio. auf € 27,1 Mio. Die passiven latenten Steuern erhöhten sich um € 0,3 Mio. auf € 27,2 Mio.

Die kurzfristigen Schulden erhöhten sich um € 35,5 Mio. auf € 293,5 Mio. Die Reduktion der kurzfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten um € 26,2 Mio. auf € 25,0 Mio. ist auf Tilgungen zurückzuführen. Die Lieferantenverbindlichkeiten erhöhten sich hingegen stichtagsbezogen um € 5,5 Mio. auf € 35,3 Mio. Die kurzfristigen Rückstellungen stiegen um € 5,9 Mio. auf € 69,3 Mio. (2021: € 63,4 Mio.), während die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten, u.a. aufgrund noch nicht ausgezahlter Incentives um € 26,2 Mio. auf € 131,7 Mio. zulegten (2021: € 105,5 Mio.). Die Steuerrückstellung beläuft sich auf € 32,2 Mio. (2021: € 8,0 Mio.).

Finanzkennzahlen

	2022	Veränderung	2021
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	1.448,5	10,2%	1.314,5
Eigenkapitalquote in %	65,1		63,4
Nettoliquidität (VJ: Nettoverschuldung) in € Mio.	149,4	n.a.	-150,4
Gearing in % ¹	-10,3		11,4
Working Capital in € Mio.	-165,3	n.a.	-69,7
Anlagenintensität in %	75,8		84,8

1) Aufgrund der vorhandenen Nettoliquidität wird der Verschuldungsgrad Gearing mit negativem Vorzeichen ausgewiesen

Geldflussrechnung

in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Flüssige Mittel per 1.1.	123,6	-28,6%	173,1
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	337,6	219,2%	105,8
Cashflow aus Investitionsaktivitäten	-304,5	n.a.	-38,8
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-51,6	-55,7%	-116,4
Endbestand der flüssigen Mittel	105,2	-14,9%	123,6
Free Cashflow	33,1	-50,5%	66,9

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit belief sich auf plus € 337,6 Mio. (2021: € 105,8 Mio.). Das operative Ergebnis (EBT zuzüglich Abschreibungen, Wertminderungen, Wertaufholungen abzüglich Bewertung von Finanzinstrumenten) verdoppelte sich um € 143,5 Mio. auf € 287,3 Mio. (2021: € 143,8 Mio.). Die anteiligen Periodenergebnisse der at-Equity-Unternehmen wurden mit minus € 1,5 Mio. berücksichtigt (2021: minus € 0,2 Mio.). Weiters wurden im Berichtsjahr Gewinne aus dem Abgang von Vermögenswerten in Höhe von € 9,4 Mio. (2021: € 2,8 Mio.) berücksichtigt. Der Abbau an Forderungen betrug € 12,2 Mio. (2021: Aufbau in Höhe von € 55,2 Mio.), im Wesentlichen im Bereich der sonstigen Forderungen. Die Passiva erhöhten sich um € 58,9 Mio. (2021: Aufbau von € 14,5 Mio.). Die Ertragsteuerzahlungen betragen € 8,3 Mio. (2021: Rückzahlungen von € 8,3 Mio.).

Der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich auf minus € 304,5 Mio. (2021: minus € 38,8 Mio.). € 60,6 Mio. wurden für Investitionsprojekte (inkl. Finanzanlagen) ausbezahlt (2021: Auszahlungen von € 60,7 Mio.). € 298,3 Mio. wurden in kurz- und langfristige Veranlagungen (im Wesentlichen Termineinlagen und Treasury Bills) investiert (2021: € 5,5 Mio.). Einzahlungen aus abgelaufenen Termineinlagen betragen € 30,5 Mio. (2021: € 20,7 Mio.). Aus Abgängen von Vermögenswerten, v.a. Grundstücksverkäufen wurden Erlöse von € 22,9 Mio. (2021: € 6,7 Mio.) lukriert. Der Free-Cashflow (Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit plus Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit) beläuft sich daher auf € 33,1 Mio. (2021: € 66,9 Mio.).

Der Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit von minus € 51,6 Mio. (2021: minus € 116,4 Mio.) ist im Wesentlichen auf Tilgungen von Finanzverbindlichkeiten von € 51,0 Mio. (2021: € 116,0 Mio.) zurückzuführen. Im Jahr 2022 erfolgten keine Dividendenausschüttungen. Der Finanzmittelbestand betrug zum 31.12.2022 € 105,2 Mio. nach € 123,6 Mio. zum Beginn der Berichtsperiode.

Investitionen

Beträge in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Immaterielles Anlagevermögen	0,7	-82,9%	4,2
Sachanlagevermögen inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien	52,9	11,7%	47,4

Von den erfolgten Investitionen in das langfristige Vermögen entfallen € 52,9 Mio. auf Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie € 0,7 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. Die Zugänge des langfristigen Vermögens sind im Konzernanhang (Anhangläuterung (14)) beschrieben.

Beteiligungen an ausländischen Flughäfen

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) war im Jahr 2022 an zwei internationalen Flughäfen beteiligt, am Flughafen Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen) hielt die FWAG per 31.12.2022 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, diese Gesellschaft wird gemeinschaftlich geführt, wesentliche Unternehmensentscheidungen sind gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen.

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 Zusammenspiel zwischen Wachstum, Rentabilität und finanzieller Sicherheit, in dem sich die FWAG bei der Verfolgung ihrer obersten Unternehmensziele „profitables Wachstum“ und „hohe Profitabilität“ bewegt. 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, die 2022 wieder 42,7% erreichte (2021: 37,9%).

Die Optimierung der Finanzstruktur hat hohe Priorität. Die Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad) drückt das Verhältnis der Nettoverschuldung (Net debt) zum buchmäßigen Eigenkapital aus. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, die Relation Net-Debt / EBITDA auf höchstens das 2,5-fache zu begrenzen. Die Flughafen-Wien-Gruppe verfügt zum 31.12.2022 über eine Nettoliquidität in Höhe von € 149,4 Mio. Im Vorjahr betrug die Nettoverschuldung minus € 150,4 Mio.

Die Finanz- und Leasingverbindlichkeiten reduzierten sich insgesamt um € 52,1 Mio. durch planmäßige Tilgungen. Die liquiden Mittel betragen zum 31.12.2022 € 105,2 Mio. (2021: € 123,6 Mio.). Veranlagungen in der Höhe von € 298,5 Mio. (2021: € 30,7 Mio.) sind in den kurz- bzw. langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen.

Die Wertpapiere belaufen sich auf € 25,5 Mio. nach € 27,1 Mio. zum 31.12.2021. Die Nettoliquidität (Vorjahr: Nettoverschuldung) unter Berücksichtigung dieser Veranlagungen beträgt plus € 149,4 Mio. (2021: minus € 150,4 Mio.). Bei einem buchmäßigen Eigenkapital zum 31.12.2021 von € 1.314,5 Mio. resultierte im Vorjahr daraus ein Gearing von 11,4%.

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.

	2022	2021
EBITDA-Marge ¹	42,7	37,9
EBIT-Marge ²	24,1	4,9
ROE ³	9,3	0,5
ROCE vor Steuern ⁴	9,8	1,2
ROCE nach Steuern ⁵	7,3	0,9
Free Cashflow in € Mio.	33,1	66,9

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

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

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

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

(Capital Employed = langfristiges Vermögen, Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögenswerte inkl. Termineinlagen abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten)

5) ROCE nach Steuern (Return on Capital Employed nach Steuern) = EBIT abzüglich zurechenbare Steuern / durchschnittliches Capital Employed (Capital Employed = langfristiges Vermögen, Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögenswerte inkl. Termineinlagen abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten)

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagementsystem RMS

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) verfügt über ein Risikomanagementsystem (RMS), 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 RMS beruht für die gesamte Gruppe auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“ und ist in einer Richtlinie umgesetzt.

Die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und den verbundenen Unternehmen sind für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich. Der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der Berichterstattung, wird periodisch durchlaufen. Die Dokumentation des gesamten RMS erfolgt mittels Prozess- und Risikomanagementsoftware, als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen. 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 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, welches rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen erkennt und zur Marktreife entwickelt. 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.

Gesamtwirtschaftliche und politische Risiken

Der Geschäftsverlauf wird wesentlich von der weltweiten, europäischen und regionalen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die ihrerseits von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen können daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens haben. Auf europäischer wie nationaler Ebene dominiert derzeit der Angriff Russlands auf die Ukraine und die dadurch stark angestiegenen Energiepreise sowie Versorgungsunsicherheiten die Themenlandschaft. Das wichtige Thema Nachhaltigkeit in der Luftfahrt wird im Kapitel „Umweltrisiken“ im Detail betrachtet.

Die Gesamtrisikoposition des FWAG-Konzerns hat sich insbesondere aufgrund der Entspannung der Corona-Pandemie-Situation (risikoreduzierende Wirkung) und des kriegerischen Angriffs Russlands auf die Ukraine sowie die dadurch stark angestiegenen Energiepreise (risikoerhöhende Wirkung) verändert. Die kriegerische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine hat die Unsicherheiten im geopolitischen Bereich erhöht, es ist weiterhin mit negativen Einflüssen auf die FWAG zu rechnen. Die EU hat die russische Offensive verurteilt und schwerwiegende Sanktionen gesetzt. Weitere Sanktionen gegen Russland sind nicht auszuschließen.

Negative Auswirkungen ergeben sich auch durch den für die zivile Luftfahrt gesperrten ukrainischen Luftraum und die Flugverbote für russische Flugzeuge in die EU. In dem Jahr vor Kriegsausbruch (2021) war die Ukraine und Russland für rund 4% des Verkehrs am Flughafen Wien verantwortlich. Darüber hinaus führen Einschränkungen des russischen Luftraums für europäische Airlines zu einer Belastung der Langstreckenverbindungen Richtung Ost- bzw. Südostasien.

Auch auf die österreichische, europäische und globale Wirtschaftsleistung hat ein Konflikt dieser Größenordnung gravierende Auswirkungen. Drastisch gestiegene Energiepreise sowie Versorgungsunsicherheiten haben Inflationsraten auf ein jahrzehntelang nicht gesehenes Niveau steigen lassen und dadurch eine Abkühlung der Wirtschaftsleistung zur Folge, was sich auch auf den Flughafen Wien negativ auswirkt. Ebenso führen die stark gestiegenen Energiepreise zu steigenden Aufwänden am Flughafen Wien. Durch Maßnahmen wie Erhöhung der Energieeffizienz und Eigenerzeugung von Strom wird diesen Entwicklungen allerdings entgegengewirkt.

Weitere politische Spannungen bzw. terroristische Bedrohungen in einzelnen Ländern und Regionen der Welt haben zudem negative Auswirkungen auf die Buchungslage in den entsprechenden Tourismusdestinationen. In der Vergangenheit war jedoch zu beobachten, dass derartige Rückgänge nur kurzfristiger Natur waren bzw. durch andere Destinationen kompensiert wurden. Nachteilige Umsatzeffekte sind im Duty-free Geschäft möglich, falls Passagiere von Non-EU-Destinationen auf Ziele innerhalb des Binnenmarktes ausweichen.

Rechtliche Risiken

Für den Flughafen Wien relevante EU-Gesetzesvorhaben, wie die Überarbeitung der Entgelte-Richtlinie oder der Bodenverkehrsdienste-Richtlinie, wurden vorerst (noch) nicht weiterverfolgt. Eine Überarbeitung der Slot-Verordnung befindet sich hingegen derzeit in Vorbereitung. Zudem befindet sich derzeit das EU-Gesetzespaket „Fit for 55“ in Verhandlung, welches annahmegemäß einen großen Einfluss auf die zukünftige europäische Luftverkehrswirtschaft haben sollte (mehr dazu unter dem Punkt „Umweltrisiken“).

Neue Regelungen gelten zudem bereits für die nicht-finanzielle Berichterstattung laut EU-Taxonomie-VO. Als betroffenes Unternehmen ist die FWAG verpflichtet, Umsatz, CAPEX und OPEX nach den Nachhaltigkeits-Kriterien aufzuschlüsseln und das Ergebnis zu veröffentlichen.

Um im Falle der Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands auszuschließen, wird die Einhaltung der Vorschriften durch unternehmensinterne Richtlinien, insbesondere der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) und der Market Abuse Regulation (MAR), sichergestellt. In der FWAG wurden die zur Erfüllung der Insidervorschriften notwendigen Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet.

Markt- und Wettbewerbsrisiken

Nach dem historischen Einbruch der Luftfahrttätigkeit im Jahr 2020 konnte die im Jahr 2021 eingeleitete Erholung auch im Jahr 2022 fortgesetzt werden. Gegenüber dem Vorkrisenniveau aus 2019 erreichten die global geflogenen Passagierkilometer im Dezember 2022 bereits wieder 76,9%, was einem Wachstum von 39,7% gegenüber dem Vorjahreszeitraum (year over year) entspricht (Quelle: IATA, Air Passenger Market Analysis, Dezember 2022).

Der Güterverkehr war durch die Corona-Krise deutlich weniger betroffen als der Passagierverkehr und es wurden global auch in den passagierschwachen Jahren 2020 und 2021 ähnliche Mengen umgesetzt wie im Jahr 2019. Die aktuellen Rahmenbedingungen (insbesondere die hohe Inflation, beeinträchtigte globale Liefer- und Dienstleistungsströme, der Krieg in der Ukraine und der unüblich starke Dollarkurs) treffen den Güterverkehr allerdings stärker bzw. zumindest früher als den Passagierverkehr. Das Cargo-Volumen (in Cargo-Tonnen-Kilometer) reduzierte sich im Dezember 2022 um 15,3% gegenüber 2021 (year on year) und liegt damit wieder unter dem Volumen von 2019 (Quelle: IATA, Air Cargo Market Analysis, Dezember 2022).

Der Ausblick für 2023 bleibt trotz der wirtschaftlich trüben Aussichten positiv und die IATA rechnet weiterhin mit einem Erreichen der globalen Passagierzahlen von 2019 im Jahr 2024. Gestützt wird der erwartete Aufschwung vor allem durch die nachlassenden Reisebeschränkungen, die spürbar wiederkommende Reiselust und die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle. Als Risikofaktoren für die weitere Entwicklung gelten insbesondere die steigenden Kosten (v.a. Fremdkapitalkosten, Personalaufwand, Energiekosten, Kosten im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsbestimmungen) und der weitere Verlauf des Russland-Ukraine-Konflikts (Quelle: IATA, Economic Outlook: Air Transport in Times of Turbulance, June 2022; Update on the air transport outlook, Dezember 2022).

Derzeit ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen von 2019 am Flughafen Wien erst wieder mittelfristig erreicht werden kann. Die Erfahrungen aus bisherigen Krisen wie 9/11 (2001), der Finanzkrise in 2008/2009 oder auch früheren 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 die Low-Cost-Carrier (LCC) sind stark von dem herausfordernden Branchenumfeld betroffen. Ryanair konnte jedoch das Angebot ab Wien in 2022 weiter ausbauen und seinen Marktanteil von 18,8% auf 20,9% steigern. Die Entwicklung wird weiterhin genau beobachtet, da Low-Cost-Carrier grundsätzlich flexibler in der Stationierung ihrer Fluggeräte sind. Wie sich die Wettbewerbssituation am Flughafen Wien in Zukunft präsentieren wird, ist derzeit ungewiss.

Austrian war 2022 mit einem Anteil von 47,1% (2021: 48,0%) 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. Der Fortbestand der Airline konnte in der Corona-Krise nur mit Hilfe eines staatlich unterstützten Rettungspaketes in der Höhe von insgesamt € 600 Mio. gewährleistet werden. Seitens der österreichischen Bundesregierung wurde das Paket an Bedingungen bezüglich Aufrechterhaltung des Drehkreuzes am Standort Wien, eines nur sozial verträglich

erfolgenden Abbaus von Arbeitsplätzen sowie Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen, geknüpft. Eine umfangreiche Restrukturierung der Airline wurde eingeleitet.

Dank dieser Restrukturierungsmaßnahmen verlief das Jahr 2022 außerordentlich gut für Austrian Airlines. Das beste Quartalsergebnis seit 20 Jahren, die erfolgreiche Einflottung des ersten von vier neuen Airbus A320neo, die vorzeitige Tilgung des gesamten Kredits der österreichischen Bundesregierung (siehe oben) und das Ende des freiwilligen Gehaltsverzichts der gesamten Belegschaft bis Juni 2023 sind insgesamt als sehr positives Zeichen und als Investition und Commitment in den Standort Wien zu sehen. Unsicherheiten bleiben allerdings hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und zukünftiger Investitionsentscheidungen des Mutterkonzerns Lufthansa bestehen, etwa bezüglich der Erneuerung der Austrian-Langstreckenflotte.

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 war als klassische Feriendestination sehr stark von der Corona-Pandemie betroffen, seit dem Sommer 2021 verzeichnet der Flughafen Malta aber wieder stark wachsende Passagierzahlen. So konnte 2022 ein Plus von 130,3% gegenüber 2021 erzielt werden.

Der Home Carrier Air Malta (Marktanteil 2022: 25,8%) befindet sich seit Jahren in einer wirtschaftlich herausfordernden Situation durch die hohe Konkurrenz durch Low-Cost-Carrier und anhaltenden Verlusten im laufenden Betrieb. Um einen Konkurs der Airline zu verhindern wurde im Jänner 2022 ein umfangreiches Sparpaket sowie die seit Jahren erwartete Neuausrichtung der Airline angekündigt. Das vorhandene Streckennetz soll laufend optimiert und unprofitable Routen geschlossen werden. Das hochdefizitäre Bodenabfertigungsgeschäft wird geschlossen und die Langstreckenpläne wurden gestrichen. Damit diese Restrukturierung jedoch erfolgreich sein kann, sind staatliche Hilfen notwendig. Derzeit laufen neuerlich Verhandlungen mit der Europäischen Kommission. 2021 wurde ein Hilfspaket von der Kommission nicht genehmigt, da bereits 2012 Mittel vom Staat an die Airline geflossen sind. Ob die geplante Restrukturierung erfolgreich sein wird, bleibt abzuwarten. Für den Fall der Nicht-Genehmigung der staatlichen Hilfen wird geplant, Air Malta aufzulösen und die Vermögenswerte in eine neue, staatliche Airline einzubringen. Diese soll mit neuen Verträgen, niedrigeren Preisen und einem niedrigeren Lohnniveau konkurrenzfähig aufgebaut werden.

Ein Ausfall der Airline hätte kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafens Malta. Mittel- und langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazitäten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden.

Der Flughafen Košice konnte im Jahr 2022 die Passagierzahlen weiter steigern und ein Plus von 224,1% im Vergleich zum Vorjahr erzielen. Bei möglichen Restrukturierungsmaßnahmen von Airlines besteht das Risiko, dass Verbindungen von und zu Regionalflughäfen gestrichen bzw. ausgedünnt werden. Die geografische Nähe von Košice zur Ukraine hat dieses Risiko nun noch vergrößert. Welche Auswirkungen die kriegerische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine auf den Flughafen Košice hat, wird von der Dauer des Krieges abhängen und kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Die hohe Wettbewerbsintensität zwischen den Airlines erhöht seit Jahren den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister, wie die Abfertigungsdienste. Zur Gegensteuerung wurden durch die Flughafen Wien AG jedoch in den letzten Jahren eine Vielzahl an Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und Optimierung der Arbeitsabläufe entlang der gesamten Wertschöpfungskette erarbeitet, die erfolgreich umgesetzt wurden und zu einer nachhaltigen Steigerung der Produktivität führten. Auch 2022 ist der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste Marktführer im Ramp-Handling sowie auch in der Frachtabfertigung am Flughafen Wien. Das Risiko von Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen von langfristigen Dienstleistungsverträgen mit

den wichtigsten Key Accounts und hohe Qualitätsstandards abgesichert. Der Cargo-Bereich hat unter den aktuellen Rahmenbedingungen (hohe Inflation, schwache Liefer- und Dienstleistungsströme, Krieg in der Ukraine, starker Dollar-Kurs) deutlich mehr gelitten als der Passagierverkehr. So ist das Frachtvolumen im Jahr 2022 um 4,1% gegenüber 2021 gesunken.

Im Retail & Properties-Bereich vermietet die FWAG Gebäude und Flächen, die primär von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäftsentwicklung von jener des Luftverkehrs abhängig ist (Retailer, Fluggesellschaften, etc.). Damit unterliegt dieser Bereich nicht nur den allgemeinen Risiken des Immobilienmarktes, sondern auch den Risiken der Veränderung des Passagieraufkommens bzw. der Veränderung der Kaufkraft der Passagiere, etwa im Zusammenhang mit der Abwertung der jeweiligen Heimatwährung gegenüber dem Euro (Währungsrisiken). Dies hat aufgrund von umsatzabhängigen Vertragskomponenten Auswirkungen auf die Ertragsituation der FWAG im Retail- und Immobilienbereich. Auch der Retail- & Properties-Bereich ist von den Nachwirkungen der Corona-Pandemie betroffen. Zwar wurden die großflächigen Terminalsperrungen aufgehoben und es konnte der Großteil der Mieter gehalten werden. Trotzdem kam es zu einigen Kündigungen, für deren Flächen Nachmieter gefunden werden müssen. 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 weitestgehende Abbau variabler Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG massiv reduziert. Der bestehende EIB-Kreditvertrag enthielt Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Mit Ende Juni 2021 wurde der EIB-Kreditvertrag geändert und die bestehenden qualifizierten Garantinnen aus ihrer Haftung gegenüber der EIB freigelassen. Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken oder 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 im Extremfall zu Wertminderungen von Vermögen, Firmenwerten bzw. Beteiligungsansätzen führen. Investitionsprojekte der FWAG unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfällen, Baukostensteigerungen oder Veränderungen in der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt daher eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts. Die einzuhaltenden Vorschriften von Projektorganisation bzw. Prüf- und Freigabeschritten bei der Abwicklung von Bauprojekten werden im Bauhandbuch (BHB) festgelegt. Eine Vielzahl von Investitionsprojekten wurde im Zuge des coronabedingten Sparprogramms verschoben. 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 und Kriegen, 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. Die weltweiten Klimaveränderungen können auch in Europa ein Risiko für den Flughafenbetrieb darstellen. Zunehmende Wetterextreme wie Stürme, ungewöhnliche Niederschlagsmengen und länger anhaltende extreme Hitze- und Kältewellen können den Flugverkehr kurzfristig negativ beeinflussen.

Der Flughafen Wien ist bestrebt, durch ständiges Monitoring, auf die Auswirkungen der operativen Risiken entsprechend vorbereitet zu sein. Weiters sorgt der Flughafen Wien mit entsprechenden Notfallplänen, Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie mit hohen Sicherheitsstandards dafür, dass er für den Ernstfall vorbereitet ist. Die operativen Risiken sind durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung, etc.). Die Energiewende in Europa und der dadurch größere Fokus auf erneuerbare Energien verringern durch die geringere Steuerbarkeit die Systemsicherheit des europäischen Stromnetzes und erhöhen die Gefahr eines Blackouts. Durch Notstromaggregate und Erhöhung der Eigenerzeugung durch Photovoltaik wird dem Risiko entgegengewirkt.

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.

Basierend auf der Cyberbedrohungslage Österreichs, wurden im Berichtsjahr die operativen IKT-Risiken entsprechend angepasst. Wesentliche operative Risiken des Unternehmensrisikomanagements sind die Risiken eines „Cyberangriffs“ wie auch der damit einhergehende „Ausfall der Informationstechnologie“. Die FWAG setzt kontinuierlich Maßnahmen zur Reduktion der IKT-Risiken um, um weiterhin ein hohes Maß an Informationssicherheit zu gewährleisten. Eine dieser Maßnahmen ist der Betrieb eines Managementsystems für Informationssicherheit (kurz ISMS) und die Führung einer daraus abzuleitenden technischen IT-Security Roadmap. Tiefgehendes Monitoring von Sicherheitsvorfällen, regelmäßige Vulnerability-Scans der IT-Infrastruktur wie auch der Tausch veralteter Systeme (End of Life) sind ein Auszug der Maßnahmen aus der IT-Security Roadmap, um der Cyberbedrohungslage entgegenzuwirken.

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

Umweltrisiken

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene sind Umwelt- und Klimathemen weiterhin stark im Fokus. In Österreich hat die Regierung die Erhöhung der Flugabgabe beschlossen, die „ökosoziale Steuerreform“ ist mit 1.1.2022 in Kraft getreten. Außerdem wurde im Oktober 2022 die CO₂-Bepreisung eingeführt.

Die EU-Kommission hat zur Erreichung der Ziele des European Green Deals im Juli 2021 das Gesetzespaket „Fit for 55“ vorgestellt, mit Maßnahmen, die die Kosten der Luftfahrt deutlich

erhöhen würden, wie: schrittweise Einführung einer Kerosinsteuer ab 2023, deutliche Verteuerung der Zertifikate im EU-ETS sowie Integration von CORSIA, eine verpflichtende Beimischungsquote für nachhaltige Flugtreibstoffe (ReFuel EU Aviation) sowie eine Richtlinie über die Errichtung von Infrastruktur für nachhaltige Treibstoffe (AFIR). Die vorgesehene AFIR-Überarbeitung würde insbesondere Verpflichtungen für Flughäfen bezüglich Stromversorgung von LFZs bringen. Die geplanten Maßnahmen würden zu einem einseitigen Wettbewerbsnachteil von europäischen Airlines und europäischen Hubs und der damit verbundenen Gefahr der Verlagerung von Flugverkehrsströmen führen. Dies würde erhebliche Kostensteigerungen auch für die FWAG zur Folge haben. Die FWAG verfolgt die Entwicklungen der Umweltrisiken sehr genau. Die möglichen Auswirkungen werden im langfristigen Unternehmensplan betrachtet. Auch bei der Durchführung des Impairment-Tests wird den umwelt- und klimabezogenen Risiken Rechnung getragen. Es werden umwelt- und klimabezogene Risiken mit deren erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeiten in der Berechnung berücksichtigt. Neben der Berücksichtigung über die Erwartungswerte werden in den Impairment-Tests auch direkte Aufwendungen zur Einhaltung der Klimaziele erfasst.

Auch abseits der rechtlichen und politischen Risiken beschäftigt sich der Flughafen Wien intensiv mit dem Thema Umwelt- und Klimaschutz. Der Flughafen Wien hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und es sich vor allem zum Ziel gesetzt, seinen Energieverbrauch weiter zu senken bzw. Energie aus erneuerbaren Quellen (mittels Photovoltaik) selbst zu produzieren und Lärmemissionen weiter zu mindern (z.B. durch die Einführung von Lärmertgelten). Ab Anfang 2023 führt der Flughafen Wien seinen Betrieb CO₂-neutral.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der FWAG lässt trotz der erheblichen Herausforderungen durch die Corona-Pandemie und der russischen Invasion der Ukraine keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen. Der Fortbestand des Unternehmens ist auch zukünftig gesichert.

Innovationsmanagement

Wir sichern die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens für die Zukunft, in dem wir Digitalisierung und Innovation als Hebel bei der Deckung der Bedürfnisse aller Stakeholder nutzen. Für die Erschließung potenzieller Mehrwerte und Nutzen für das Unternehmen durch Digitalisierung und Innovationen verschreiben wir uns einer innovationsfreundlichen Unternehmenskultur. Zentral koordiniert und in enger Zusammenarbeit mit unseren Partnern, erarbeiten wir in organisationsübergreifenden, multifunktionalen Teams Fortschritte in allen Bereichen des Unternehmens. Basis jeder Digitalisierungs- oder Innovationsüberlegung ist der potenzielle Mehrwert bzw. Nutzen für das Unternehmen. So ist es in den letzten Jahren gelungen diverse Projekte im Unternehmen umzusetzen und den Produktentwicklungszyklus deutlich zu verkürzen. Vor allem die Partnerschaft mit der weltweit renommierten, am Flughafen Wien angesiedelten Innovationsplattform „Plug and Play“ hat einen großen Beitrag in der erfolgreichen Umsetzung von Projekten beigesteuert.

Neben der Umsetzung von diversen Innovationsprojekten ist es gelungen einen europäischen Hub für Innovation im Bereich von Travel & Hospitality am Flughafen Wien im neu geschaffenen Innovations- und Konferenzzentrum – dem AirportCity Space im Office Park 4 – aufzubauen. Mittlerweile finden sich hier viele bedeutsame Stakeholder der europäischen und internationalen Luftfahrtbranche ein, um gemeinsam an Innovationsprojekten zu arbeiten.

Der AirportCity Space bietet mit seinen 2.600 m² und vielen kreativen Meetingräumen das optimale Umfeld für innovative Ideen. Durch die Kooperation zwischen dem AirportCity Space und der Vienna Region wurden Synergien in der Betriebsansiedelung genutzt und der Innovationshub, direkt am internationalen Verkehrsknotenpunkt Flughafen Wien aufgebaut. Der AirportCity Space konnte bereits mehr als 30 Partner für Innovationsaktivitäten und Betriebsentwicklungen gewinnen und rangiert mittlerweile unter den Top-Innovationspaces in Österreich. Jährlich findet hier sowohl einer der größten Innovationsevents des Landes, als auch die „Expedition KI“, der größte KI-Kongress Österreichs statt. Beide werden vom AirportCity Space Team veranstaltet.

Die Innovationsteams des Flughafens haben das Ziel, das Unternehmen in vielen Bereichen weiterzuentwickeln. Folgende Grafik soll einen Überblick über die aktuell bearbeiteten Themenfelder geben:



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. Diese Verantwortung wird in Beteiligungsgesellschaften von der jeweiligen Geschäftsführung wahrgenommen. Hierbei sind die in diesem Zusammenhang bestehenden konzernweiten Richtlinien und Vorschriften verpflichtend einzuhalten. Nachfolgend wird dargestellt, wie den gesetzlichen Anforderungen nachgekommen wird.

Die Ausgestaltung des IKS der FWAG ist in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des IKS 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 beinhaltet außerdem die Sicherung des Vermögens sowie die Sicherstellung der vollständigen und korrekten Leistungserfassung und -abrechnung.

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells herangezogen. Demnach umfasst das IKS: Kontrollumfeld, Risiko-beurteilung, 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. Diese bietet jederzeit einen gesamten oder bereichsweiten Überblick über den Stand des IKS. Darüber hinaus werden über automatisierte Workflows die Verantwortlichen der Bereiche und Tochtergesellschaften per E-Mail über erforderliche Tätigkeiten informiert und zur Erledigung aufgefordert (z.B. zur Durchführung von Bewertungen oder zur Ausführung definierter Kontrollen).

Die Unternehmenskultur des Managements und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter prägt das Kontrollumfeld der FWAG grundlegend. Das Unternehmen fördert die aktive Kommunikation und die Vermittlung von Grundwerten, um Ethik und Integrität im Unternehmen und im Umgang mit anderen sicherzustellen. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet der Verhaltenskodex der FWAG, in dem die Regeln für die Gewährung und Annahme von Geschenken und Einladungen festgelegt werden. Die Implementierung des IKS im Rechnungslegungsprozess ist in internen Richtlinien und Vorschriften festgelegt.

Risikobeurteilung

Die Wesentlichkeit von Risiken 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 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 – Information – Überwachung

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften und beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. Sie reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch Management bzw. Controlling und der Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen bis zur IT-Sicherheit. Sensible Tätigkeiten unterliegen 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. Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich der Finanzberichterstattung werden vom Management regelmäßig aktualisiert und über das Intranet, E-Mails oder interne Aushänge an alle betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommuniziert. Die laufende unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling, der Internen 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 mittels Stichprobenverfahren von der Internen Revision auf ihre Wirksamkeit hin beurteilt. Dabei wird sowohl die operative Effektivität als auch die Designeffektivität überprüft und bewertet. Die Ergebnisse aus dieser Wirksamkeitsbeurteilung dienen im Rahmen der regelmäßig stattfindenden IKS-Reviews mit den Organisationseinheiten und Beteiligungsgesellschaften der Flughafen-Wien-Gruppe als Grundlage für permanente Systemoptimierungen. 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 2022 wurden u.a. folgende Themen weiterentwickelt bzw. gestartet:

→ Initial Airport Operations Plan

Als Weiterentwicklung von Collaborative Decision Making (CDM) wird zur Unterstützung der europaweiten Koordination des Flugverkehrs ein digitales Operation Center aufgebaut, um allen Prozesspartnern aktuelle Informationen und kurzfristige Prognosen zur Verfügung zu stellen.

→ Ausweis- und Berechtigungsverwaltung

Die Entwicklung der „Single Airport ID“ wurde abgeschlossen. Es wurde eine integrierte Ausweis- und Berechtigungskarte für das gesamte Flughafengelände eingeführt.

→ Digitale Buchungs- & Verwaltungsapplikation Office Park 4, Digitalisierung VIP Center

Die Online-Plattform für die im Office Park 4 befindlichen Co-Working- und Conferencing-Bereiche wurde weiterentwickelt. In einem weiteren Schritt wurde begonnen, eine digitale Lösung zur Online-Buchung und Abwicklung samt Verrechnung der VIP-Center-Leistungen im GAC zu schaffen.

→ Zentraler Webshop

Für eine verbesserte Customer Experience ist eine zentrale Verkaufsstelle für alle verfügbaren Services der Unternehmensgruppe in Entwicklung.

→ Effizienter Rechenzentrumsbetrieb

Durch die Einführung einer Containerplattform können Anwendungen in sogenannten Containern laufen. Diese Container funktionieren unabhängig von der Umgebung, in der sie ausgeführt werden und vereinfachen die Entwicklung, Bereitstellung und Wartung von Anwendungen und insbesondere Eigenentwicklungen.

Insgesamt wurden dafür 2022 Kosten als Investition bzw. Aufwand in Höhe von € 1,0 Mio. (2021: € 1,0 Mio.) erfasst.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB

Der schonende Umgang mit den natürlichen Ressourcen, der respektvolle Umgang mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und die daraus resultierende Umsetzung einer mitarbeiterorientierten Unternehmenskultur sowie die Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse unserer Anrainer sind zentrale Schwerpunkte unserer Unternehmensstrategie. 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. Die Flughafen Wien AG ist bestrebt einen kontinuierlichen Dialog mit seinen Stakeholdern aufrecht zu erhalten und über ihre Aktivitäten, Entwicklungen und Kennzahlen laufend zu berichten.

Neben den jährlichen Updates der Nachhaltigkeitskennzahlen auf der Homepage www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht die Flughafen Wien AG in regelmäßigen Abständen (3 Jahre) einen vollständigen Nachhaltigkeitsbericht.

Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht 2021 wurde im Herbst 2022 elektronisch publiziert und berichtet über die Erreichung der gesetzten Ziele im Zeitraum 2018–2021 sowie über neue Vorhaben. Die international anerkannte Stakeholder Initiative GRI hat Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung entwickelt, die für Transparenz sorgen und Vergleichbarkeit gewährleisten sollen. Die Inhalte, Daten und Zahlen des Nachhaltigkeitsberichts der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgt entsprechend der Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards 2016). Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht für den Zeitraum 2018–2021 erreicht die Anwendungsebene „In Accordance Core“ und bezieht zu dem die branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber ein. Der Bericht wurde extern durch TÜV Süd verifiziert.

Sustainable Development Goals (SDGs)

Um den Herausforderungen einer globalisierten Welt nachhaltig zu begegnen, haben die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen gemeinsame Entwicklungsziele, die sogenannten Sustainable Development Goals (SDGs), verabschiedet. Diese Ziele sind allgemeine, universelle Ziele für alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen, die als Nachfolger der Millennium Goals im September 2015 beschlossen wurden. Alle Menschen auf der Welt sollen bis zum Jahr 2030 in einer faireren, wohlhabenderen und friedlicheren Gesellschaft leben können. Zudem sollen diese Ziele zu einem nachhaltigen, weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt führen, und sie sind gleichermaßen an Entwicklungs-, Schwellen- und Industrieländer gerichtet. Wirtschaft und Politik sind daher gefordert, zusammen diese 17 Ziele zur nachhaltigen Entwicklung zu erreichen.

Die Flughafen Wien AG bekennt sich zu den SDGs und versteht es als ihre Aufgabe, einen aktiven Beitrag zu leisten. Alle Ziele und Maßnahmen im Bereich Nachhaltigkeit finden eine Entsprechung in mindestens einem der 17 Ziele zur nachhaltigen Entwicklung.



Die Publikation des nächsten umfassenden Nachhaltigkeitsberichts ist für das Jahr 2025 geplant. Dieser wird bereits nach den Vorgaben der Corporate Sustainability Reporting Directive der EU (CSRD) und den daraus abgeleiteten European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erstellt werden und Teil des Lageberichts sein.

Die Flughäfen Malta und Košice verfügen ebenfalls über Nachhaltigkeitskonzepte. Der Nachhaltigkeitsbericht des Flughafen Malta wird auf der Webseite www.maltairport.com veröffentlicht.

Ein besonderer Schwerpunkt lag in den vergangenen Jahren auf dem Ziel energieeffizienter zu werden und die Emissionen, die von der Flughafen Wien AG verursacht werden, zu reduzieren. Das gesetzte Ziel für den Betrieb des Flughafens ist es, bis 2023 auch mittels des Ankaufs von CO₂-kompensierenden Zertifikaten klimaneutral zu werden. Bis 2040 möchte der Flughafen Wien die komplette CO₂-Neutralität erreichen.

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.

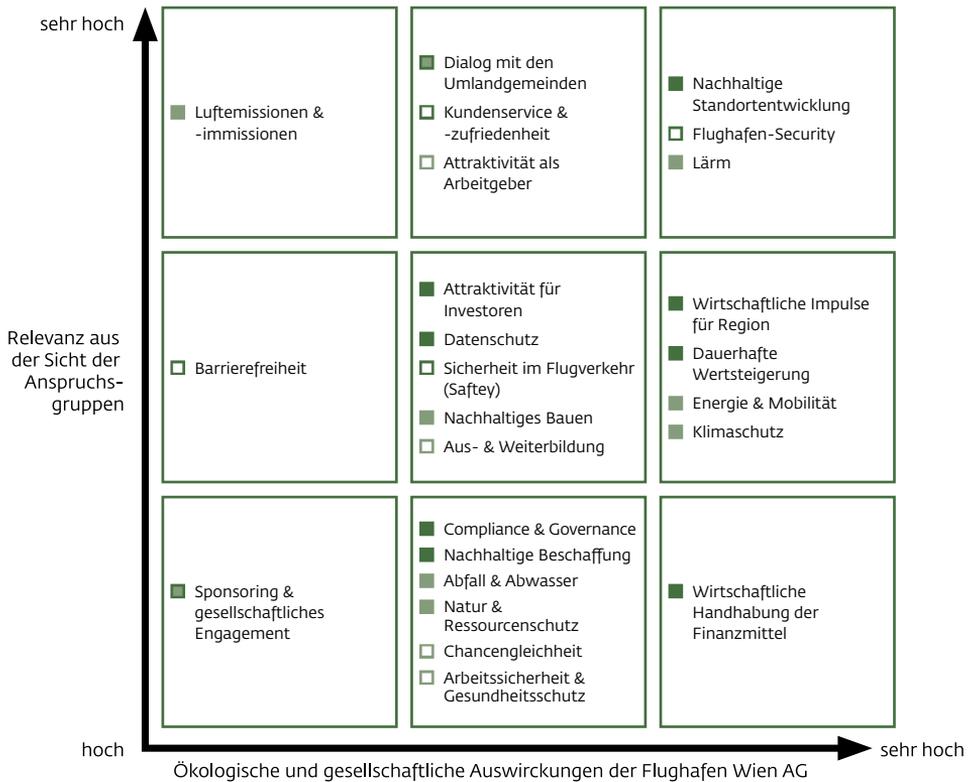
Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die relevanten Themen für die Flughäfen Wien AG im Bereich Nachhaltigkeit wurden in einem Prozess, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante, externe Stakeholder umfasst, definiert und in der Wesentlichkeitsmatrix zusammengefasst.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Erstellung der Wesentlichkeitsmatrix für die vergangenen Berichte wurden gemeinsam mit den Bereichsverantwortlichen die relevanten Themen diskutiert und in Hinblick auf die Anforderungen ausgewählter Stakeholder evaluiert. Dies geschah unter anderem mittels eines Fragebogens, den die Themenverantwortlichen aus der Sicht ihrer jeweiligen Kunden bewerteten und beantworteten. Zusätzlich flossen Aspekte und Themen aus der regelmäßigen Stakeholder-Kommunikation wie z.B. dem Dialogforum oder die regelmäßigen Kundenbefragungen sowie aus dem Umwelt- und Qualitätsmanagement und dem Sozialbericht mit ein. Es wurden dabei 25 Themen für die Flughafen-Wien AG als wesentlich definiert und in folgende Überkategorien zusammengefasst:

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 Thema „Nachhaltigkeit“ in der Unternehmenstätigkeit fest zu verankern und kontinuierlich weiterzuentwickeln, hat die Flughafen Wien AG im Jahr 2014 ein Nachhaltigkeitsmanagement-System implementiert und ein Nachhaltigkeitsprogramm definiert, aus dem sich Ziele und Maßnahmen ableiten. Diese werden laufend überprüft und angepasst. Das Kernteam des Nachhaltigkeitsmanagement besteht aus drei Beauftragten aus den Bereichen Umwelt / Mitarbeiter und Soziales / Compliance und Ökonomie. Die Abteilung Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement ist für die Koordinierung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsagenden zuständig und berichtet direkt an den Vorstand. In Abstimmungssitzungen werden aktuelle Entwicklungen besprochen und die Umsetzung des Nachhaltigkeitsprogramms evaluiert.

Dem Kernteam stehen aus jedem relevanten Unternehmensbereich Ansprechpartner zu Verfügung. Diese berichten über die konkrete Umsetzung der Maßnahmen und über neue Entwicklungen.

Die erhobenen Kennzahlen und Daten, die diesem Nachhaltigkeitsbericht zugrunde liegen, werden laufend durch die Abteilung Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement aktualisiert.

Nachhaltigkeitsstrategie

Die Flughafen-Wien-Gruppe verfolgt eine nachhaltig ausgerichtete Wachstumsstrategie am Standort und schafft die notwendigen Voraussetzungen, um gemeinsam mit ihren Partnern die vielfältigen Chancen und Potentiale im Luftverkehr zu nutzen und damit eines der wichtigsten Ziele, die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts konsequent zu verfolgen. Die FWAG ist bestrebt ihre Position im wachsenden internationalen Luftverkehr in den kommenden Jahren strategisch zu stärken und auszubauen. Im Bereich Retail and Properties gibt es zudem noch beträchtliches Wachstumspotential.

Die vorrangigen strategischen Nachhaltigkeitsziele sind die Minimierung der negativen Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs sowie eine kontinuierliche Verbesserung der Energieeffizienz.

Als wichtigste Faktoren für die Erreichung unserer Unternehmensziele dienen vier strategische Stoßrichtungen:

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

Ausdruck findet die Nachhaltigkeitsstrategie in den fünf Unternehmenswerten:

1. **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.
2. **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 professionelles Team managen wir die unterschiedlichen Aspekte der Nachhaltigkeit und gehen mit aktuellen Herausforderungen professionell um. Wir setzen ambitionierte Nachhaltigkeitsziele und berichten regelmäßig über unsere Fortschritte. Etwa beim Klimaschutz, wo wir ab 2023 den Betrieb des Flughafen Wien CO₂-neutral abwickeln werden. Oder beim Thema Sicherheit, wo unser Security Konzept für einen gefahrlosen Flughafenbetrieb sorgt und Risiken minimiert.
3. **Wirtschaftlichkeit:** Wir gehen mit unseren wirtschaftlichen und natürlichen Ressourcen sowie mit der Energie sparsam, effizient und verantwortungsbewusst um. Wir verstehen uns als Wirtschaftsmotor der Region und wollen durch eine überlegte Standortentwicklung hin zur „AirportCity“ Akzente für die Region setzen. Dabei steht ein intensiver Dialog mit unseren Stakeholdern im Vordergrund, denn wir wollen gemeinsam eine nachhaltige (Regional-) Entwicklung gestalten.
4. **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 unter-

stützen uns gegenseitig. Die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG sind in ihrer Diversität ein Erfolgsfaktor unseres Unternehmens, den wir pflegen und ausbauen wollen. Daher wollen wir noch mehr Anstrengungen für ein attraktives Arbeitsumfeld, Chancengleichheit und interessante Karrieremöglichkeiten unternehmen.

5. **Nachhaltigkeit:** Wir bekennen uns zu einem nachhaltigen Umgang mit der Umwelt und übernehmen Verantwortung für unser Umland sowie die dort lebende Bevölkerung. Als Green Airport ist gelebte Nachhaltigkeit fest in unserer Unternehmenskultur verankert.

1) Umweltbelange und Energieeffizienz

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Vor allem hat sich die Flughafen-Wien-Gruppe zum Ziel gesetzt, ihren Energieverbrauch weiter zu senken, die Auswirkungen der Lärmemissionen zu mindern und den dem Flughafen Wien anzurechnenden CO₂-Ausstoß weiter zu senken. Das gesetzte Ziel für den Betrieb des Flughafens ist es, bis 2023 auch mittels CO₂-kompensierender Zertifikate klimaneutral zu werden. Bis 2033 möchte der Flughafen Wien die komplette CO₂-Neutralität (ohne kompensierende Zertifikate) erreichen.

Dabei ist der Flughafen-Wien-Gruppe der ständige Dialog mit den Stakeholdern von größter Wichtigkeit. Denn in vielen Fällen beeinflussen die Maßnahmen des Flughafens auch das Verhalten der Kunden und Passagiere positiv, etwa in den Bereichen Energiesparen, Facilitymanagement oder Abfallentsorgung.

Durch einen ständigen Kreislauf aus Bewertung, Planung, Umsetzung und Überwachung wird sichergestellt, dass in Übereinstimmung mit der Umweltpolitik geeignete Verbesserungsmaßnahmen kontinuierlich und systematisch geplant, umgesetzt und überprüft werden. Ebenso werden die umweltrelevanten Prozesse und Abläufe so geplant und umgesetzt, dass die Umweltauswirkungen möglichst geringgehalten werden.

Die FWAG hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt, sowie nach der ISO 14001. Die erstmalige Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt, 2018 wurde das Unternehmen rezertifiziert. In den dazwischen liegenden Jahren fanden Überwachungsaudits statt. Im Jahr 2022 wurde das Unternehmen neuerlich rezertifiziert.

Mit EMAS erfüllt der Flughafen auch die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes.

Im Rahmen des Umweltmanagementsystems 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 AG. Der Umweltmanager, angesiedelt in der Abteilung „Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement“ koordiniert und

steuert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz und Nachhaltigkeit. Dabei wird er von einem Umweltteam unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen der verschiedenen Unternehmensbereiche zusammensetzt.

Der Flughafen Wien konnte sich seit 2015, dem Jahr der ersten EMAS Zertifizierung, in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Der Gesamtenergieverbrauch der FWAG konnte im Zeitraum 2015 bis 2022 um 45.847 MWh reduziert werden, das entspricht einem Minus von rund 24,8%. Darüber hinaus wurden 2022 weitere € 0,9 Mio. (2021: € 0,5 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Lärmschutzprogramm).

Im Fokus standen dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen sowie der Ausbau der Alternativenergie.

→ Ausgewählte Kennzahlen

Standort Flughafen Wien		2022	Veränderung	2021
Passagiere	PAX	23.682.133	109,2%	10.405.523
Verbrauch elektrische Energie	MWh	79.501	18,4%	67.173
Wärmeverbrauch	MWh	30.775	-14,2%	35.880
Kälteverbrauch	MWh	21.851	16,7%	18.727
Treibstoffverbrauch	MWh	28.399	33,9%	21.213
Gesamtenergiebedarf	MWh	138.675	11,6%	124.266
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	79.501	18,4%	67.173
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	57,3	n.a.	54,1
Wasserverbrauch	m ³	437.438	71,7%	254.757
Abwasseranfall	m ³	342.976	78,9%	191.711
Gesamtmenge Abfall	t	3.156	78,1%	1.773

Standort Flughafen Malta		2022¹	Veränderung	2021²
Passagiere	PAX	5.851.079	130,3%	2.540.355
Verbrauch elektrische Energie	MWh	11.460	10,3%	10.390
Treibstoffverbrauch	MWh	742	18,1%	628
Gesamtenergiebedarf	MWh	12.201	10,7%	11.018
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	3.186	53,2%	2.080
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	26,1	n.a.	18,9
Wasserverbrauch	m ³	134.828	70,7%	78.996
Gesamtmenge Abfall	t	864	55,8%	555

1) vorläufige Werte; 2) an finale Daten angepasst

Energieeffizienzprogramm

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und bereits zahlreiche Projekte umgesetzt.

Strom

Im Jahre 2022 wurden von der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen am Standort ca. 79,5 Mio. kWh Strom verbraucht. Die benötigte elektrische Energie kommt einerseits aus den am Flughafen Wien implementierten Photovoltaikanlagen und andererseits als CO₂-freier Strom aus dem Netz von Wien Energie. Im Falle eines Stromausfalls übernehmen vier Notstromaggregate mit einer Gesamtleistung von 8,9 MW die Versorgung der wichtigen Einrichtungen. Die Rollweg- und Pistenbefahrung kann mit Hilfe von batteriebetriebenen USV-Anlagen spannungsunterbrechungsfrei weiterbetrieben werden, und innerhalb von 15 Sekunden schaltet sich der Strom der Notstromaggregate dazu.

Um den Energieverbrauch noch weiter zu minimieren, wurde auch die Energienutzung in den Parkhäusern 3, 4, 7 und 8 durch eine Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf LED-Technologie verbessert und eine bedarfsorientierte Beleuchtungssteuerung installiert.

Photovoltaik am Flughafen Wien

Der Flughafen Wien betreibt insgesamt 8 Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern des Hangars 7, der alten Winterdiensthalle, des Air Cargo Centers, auf dem Areal der ehemaligen Kläranlage, dem neuen Office Park 4, auf dem Dach des Parkhauses 8 und auf dem Dach des Parkhaus 3. Die achte Anlage ging im Frühjahr 2022 in Betrieb. Mit einer Fläche von 24 Hektar am Flughafen Standort ist sie die derzeit größte Photovoltaikanlage Österreichs. Rund 55.000 PV-Paneele können eine Leistung von ca. 27.000 kWp liefern. Im günstigsten Fall kann der Flughafen Wien damit etwa ein Drittel seines Strombedarfs mit Sonnenenergie abdecken.

Im Jahr 2022 konnte ein jährlicher Ertrag von rund 19,95 Mio. kWh generiert werden.

Kälteerzeugung

Die Kühlung aller klimatisierten Objekte erfolgt über ein eigenes Klimawasser-Fernleitungsnetz, das von drei am Standort befindlichen, getrennten Kältezentralen mit einer Gesamtleistung von 26 MW versorgt wird. Der Kälteverbrauch der FWAG (Standort Wien) lag 2022 bei rund 21,9 Mio. kWh.

Wärme

Die Wärmeenergie, insgesamt 30,8 Mio. kWh (Standort Wien) im Jahre 2022, wird seit 1980 mittels eines Heißwasserkreislaufes von der Raffinerie Schwechat zum Flughafen transportiert. Die einzelnen Heizungsanlagen des Flughafenareals werden dabei über ein unterirdisches Fernleitungssystem versorgt.

Die Raffinerie Schwechat hat die bestehende Versorgung des Flughafens im ersten Halbjahr 2022 auf umweltfreundliche Fernwärme umgestellt. Dabei nutzt die Raffinerie die Abwärme der Entschwefelungsanlage, einer Anlage zur Dieselproduktion sowie der Vakuumdestillationsanlage und wandelt diese in CO₂-freie Fernwärme um. Im Flughafensystem werden so rund 21.000 Tonnen CO₂ jährlich eingespart.

Treibstoffe

Insgesamt wurden im Jahre 2022 am Flughafen Wien von der FWAG rund 2,7 Mio. Liter Treibstoff, davon 2,6 Mio. Liter Diesel, in die unternehmenseigenen Fahrzeuge getankt.

Während der Flugzeugtreibstoff (Kerosin) seit 1991 per Pipeline direkt von der Raffinerie Schwechat (OMV) zum Flughafen gepumpt wird, werden Kfz-Treibstoffe mittels Tankwägen zu den drei Betriebstankstellen geliefert.

Die lückenlose objektbezogene Messung aller Energieabgaben und -verbräuche bietet die Voraussetzung für ein modernes Energiemanagement am Flughafen. Über spezielle Softwareprogramme werden die Verbräuche dargestellt, überprüft und analysiert.

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. 2021 und 2022 wurde begonnen, die Szenarien mit dem Echtbetrieb abzugleichen und zu evaluieren.

Nachhaltiges Bauen – Life-Cycle Betrachtung von Immobilien

Zum Bereich „Planung, Bau und Bestandsmanagement“ gehört auch das strategische Facility Management, das abgestimmt und koordiniert vorgeht. Damit ist die Life-Cycle Betrachtung aller landseitigen Immobilien sichergestellt, was insbesondere dazu führt, dass die Betriebskosten und die periodischen Modernisierungsmaßnahmen in die Gesamtbetrachtung der Kalkulation, der Planung und Umsetzung von Bauprojekten einbezogen werden.

Im Immobilienbereich wird eine balancierte Entwicklungsstrategie in Richtung „Airport City“ verfolgt. Die Produktsegmente mit einem attraktiven Ertrags-/Risikoprofil werden in den nächsten Jahren offensiv ausgebaut, und zur Sicherung der nachhaltigen Entwicklung mit urbanisierenden Elementen ergänzt.

Der Office Park 4 ist das Leuchtturmprojekt in Bezug auf nachhaltiges Bauen. 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 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 Fassadefläche lässt viel Tageslicht in die Räumlichkeiten des Office Park 4 und berücksichtigt durch ihre spezielle Formung gleichzeitig lokale Winde, die das Gebäude umströmen. 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.

Künftige Bauprojekte am Flughafen Wien werden sich an den Nachhaltigkeitskriterien des Office Park 4 orientieren.

Fluglärmmangement

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

Das Engagement des Flughafens Wien geht aber deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus: So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm des Flughafens das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB. Das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB. Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren soll die Anzahl der Flugbewegungen in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden.

Darüber hinaus werden zur weiteren Reduktion des Bodenlärms in enger Abstimmung mit Stakeholdern und Anrainern kontinuierlich verschiedenste Lärmvermeidungs- und Schutzmaßnahmen umgesetzt. Zum Beispiel bei der Durchführung von Triebwerksprobeläufen: Hier werden die Abstellpositionen in Abhängigkeit der vorherrschenden Windverhältnisse so gewählt, dass die Anrainer so wenig wie möglich belastet werden.

FANOMOS

Seit dem Jahr 1990 ist am Flughafen Wien eine Flugweg- und Fluglärm-Überwachungsanlage in Betrieb: FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System). Damit werden An- und Abflüge als Flugspuren aufgezeichnet und analysiert. Dabei wird die Einhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugrouten kontrolliert und Abweichungen, das heißt ein Verlassen der vorgeschriebenen Korridore, werden sichtbar gemacht. FANOMOS zeichnet jedoch nicht nur 365 Tage im Jahr die Flugspuren auf, sondern registriert auch laufend die Schallpegel der Überflüge mit 15 fixen Messstellen in der Umgebung des Flughafens.

Lärmabhängige Landegebühren

Ziel der lärmabhängigen Landegebühren ist es, einen Anreiz für Fluglinien zu geben, auf leisere und emissionsärmere Flugzeuge zu setzen. Die Start- und Landegebühren werden gestaffelt - laute Flugzeuge zahlen mehr, leise weniger. Das Bonus-Malus-System ist kostenneutral, und die Lärmgebühren stellen keine zusätzliche Einnahmequelle für den Flughafen dar.

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 2022 wurden auf diese Weise für 6.316 Objekte bauphysikalische Gutachten erstellt und für 2.986 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt.

Emissionen und Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringeren Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen der Luftfahrtbranche bei.

Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung sowie durch 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.

ACAS (Airport Carbon Accreditation System)

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 und seither jährlich erneut seitens des ACI bestätigt. Die Level 3-Zertifizierung sieht eine weitere Reduktion der CO₂-Emissionen unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässiger Unternehmen vor.

Zahlreiche Projekte zur Reduktion der Treibhausgase wurden und werden am Flughafen Wien umgesetzt. So bezieht der Flughafen Wien bereits den gesamten Strom CO₂-neutral. Der Ausbau der Photovoltaik am Standort unterstützt nachhaltig das Ziel der CO₂-Neutralität des Flughafen Wien. Die Fernwärme wird ab Mitte 2022 ebenfalls CO₂-neutral bezogen. Der Ausbau des elektrisch betriebenen Fuhrparks und die Kompensation der CO₂-Emissionen, die zurzeit noch durch fossile Treibstoffe durch die FWAG (vor allem im Bereich Flugzeugabfertigung) verursacht werden, sollen dazu führen, dass der Betrieb des Flughafen Wien ab 2023 klimaneutral erfolgen kann.

Um seine CO₂-Emissionen besser identifizieren zu können, trat auch der Flughafen Malta im Jahr 2016 dem ACI Airport Carbon Accreditation Programm bei. Im Berichtsjahr erfüllte Malta International Airport die Kriterien der Level 2 Zertifizierung des ACI. Gemeinsam mit der im Jahr 2021 eingerichtete Umweltarbeitsgruppe arbeitet das Managementteam weiter an einem detaillierten Ziel- und Maßnahmenplan, um die CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren. Der Flughafen Malta hat sich das Ziel gesetzt bis 2050 CO₂-Neutralität zu erreichen.

Abfall

Auf Verkehrsflughäfen entstehen in Abhängigkeit von der Anzahl der Passagiere sowie den erbrachten Leistungen Abfälle und Altstoffe aus unterschiedlichsten Bereichen wie Terminals, Büros, Logistikhallen, Gerätehallen, technischen Stationen, Hotels, Hangars und den Flugzeugen selbst.

Am Flughafen Wien ist daher eine Abfalllogistik im Einsatz, die mit der einer Kleinstadt zu vergleichen ist. Neben den beiden größten Abfallfraktionen Gewerbemüll und Altpapier/Kartonagen fallen auch Verpackungsabfälle, Altmetall und gefährliche Abfälle wie beispielsweise Schmieröl- und Lösungsmittelreste aus der Wartung von Flugzeugen und Fahrzeugen am Boden an. Alle Abfallmengen, aufgeschlüsselt nach Abfallarten, sind im aktuellen Abfallwirtschaftskonzept (AWK) abgebildet.

Eine Übersicht von rund 350 Materialien (von Abbeizmitteln oder Aludosen bis Zahnbürsten oder Zweige) und deren fachgerechter Entsorgung ist in der „VIE Abfalltrenn-ABC“ Broschüre nachzuschlagen.

Am Flughafen Malta wurde im Jahr 2022 ein neuer unternehmensweiter Umwelt-KPI eingeführt, mit dem sich Malta International Airport im Rahmen seiner Bemühungen um das Abfallmanagement dazu verpflichtete, den Deponiemüll pro Passagier im Jahr 2022 auf 0,2 Kilogramm zu begrenzen. Die Daten für das gesamte Jahr 2022 zeigen, dass das Unternehmen den Anteil der Deponieabfälle im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2019 bereits um 11% reduziert hat.

Vermeiden, Vermindern, Verwerten

Abfallvermeidung steht am Flughafen Wien an oberster Stelle. Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und - je nach Möglichkeit - einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Mülltrennung am Flughafen erfolgt dabei nach

strengen Richtlinien, was eine Wiederverwertung leichter und kostengünstiger macht. Dabei werden alle Möglichkeiten einer effizienten Abfallwirtschaft ausgeschöpft. Biogene Abfälle, Glas- und Kunststoffflaschen werden getrennt gesammelt und der Verwertung zugeführt. Spezielle Umweltinseln in den Terminalbereichen bieten auch den Passagieren die Möglichkeit, ihren Abfall entsprechend der Kennzeichnung zu entsorgen. Auch der Abfall und die Mülltrennung der in Wien landenden Luftfahrzeuge werden kontrolliert. Die Gesamtmenge Abfall betrug im Jahr 2022 am Flughafen Wien 3.156 Tonnen (2021: 1.773 Tonnen).

Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch der Flughafen-Wien-Gruppe (Standort Wien) ohne Kunden betrug 2022 437.438 m³ (2021: 254.757 m³). Rechnet man die Kunden hinzu, betrug der gesamte Wasserverbrauch im Jahr 2022 570.283 m³.

Der Flughafen Malta ist durch seine Lage von geringeren Niederschlagsmengen geprägt, wodurch ein bewusstes Umgehen mit Wasser essenziell ist. Neben gesammeltem Regenwasser und Grundwasser werden fehlende Kapazitäten zugekauft. Im Geschäftsjahr 2022 betrug der Wasserverbrauch am Flughafen Malta 134.828m³.

Abwasser

Ein zentraler Punkt der Abwasserentsorgung ist die komplette Kanalisierung der Airside gelegenen versiegelten Flächen. Aus den einzelnen Einzugsgebieten des Flughafens - allein Pisten, Vorfelder und Rollwege machen mehr als 2,5 Mio. Quadratmeter Oberfläche aus - führen Niederschlagsabwasser zur zentralen Abwasserentsorgungsanlage. Am Eintritt der Hauptsammler in die zentrale Abwasserentsorgungsanlage wird die Belastung der Abwässer online gemessen.

Belastete Abwässer werden über eigene Leitungen zur Verbandskläranlage Schwechat-Mannswörth gepumpt.

Durch die gezielte Trennung belasteter von unbelasteten Abflüssen konnten die in der Kläranlage zu behandelnden Abwassermengen reduziert werden. Der Abwasseranfall (Standort Wien) der FWAG betrug 2022 342.976 m³.

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. Die Beschaffungen der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgten zum Teil über die BBG. Zudem unterliegt die Flughafen Wien AG als Sektorenauftraggeber 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 am 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.

Taxonomie

Die EU-Kommission hat im Dezember 2019 den „European Green Deal“ vorgestellt, mit dem Ziel, bis 2050 in der EU die Nettoemissionen von Treibhausgasen auf null zu reduzieren und damit klimaneutral zu werden. Hierzu wurde u.a. die EU-Sustainable-Finance-Taxonomie kurz EU-Taxonomie entwickelt, ein Klassifizierungssystem zur eindeutigen Definition „ökologisch nachhaltiger“ Geschäftsaktivitäten. Die vollumfängliche Berichtspflicht wurde ab dem 1.1.2022 festgelegt und umfasst:

- » die Identifikation und Bewertung relevanter Aktivitäten der ökologischen Nachhaltigkeit
- » die Beurteilung von deren Taxonomie-Konformität
- » die Überführung der Nachhaltigkeitsbewertung in Finanzkennzahlen

Das Unternehmen muss seine Wirtschaftstätigkeiten bzw. Geschäftsmodelle hinsichtlich der Taxonomie-Relevanz klassifizieren. Es wurden in Artikel 9 der Taxonomie-Verordnung der EU folgende sechs Umweltziele definiert:

- » Klimaschutz
- » Anpassung an den Klimawandel
- » Schutz von Wasser und Meeresressourcen
- » Übergang in eine Kreislaufwirtschaft
- » Eingrenzung der Umweltverschmutzung und Beitrag zu Umweltschutz
- » Schutz von Artenvielfalt und Ökosystemen

Für die ersten beiden Klimaziele – Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel – wurden bereits delegierte Rechtsakte veröffentlicht, die Wirtschaftsaktivitäten in „taxonomiefähig“ bzw. in weiterer Folge in „taxonomiekonform“ einordnen.

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat daher anhand der zwei veröffentlichten delegierten Rechtsakte für die EU-Klimaziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel eine Bestandsaufnahme durchgeführt, die einzelnen Tätigkeiten auf ihre Taxonomierelevanz überprüft und daraus Taxonomie-Kennzahlen für die ökologischen Wirtschaftsaktivitäten abgeleitet. Infolge der bislang noch teilweise ausstehenden Definitionen bzw. zu erwartender Präzisierungen, hat die Flughafen-Wien-Gruppe unter Berücksichtigung von Wesentlichkeit die bestmögliche Ermittlung der Kennzahlen gemäß der bisherigen Verordnungen und der von der EU-Kommission veröffentlichten FAQ-Dokumente entsprechend ermittelt.

Die Flughafen-Wien-Gruppe geht davon aus, dass durch die Veröffentlichung der delegierten Rechtsakte für die weiteren vier Umweltziele Schutz von Wasser und Meeresressourcen, Übergang in eine Kreislaufwirtschaft, Eingrenzung der Umweltverschmutzung und Beitrag zu Umweltschutz sowie Schutz von Artenvielfalt und Ökosystemen, sowie durch die Aufnahme weiterer wirtschaftlicher Tätigkeiten, Branchen und Sektoren weitere Tätigkeiten als relevant eingestuft werden können bzw. es zu Änderungen in der Einstufung kommt.

Neben der Berechnung des Anteils an taxonomiefähigen und nicht-taxonomiefähigen Tätigkeiten erfolgte im Berichtsjahr auch eine Prüfung der Taxonomie-Konformität. Dazu wurden einerseits die technischen Bewertungskriterien geprüft, um festzustellen, ob ein wesentlicher Beitrag zu diesem EU-Umweltziel erreicht wird. Nachfolgend wurde überprüft, ob die Erreichung der weiteren Umweltziele signifikant beeinträchtigt wird („do no significant harm“) und ob Mindestkriterien für soziale Belange erfüllt werden („Minimum Social Safeguards“).

Für die Erfüllung der „do not significant harm“-Kriterien wurde eine Klimarisikoanalyse unter Berücksichtigung der in der Taxonomie-Verordnung vorgegebenen Klimagefahren durchgeführt. Hier wurden die standortspezifischen Risiken betrachtet und Standard-Szenarien analysiert. Diese Analysen werden laufend geprüft und angepasst.

Für die Erfüllung der Mindestkriterien für soziale Belange („Minimum Social Safeguards“) wurde der bisher bestehende Due-Diligence-Prozess analysiert bzw. wird dieser laufend weiterentwickelt. Neben den bereits bestehenden Prozessen, welche auch im Corporate Governance Bericht bzw. in der nicht finanziellen Erklärung beschrieben sind, wurden weitere Bereiche analysiert. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv. Hier können mögliche Verstöße bzw. Hinweise eingemeldet werden, wobei sich diese nicht nur auf den Flughafen-Wien-Konzern, sondern auch auf alle anderen Stakeholder (inkl. Lieferanten) beziehen können. Weitere Vorkehrungen zur Bekämpfung von Korruption betreffend beispielsweise auch den bestehenden Verhaltenskodex, interne Beschaffungsbestimmungen und weitere Konzernanweisungen.

Als Sektorenauftraggeber unterliegt der Flughafen Wien dem Bundesvergabegesetz. Das Bundesvergabegesetz schreibt auch die Prüfung der Auftragnehmer vor. Diese betreffen u.a. die Befugnis, die berufliche Zuverlässigkeit, finanzielle, wirtschaftliche und technische Leistungsfähigkeit sowie Normen für Qualitätssicherung und Umweltmanagement. Im Rahmen von Ausschreibungen wird die Eignung der Lieferanten überprüft, u.a. auch mittels Abfragen entsprechender Plattformen. Bei konkreten Vorwürfen werden weitere Analysen durchgeführt. Gerade am Flughafen selbst nimmt die Sicherheitskultur einen hohen Stellenwert ein, da „Safety & Security“ essenziell für einen reibungslosen Flughafenbetrieb notwendig sind.

Die Taxonomie-Kennzahlen (KPI) umfassen ökologisch nachhaltige Umsatzerlöse, OPEX und CAPEX. Die Ermittlung der Kennzahlen erfolgt auf Basis des Konzernabschlusses und der für diesen Konzernabschluss anzuwendenden IFRS. Es wurden daher folgende Positionen herangezogen:

- » **Umsatz:** Für den Gesamtumsatz werden die Umsatzerlöse gem. IAS 1.82(a) herangezogen.
- » **Capex:** Es werden alle Investitionsausgaben (Zugänge), welche im Zusammenhang mit Sachanlagen (IAS 16), immateriellen Vermögenswerten (IAS 38), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (IAS 40) und Leasing (IFRS 16) stehen, berücksichtigt.
- » **Opex:** Im Bereich der operativen Aufwendungen (OPEX) fließen folgende direkt zurechenbare, nicht aktivierte Aufwendungen ein. Dazu zählen insbesondere Forschungs- und Entwicklungskosten, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingaufwendungen sowie Wartung und Reparaturen (inkl. Instandhaltungsmaterial und direkt zurechenbare Personalkosten im Zusammenhang mit der Durchführung von Instandhaltungen).

Um Doppelzählungen zu vermeiden, wurden Investitionen (Capex) und Betriebsaufwendungen (Opex) zuerst hinsichtlich ihrer Eigenschaft als „direkt mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden“ überprüft. In einem nachfolgenden Schritt erfolgte die Prüfung, ob es sich einzelnen Maßnahmen handelt, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird.

Basierend auf der Analyse wurden folgende Gesamtsummen für den Konzern für das Geschäftsjahr 2022 ermittelt:

2022	Taxonomiekonform	Taxonomiefähig	Nicht-Taxonomiefähig
Umsatz	0,2%	19,2%	80,6%
Capex	18,5%	18,1%	63,4%
Opex	0,5%	23,4%	76,1%

Umsatz

Die Umsatz-Kennzahl ergibt sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten eines Geschäftsjahres zu den Gesamtumsatzerlösen dieses Geschäftsjahres. Als Basis (Nenner) der Umsatz-Kennzahl wurden die Konzern-Umsatzerlöse gem. IAS 1.82 (a) herangezogen. Die Gesamtumsatzerlöse der Flughafen-Wien-Gruppe im Berichtsjahr 2022 belaufen sich auf € 692,7 Mio.

Die Flughafen-Wien-Gruppe erwirtschaftet rund 65% ihrer Umsatzerlöse in den Segmenten Airport sowie Handling & Sicherheitsdienstleistungen. In den beiden bisher veröffentlichten Rechtsakten wird die Wirtschaftstätigkeit „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ aufgelistet, die gemäß der aktuellen Definition der beiden veröffentlichten Rechtsakte auf eine Emissionsreduktion abzielt. Daher wurden hier Leistungen an Airline-Kunden zur Versorgung mit Bodenstrom als taxonomie relevant klassifiziert.

Die Flughafen-Wien-Gruppe vermietet Gebäude, Parkplätze sowie Shopping- und Gastronomieflächen. Diese zählen gem. der Taxonomieverordnung zur Wirtschaftstätigkeit „7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“. Daher werden alle relevanten Vermietungserlöse dieser Kategorie zugeordnet. Dazu zählen auch die Umsatzerlöse des Office Park 4, der auch die Kriterien für nachhaltige Immobilien erfüllt. Der hochmoderne Office Park 4 nutzt Erdwärme und wurde mehrfach als nachhaltigstes Gebäude Österreichs ausgezeichnet. Die gemeinsam mit der TU Wien entwickelte Smart-City-Steuerungssoftware unterstützt dabei unter anderem die Energieoptimierung des Office Park 4.

Capex

Die Capex-Kennzahl stellt den Anteil jener Investitionsausgaben dar, die sich entweder auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden sind oder sich auf den Erwerb von Produkten oder Leistungen aus einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit beziehen. Als Basis (Nenner) der Investitionen entspricht den in den Konzern-Anlagespiegeln ausgewiesenen Zugängen zu Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (jeweils inkl. IFRS 16). Geleistete Anzahlungen werden nicht berücksichtigt.

Die Investitionen der Flughafen-Wien-Gruppe inkl. geleisteter Anzahlungen betragen im Geschäftsjahr 2022 € 53,6 Mio. Die Investitionen gem. EU-Taxonomie-Verordnung (exkl. geleisteter Anzahlungen) belaufen sich im Berichtsjahr 2022 auf € 53,0 Mio.

Im Bereich Capex konnten im Berichtsjahr 2022 im Wesentlichen folgende Bereiche als taxonomie relevant klassifiziert werden: Investitionen in Photovoltaikanlagen (Kategorie 4.1. „Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“), Investitionen in E-Mobilität (Kategorie 6.5. „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ bzw. 6.15. „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“), Gebäudeinvestitionen, die direkt mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Vermietung zusammenhängen (Kategorie 7.7. „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“) sowie andere Investitionen in Gebäude für Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz (Kategorie 7.5. Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“).

Opex

Die Kennzahl Opex beinhaltet Betriebsaufwendungen, die sich entweder auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit einer taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschafts-

tätigkeit verbunden sind oder sich auf den Erwerb von Produkten oder Leistungen aus einer taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit beziehen.

Zur Ermittlung der Basis (Nenner) wurde die Summe der oben angeführten Aufwendungen anhand von Detailanalysen herangezogen. Die dadurch ermittelten Betriebsaufwendungen im Sinne der Taxonomie-Verordnung betragen € 53,1 Mio.

Bei der Ermittlung der Taxonomierelevanz der Betriebsaufwendungen (OPEX gem. oben angeführter Definition) sind bei der Flughafen-Wien-Gruppe als wesentlichste Position die Instandhaltungsaufwendungen (inkl. Gebäudesanierung und Wartungen) zu berücksichtigen. Gerade im Bereich der Instandhaltung der vielschichtigen Gebäude-Infrastruktur wird Energieeffizienz bei Projekten und Prozessen mitberücksichtigt. Für die Flughafen-Wien-Gruppe wesentliche Instandhaltungsaufwendungen betreffend die IT-Infrastruktur und sonstige nicht-taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten.

	Codes	Absoluter Umsatz in Mio. €	Umsatzanteil in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien						Mindestschutz	Taxonomiekonformer Umsatzanteil %	Taxonomiekonformer Umsatzanteil Vorjahr	Kategorie (ermöglichende Tätigkeiten)	Kategorie „Übergangstätigkeiten“			
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme								
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																							
A1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																							
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	4.1.	0,1	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	n.a.					
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7.	1,2	0,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	0,2%	n.a.					
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten		1,3	0,2%																	0,2%			
A2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																							
CO ₂ -arme Flughafeninfrastruktur	6.17.	1,5	0,2%																				
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	7.5.	0,0	0,0%																				
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7.	131,3	19,0%																				
Kreative, künstlerische und unterhaltende Tätigkeiten	13.1.	0,3	0,0%																				
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)		133,2	19,2%																				
Summe aus A1+ A2		134,5	19,4%																	0,2%			
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																							
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		558,3	80,6%																				
Gesamt A + B		692,7	100,0%																				

A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	Codes	Absoluter Capex		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien					Mindestschutz	Taxonomiekonformer Capexanteil	Taxonomiekonformer Capexanteil Vorjahr	Kategorie (ermöglichte Tätigkeiten)	Kategorie „Übergangstätigkeiten“
		in Mio. €	in %	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung					
A1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	4.1.	9,5	17,8%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	17,8%	n.a.	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7.	0,3	0,6%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	0,6%	n.a.	
Capex ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten		9,8	18,5%														18,5%		
A2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5.	0,5	0,9%																
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	6.15.	0,1	0,1%																
CO ₂ -arme Flughafeninfrastruktur	6.17.	0,2	0,4%																
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	7.5.	0,5	1,0%																
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7.	8,3	15,7%																
Capex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)		9,6	18,1%																
Summe aus A1+ A2		19,4	36,6%														18,5%		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
Capex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		33,6	63,4%																
Gesamt A + B		53,0	100,0%																

A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	Codes	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag								DNSH-Kriterien							Taxonomiekonformer Opexanteil	Taxonomiekonformer Opexanteil Vorjahr	Kategorie (ermöglichte Tätigkeiten)	Kategorie „Übergangstätigkeiten“
		Absoluter Opex in Mio. €	Opexanteil in %	Klimaschutz in %	Anpassung an den Klimawandel in %	Wasser- und Meeresressourcen in %	Kreislaufwirtschaft in %	Umweltverschmutzung in %	Biologische Vielfalt und Ökosysteme in %	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz				
A1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	4.1.	0,0	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	n.a.		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7.	0,2	0,5%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	0,5%	n.a.		
Opex ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten		0,3	0,5%														0,5%			
A2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5.	0,0	0,0%																	
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	6.15.	0,0	0,0%																	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7.	12,3	23,3%																	
Kreative, künstlerische und unterhaltende Tätigkeiten	13.1.	0,1	0,1%																	
Opex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)		12,4	23,4%																	
Summe aus A1+ A2		12,7	23,9%														0,5%			
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																				
Opex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		40,4	76,1%																	
Gesamt A + B		53,1	100,0%																	

2) Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) der Flughafen-Wien-Gruppe (vollkonsolidierte Unternehmen) 2022 ist um 3,3% von 4.858 auf 4.696 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gesunken. Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt bei 6.575, ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr von 14,9%. Stichtagsbezogen waren zum 31.12.2022 4.854 Mitarbeiter in der Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt und somit um 140 Mitarbeiter mehr als im Vorjahr (4.713 Mitarbeiter).

Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten (FTE)	2022	Veränderung	2021
Airport	545	-2,7%	560
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	2.666	-4,2%	2.783
Retail & Properties	171	2,0%	168
Malta	336	6,7%	315
Sonstige Segmente	978	-5,2%	1.032
Gesamtanzahl	4.696	-3,3%	4.858

Recovery – Reboarding

In Zeiten der Krise – aber vor allem auch danach – sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine zentrale Ressource, da der Erfolg als Dienstleistungsunternehmen entscheidend von der fachlichen Kompetenz, Erfahrung sowie dem Engagement und Einsatz jedes einzelnen Beschäftigten abhängt.

2022 stand unter dem Motto Recovery und Reboarding. Von Jänner bis März des Jahres 2022 befand sich das Unternehmen nach wie vor in Kurzarbeit. Nichtsdestotrotz begannen unternehmensweite Vorbereitungen den Vollbetrieb mit Anfang April wieder zu starten. Ab Jänner 2022 wurden Mitarbeiter in den Prozess des Zurückkommens miteingebunden. Als Haupthandlungsfelder wurden folgende Themen definiert: Identifikation mit dem Unternehmen, Zusammenarbeit, Home-Office vs. Präsenz, Hybride Führung/Meetings. Eine der ersten Maßnahmen war der Restart der Führungs- und Schlüsselkräfteentwicklung. Geänderte gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen fordern ein verändertes Führungsverhalten.

Die Arbeitsmarktlage verschärft den Druck auf das Unternehmen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden. Das Ziel Mitarbeiter zu halten, sie weiter an das Unternehmen zu binden und die Rolle der Führungskräfte bei dieser Aufgabe, war die Grundlage für einen breiten Diskussions- und Lernprozess und somit Basis für den erfolgreichen Restart. Weiters wurde auch ein Schwerpunkt auf Aus- und Weiterbildung gelegt. Die Initiativen zeigten Erfolg. Wir haben den erfreulichen Aufschwung des Flugverkehrs seit Ostern 2022 besser bewältigt als viele andere Flughäfen. Diese großartige Leistung wurde auch weit über unsere Grenzen hinaus anerkannt: Wir wurden als „Best Airport Europe 2022“ sowie als „Ground Handler of the year“ ausgezeichnet. Um diesen erfolgreichen Weg fortzusetzen, ist es notwendig, die Unternehmensstrategie an zukünftige Erfordernisse anzupassen. Dieser langfristige Prozess geht vom Managementteam aus und wird gemeinsam mit allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch 2023 fortgesetzt.

Im März 2021 startete die interne New Placement Agentur (NPA). MitarbeiterInnen aus Arbeitsbereichen, wo mittelfristig keine Erholung in Sicht ist, werden in der NPA betreut und für neue berufliche Aufgaben vorbereitet. Von dieser pandemiebedingten Maßnahme waren konzernweit 280 MitarbeiterInnen betroffen. Ihre berufliche Neuorientierung, mit dem Ziel der Qualifizierung für interne und externe Stellenangebote, wurde mit Begleitmaßnahmen wie Bewerbungstrainings, Coachings und Sprachkursen unterstützt. Aufgrund von intensiven Schulungsmaßnahmen in der NPA während der Kurzarbeit konnten beim Restart interne Beset-

zungen forciert werden. Alle Aktivitäten der NPA verfolgen weiterhin das Ziel, den betroffenen Mitarbeitern möglichst schnell eine neue Beschäftigung (intern oder extern) zu ermöglichen; das betrifft zurzeit rund 100 Dienstnehmer. Mit diesen Mitarbeitern erfolgen regelmäßig Evaluierungen bzw. Gespräche, um Einsatz- oder Entwicklungsmöglichkeiten zu finden.

Für Aus- und Weiterbildung wurden 2022 am Standort Wien rund € 1,0 Mio. aufgewendet. Die Lehrlingsausbildung wurde auch weiter ausgebaut. Es wurden 30 Lehrlinge in 6 Lehrberufen (im Bereich Werkstätten und IT) aufgenommen und damit ein deutliches Zeichen für einen positiven Blick in die Zukunft gesetzt.

Am Standort Malta wurden rund € 0,2 Mio. in Ausbildungen investiert, wobei der Hauptteil der durchgeführten Schulungen die Bereiche Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz, Schulungen für die Feuerwehr und Rettungsabteilung des Unternehmens sowie sonstige Schulungen (z.B. Krisenmanagement, technische und sonstige Weiterbildungen) betrafen. In Summe wurden 11.463 Schulungsstunden durchgeführt, was einem Durchschnitt von 31 Stunden pro Mitarbeiter entspricht.

Mitarbeiterstiftung

Bereits vor mehr als 20 Jahren wurde von der FWAG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet, die 10% der Aktien der FWAG hält und die erhaltenen Dividenden an die Mitarbeiter auszahlt. Im Jahr 2022 kam für 2021 keine Dividende zur Ausschüttung.

Freiwillige Sozialleistungen

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.

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) und mit Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden - sowie in einigen Unternehmensbereichen ein Job-Ticket angeboten. Die Möglichkeit zur Essensversorgung für die Mitarbeiter wird finanziell unterstützt, und das Angebot wird laufend erweitert. Mit dem Vienna Airport Health Center ist eine weitreichende ärztliche 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. Seit 2015 tragen wir das Zertifikat „Beruf und Familie“ und im Jahr 2022 wurde im Rahmen eines Audits die Re-Zertifizierung erfolgreich durchgeführt. Aktionen, wie die Betreuung der Kinder von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an schul- und kindergartenfreien Tagen wurden auch 2022 wieder durchgeführt. Die Hilfestellungen zur Pflege von Angehörigen und das Angebot des Employee Assistance Program (EAP) wurden auch 2022 von vielen Beschäftigten angenommen.

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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Schichtdienst eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder ab dem Krabbelalter. Der Flughafen Wien unterstützt die eigenen Beschäftigten dabei finanziell.

Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste

Die Zahl der Arbeitsunfälle hat sich in etwa auf dem Niveau von 2018 eingependelt. Präventionsmaßnahmen und Evaluierungen zur Vermeidung von Arbeitsunfällen werden weiter vorangetrieben. Bei Begehungen achteten die Sicherheitsfachkräfte verstärkt darauf, dass im Zuge des Restarts die Vorgaben der Arbeitssicherheit beachtet werden. In einigen Bereichen wurde die Re-Evaluierung der psychischen Belastungen von Arbeitspsychologinnen durchgeführt. Zahlreiche Personalaufnahmen führten auch zu einem erhöhten Schulungsbedarf zum Thema „Sicher arbeiten“ der von den Präventivdiensten abgedeckt wurde. Konzernweit wurde im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung frisches Obst verteilt und durch die Teilnahme bei der österreichischen Firmenchallenge hinsichtlich Bewegung als Grundlage für einen gesunden Lebensstil sensibilisiert. Das Beratungs- und Schulungsangebot in Form von Stellungnahmen zu Bauprojekten, Gefährdungsbeurteilungen, Unfallanalysen, Ersthelferaus- und Weiterbildung, Ergonomie-Workshops, Nichtraucher-Seminaren, Lehrlingswoche, Untersuchungen, Messungen und der konzernweiten Umsetzung von Impfaktionen wird kontinuierlich ausgebaut.

Standort Wien	2022	Veränderung	2021	2020	2019	2018
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	135	62,7%	83	71	164	131
1.000 MA-Quote	31,2	69,6%	18,4	14,0	29,9	29,3

Diversität

Diversität stellt für die Flughafen Wien AG ein zentrales Thema dar. Die Bedeutung zeigt unter anderem die Tatsache, dass derzeit unter den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen 75 Nationalitäten vertreten sind. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz der großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern. Ein Erfolgsprojekt 2022 war in dieser Hinsicht die Integration von Wochenendarbeitern aus der Ostslowakei zur Spitzenabdeckung im Sommer.

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2022 bei rund 27%. Zurückzuführen ist diese niedrige Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Um den Flughafen Wien als Arbeitgeber auch für Frauen 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 ist die Frauenquote in der Flughafen Wien AG 2022 gestiegen und beträgt derzeit 17,5%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz zählen zu den Grundwerten der Flughafen-Wien-Gruppe. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG beträgt zum Stichtag 40%.

Zum Thema „Menschen mit besonderen Bedürfnissen“ arbeitet der Flughafen Wien 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 zahlreiche Einzelmaßnahmen erarbeitet und umgesetzt.

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 Home Office angeboten. Am Standort Wien wurden im Jahr 2022 im Durchschnitt 6 Arbeitstage pro berechtigtem Beschäftigten im Home Office verbracht.

→ Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter am Standort Wien ¹	2022	Veränderung	2021
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	4.331	-4,1%	4.516
davon Arbeiter	2.862	-5,6%	3.033
davon Angestellte	1.469	-1,0%	1.483
Personalstand (Stichtag, FTE)	4.478	2,3%	4.376
davon Arbeiter	2.953	2,1%	2.893
davon Angestellte	1.525	2,8%	1.483
Personalstand (Köpfe)	6.199	15,1%	5.384
Lehrlinge (Durchschnitt)	51	8,1%	47
Durchschnittsalter in Jahren	41,7	-0,9%	42,1
Betriebszugehörigkeit in Jahren	10,1	-5,7%	10,8
Anteil Frauen in %	26	n.a.	25
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	976	108,0%	469
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	135	62,7%	83

1) Daten der vollkonsolidierten Unternehmen am Standort Wien

Mitarbeiter am Standort Malta	2022	Veränderung	2021
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	336	6,7%	315
Personalstand (Stichtag, FTE)	346	11,5%	310
Durchschnittsalter in Jahren ¹	39,1	-1,5%	39,7
Betriebszugehörigkeit in Jahren ¹	9,0	-16,7%	10,8
Anteil Frauen in % ¹	37,0	n.a.	35,2
Aufwendungen für Weiterbildung in T€ ¹	221,2	206,7%	72,1
Meldepflichtige Arbeitsunfälle [*]	7	133,3%	3

1) vorläufige Werte

3) Achtung der Menschenrechte

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

4) Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen 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 Sektorenauftraggeber bei Beschaffungen teilweise den Regeln des Bundesvergabegesetzes. Dabei wurden auch Vorkehrungen implementiert, die Korruption im Ansatz vermeiden sollen.

Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen, die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und den darauf beruhenden Regelungen des Börsegesetzes 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 (FWAG) beträgt € 152.670.000 und ist 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 FWAG unter www.vienna-airport.com abrufbar.

2. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

Im Zuge des freiwilligen öffentlichen Teilangebots konnte die Airports Group Europe S.a. r.l den Anteil am Flughafen Wien um weitere 3,37% erhöhen. Damit hält der Investor Airports Group Europe S.a. r.l nunmehr über 43% der Aktien der Flughafen Wien AG. Der Streubesitz ist in Folge der Transaktion auf unter 7% gesunken. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20,0%, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10,0% am Grundkapital der FWAG. 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, die NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH und 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

Im Rahmen eines Aktienrückkaufprogrammes hat die FWAG im Zeitraum von 4.11.2019 bis 30.6.2020 insgesamt 125.319 Aktien im Betrag von T€ 4.532,6 erworben und hielt diese Aktien auch im Berichtsjahr 2022. Das Rückkaufprogramm wurde am 29.5.2020 vorzeitig beendet.

8. Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 225,0 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 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 FWAG 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 das Bundesland Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% der stimmberechtigten Aktien an der FWAG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die FWAG ausübt, die Kontrolle (d.h. eine kontrollierende Beteiligung iSv § 22 Abs 2 f ÜbG an der FWAG, die zur Stellung eines öffentlichen Pflichtangebots nach den §§ 22 ff ÜbG verpflichtet), allenfalls auch gemeinsame Kontrolle mit einem oder mehreren anderen Aktionären, einschließlich den Bundesländern Wien und Niederösterreich – über die FWAG erlangt. Wird das Grundkapital der FWAG erhöht, ohne dass das Bundesland Niederösterreich und das Bundesland Wien ihre Bezugsrechte, zur Gänze oder teilweise ausüben oder sie auf andere Weise Aktien erwerben, und führt dies dazu, dass das Bundesland Niederösterreich und das Bundesland Wien gemeinsam nach der Durchführung der Kapitalerhöhung unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% aber zumindest unmittelbar oder mittelbar mehr als 30% der stimmberechtigten Aktien an der FWAG halten, und nicht gleichzeitig eine natürliche oder eine juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die FWAG ausübt, die Kontrolle über die FWAG ausübt, stellt dies kein Change-of-Control-Ereignis dar. Nach einer solchen Kapitalerhöhung ist die im vorigen Absatz genannte Schwelle von 40% für zukünftige Sachverhalte auf jene Schwelle herabzusetzen, die dem Anteilsbesitz der Bundesländer Wien und Niederösterreich nach Durchführung dieser Kapitalerhöhung entspricht.

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 gem. § 267b UGB für 2022 ist auf der Website der FWAG unter www.viennaairport.com veröffentlicht.

Nachtragsbericht

Verkehrsentwicklung Jänner und Februar 2023

Inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete die Flughafen-Wien-Gruppe im Jänner und Februar 2023 einen Anstieg der Passagiere von 96,7% auf 4.088.916 Passagiere.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner und Februar 2023 von 1.693.731 auf 3.274.665 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien in den ersten beiden Monaten 2023 ein Plus von 97,5% auf 643.058 Passagiere gegenüber 2022. Die Anzahl der Lokalpassagiere legte im selben Zeitraum um auf 2.621.020 (2022: 1.360.595) zu. Das Frachtaufkommen reduzierte sich um 8,7% auf 35.637 umgeschlagene Tonnen. Die Flugbewegungen verzeichneten einen Anstieg auf 27.357 (2022: 18.536), das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) auf 1.148.971 Tonnen (2022: 804.738).

Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta und Flughafen Košice

Im Jänner und Februar 2023 konnte der Flughafen Malta 758.408 Fluggäste begrüßen (2022: 356.252). Auch am Flughafen Košice wurden mit 55.843 (2022: 28.486) weit mehr Passagiere als im Vorjahr abgefertigt.

Entgelte 2023 am Flughafen Wien

Die Flughafenentgelte auf dem Flughafen Wien werden ab 1.1.2023 gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet vom 1.8. bis 31.7.) angepasst. Diese Regelung endet einerseits mit dem Ablauf des 31. Dezember 2026. Das bedeutet, dass die Flughäfen im Entgeltrantrag 2026 wieder zur bestehenden Formel zurückkehren und mit 1.1.2027 wieder die bestehende Formel anwenden.

Sollte sich die Branche andererseits aber rascher erholen, ist eine schnellere Rückkehr zur bestehenden Formel vorgesehen. Das ist dann der Fall, wenn ein dreijähriger Durchschnitt der Verkehrsmenge (MTOW, Treibstoffmenge, Passagierzahl) den dreijährigen Durchschnitt von 1.8.2016 bis 31.7.2019 übersteigt.

Per 1. Jänner 2023 wurden die Entgelte gemäß § 17a FEG wie folgt geändert:

- » Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: +5,78%
- » Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: +5,78%
- » Infrastrukturentgelt Betankung: +5,78%

Weiterhin hat die Flughafen Wien AG zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2023 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 8,60/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 12,60/abfliegender Transferpassagier gesenkt.

Das Sicherheitsentgelt inklusive Maßnahmen zur Implementierung des Exit-Entry-Systems (EES) am Flughafen Wien beträgt € 9,44/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt beträgt € 0,70/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,09/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,18/abfliegender Passagier.

Weiters wurden die Volumen-, Transfer-Security-, Destinations- und Frachtincentives genehmigt.

Prognosebericht

Passagierentwicklung: Rund 32-34 Mio. Passagiere in der Flughafen-Wien-Gruppe und rund 26-27 Mio. Passagiere am Standort Wien erwartet

Für den Standort Wien erwartet der Flughafen Wien rund 26 bis 27 Mio. Reisende im Gesamtjahr 2023 und für die Flughafen-Wien-Gruppe (inkl. Beteiligungen) rund 32 bis 34 Mio. Reisende. Die aktuelle Guidance erfolgt unter der Annahme, dass es zu keinen pandemiebedingten Lock Downs oder massiven Verkehrsbeschränkungen kommt. Ein weiterer Unsicherheitsfaktor bleibt der heute nicht abschätzbare weitere Verlauf des Krieges in der Ukraine und dessen Folgen für den Luftverkehr.

Finanzausblick:

Aufgrund der positiven Aussichten soll sich das Periodenergebnis der Flughafen-Wien-Gruppe auf über € 150 Mio. verbessern, bei einem Umsatz von rund € 830 Mio. und einem EBITDA von zumindest € 325 Mio. Die Investitionen steigen auf rund € 135 Mio., wobei alle Investitionen aus dem Cash-Flow finanziert werden und keine Fremdmittelaufnahme erfolgen wird.

Schwechat, am 16. März 2023

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernabschluss 2022 der Flughafen Wien AG



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2022

in T€	Anhang	2022	2021
Umsatzerlöse	(1)	692.724,0	407.018,6
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	18.795,3	23.759,1
davon aus COVID-19 Unterstützungen	(2)	488,9	15.808,4
Betriebsleistung		711.519,3	430.777,7
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-44.542,0	-29.792,5
Personalaufwand	(4)	-272.304,0	-196.701,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-95.725,8	-49.883,6
Wertminderungen/Wertaufholung auf Forderungen	(5) (36)	-4.543,8	-153,1
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(6)	1.527,5	164,6
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		295.931,2	154.411,9
Planmäßige Abschreibungen	(7)	-131.070,4	-134.099,0
Wertaufholungen	(7)	2.302,3	0,0
Wertminderungen	(7)	0,0	-359,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		167.163,0	19.953,1
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	(8)	417,6	490,7
Zinsertrag	(9)	4.406,6	1.979,2
Zinsaufwand	(9)	-13.487,7	-13.093,8
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	-619,4	213,6
Finanzergebnis		-9.283,0	-10.410,2
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		157.880,0	9.542,9
Ertragsteuern	(11)	-29.763,9	-2.904,8
Periodenergebnis		128.116,1	6.638,1
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		107.875,6	3.735,6
Nicht beherrschende Anteile		20.240,6	2.902,5
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(12)	83.874.681	83.874.681
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		1,29	0,04

Konzern- Gesamtergebnisrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2022

in T€	Anhang	2022	2021
Periodenergebnis		128.116,1	6.638,1
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)	7.994,4	2.537,6
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(25)	660,0	570,0
Darauf entfallende latente Steuern	(31)	-2.775,4	-776,9
Sonstiges Ergebnis		5.879,0	2.330,7
Gesamtergebnis		133.995,2	8.968,8
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		113.634,2	6.066,3
Nicht beherrschende Anteile		20.360,9	2.902,5

Konzern-Bilanz

zum 31.12.2022

in T€	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVA			
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(13)	159.163,6	165.600,6
Sachanlagen	(14)	1.339.212,4	1.403.883,8
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(15)	138.573,6	143.102,2
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(16)	42.684,3	41.156,8
Sonstige Vermögenswerte	(17)	8.229,4	7.536,7
		1.687.863,3	1.761.279,9
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(18)	7.313,8	6.376,7
Wertpapiere	(19)	25.494,8	27.114,2
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	(20)	0,0	14.168,5
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(21)	399.035,0	141.210,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(22)	105.218,6	123.641,6
		537.062,1	312.511,4
Summe Aktiva		2.224.925,4	2.073.791,4
PASSIVA			
Eigenkapital			
Grundkapital	(23)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(24)	117.885,1	117.885,1
Sonstige Rücklagen	(25)	-3.328,8	-8.725,2
Einbehaltene Ergebnisse	(26)	1.056.366,6	948.128,8
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		1.323.592,9	1.209.958,7
Nicht beherrschende Anteile	(27)	124.868,4	104.507,5
		1.448.461,3	1.314.466,2
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(28)	173.921,6	167.448,2
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(29)	254.822,1	280.649,8
Übrige Verbindlichkeiten	(30)	27.110,8	26.465,7
Latente Steuern	(31)	27.150,8	26.832,4
		483.005,3	501.396,1
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(32)	32.155,6	7.961,2
Übrige Rückstellungen	(32)	69.253,3	63.393,6
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(29)	25.034,1	51.273,7
Lieferantenverbindlichkeiten	(33)	35.292,4	29.770,4
Übrige Verbindlichkeiten	(34)	131.723,3	105.530,1
		293.458,8	257.929,1
Summe Passiva		2.224.925,4	2.073.791,4

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2022

in T€	Anhang	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		157.880,0	9.542,9
+/- Abschreibungen / Zuschreibungen	(7)	131.070,4	134.099,0
- Wertaufholungen	(7)	-2.302,3	0,0
+ Wertminderungen	(7)	0,0	359,7
+/- Bewertung beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente	(10)	619,4	-213,6
+/- Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(6)	-1.527,5	-164,6
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Vermögenswerten	(2) (5) (10)	-9.416,6	-2.835,0
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	(2)	-273,5	-219,6
+ Zins- und Dividendenergebnis	(8) (9)	8.663,6	10.623,8
+ Erhaltene Dividenden	(35)	417,6	490,7
+ Erhaltene Zinsen	(35)	3.962,5	2.260,9
- Bezahlte Zinsen	(35)	-13.346,7	-15.318,6
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	(18)	-937,1	-429,3
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	(17) (21)	12.237,8	-55.237,9
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	(28) (32)	20.327,5	-4.584,5
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	(30) (33) (34) (35)	38.556,7	19.067,4
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		345.931,9	97.441,4
- Zahlungen für Ertragsteuern	(11) (31) (32)	-8.329,5	8.308,6
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		337.602,4	105.750,0
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	(2)	22.858,1	6.672,5
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang		39,1	35,5
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	(13) (14) (15) (35)	-60.532,2	-60.662,8
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang		-36,7	-57,8
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen		1,9	0,0
+ Einzahlungen aus Abgang von kurzfristigen Wertpapieren	(19)	21.000,0	0,0
+ Einzahlungen aus Abgang von kurz- und langfristigen Veranlagungen	(17) (21)	30.500,0	20.692,4
- Auszahlungen für kurzfristige Wertpapiere	(19)	-20.000,0	0,0
- Auszahlungen für kurz- und langfristige Veranlagungen	(17) (21)	-298.289,4	-5.500,0
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		-304.459,3	-38.820,2
- Auszahlung für andere finanzielle Verbindlichkeiten	(34)	-346,1	0,0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	(29)	0,0	0,4
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(29)	-51.000,4	-116.000,0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	(29)	-219,7	-388,5
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		-51.566,2	-116.388,1
Veränderung des Finanzmittelbestandes		-18.423,0	-49.458,3
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	(22)	123.641,6	173.099,9
Finanzmittelbestand am Ende der Periode		105.218,6	123.641,6

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1.1. bis 31.12.2022

in T€	Anhang	den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar										Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
		Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklage aus Zeitwertänderungen Eigenkapitalinstrumente	Neubewertung immaterielles Vermögen	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Währungsumrechnungsrücklage	Eigene Anteile	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse				
Stand zum 1.1.2021		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	
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(25)			427,5					427,5		427,5	0,0	427,5	
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)					1.903,2			1.903,2		1.903,2	0,0	1.903,2	
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	427,5	0,0	1.903,2	0,0	0,0	2.330,7	0,0	2.330,7	0,0	2.330,7	
Periodenergebnis										3.735,6	3.735,6	2.902,5	6.638,1	
Gesamtergebnis		0,0	0,0	427,5	0,0	1.903,2	0,0	0,0	2.330,7	3.735,6	6.066,3	2.902,5	8.968,8	
Auflösung Neubewertungsrücklage	(25)									362,2	0,0	0,0	0,0	
Stand zum 31.12.2021		152.670,0	117.885,1	2.811,1	16.390,3	-31.026,8	7.632,9	-4.532,6	-8.725,2	948.128,8	1.209.958,7	104.507,5	1.314.466,2	
Stand zum 1.1.2022		152.670,0	117.885,1	2.811,1	16.390,3	-31.026,8	7.632,9	-4.532,6	-8.725,2	948.128,8	1.209.958,7	104.507,5	1.314.466,2	
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(25)			583,2					583,2		583,2	0,0	583,2	
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)					5.175,5			5.175,5		5.175,5	120,4	5.295,9	
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	583,2	0,0	5.175,5	0,0	0,0	5.758,7	0,0	5.758,7	120,4	5.879,0	
Periodenergebnis										107.875,6	107.875,6	20.240,6	128.116,1	
Gesamtergebnis		0,0	0,0	583,2	0,0	5.175,5	0,0	0,0	5.758,7	107.875,6	113.634,2	20.360,9	133.995,2	
Auflösung Neubewertungsrücklage	(25)									362,2	0,0	0,0	0,0	
Stand zum 31.12.2022		152.670,0	117.885,1	3.394,3	16.028,1	-25.851,3	7.632,9	-4.532,6	-3.328,8	1.056.366,6	1.323.592,9	124.868,4	1.448.461,3	

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2022



I. Unternehmen

Angaben zum berichtenden Unternehmen

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft (FWAG) als oberstes Mutterunternehmen und ihre Tochterunternehmen sind Dienstleistungsunternehmen im Bereich Bau und Betrieb von Zivilflugplätzen mit allen hiermit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen. Die FWAG 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 27.03.1955 gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 21.08.1936 der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH. die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafen Wien-Schwechat sowie für die Piste 11/29 erteilt. Am 15.09.1977 wurde vom Bundesministerium für Verkehr gemäß § 78 Abs. 2 LFG, Bibl. 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 07/2002 eine 65-jährige Konzession für den Betrieb des Flughafens.

II. Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der FWAG zum 31.12.2022 erfolgte in Übereinstimmung mit IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und § 245a UGB.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Beim Bilanzausweis wird zwischen lang- und kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden unterschieden, die im Anhang 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). Der Konzernabschluss wurde unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (going concern) aufgestellt.

Auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung, ausreichend vorhandener Liquidität, getroffener Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns als gesichert an.

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 von T€ 130.701,8, VJ: T€ 137.138,8), Firmenwerten (Buchwert von T€ 28.461,8, VJ: T€ 28.461,8), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert von T€ 1.339.212,4, VJ: T€ 1.403.883,8), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert von T€ 138.573,6, VJ: T€ 143.102,2) sowie langfristigen anderen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 50.913,7, VJ: T€ 48.693,4) inklusive Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 42.684,3, VJ: T€ 41.156,8) 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, Klima oder Umwelt 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“) von T€ 469,7 (VJ: T€ 619,7) sowie Wertberichtigungen der Stufe 3 („Credit Impairment“) von T€ 11.105,2 (VJ: T€ 6.411,3). 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 Anhangangaben (21) und (36).

Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen COVID-19

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. Aktuelle Entwicklungen, Erfahrungen und Unsicherheiten wird im Rahmen der zuvor genannten Wertberichtigungen der Stufe 3 („Credit Impairment“) Rechnung getragen.

Sozialkapitalrückstellungen

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert von T€ 124.765,0 (VJ: T€ 139.708,9) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 22.949,9 (VJ: T€ 21.677,2) 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 von T€ 133,4 (VJ: T€ 0,0) 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.

Andere Personalrückstellungen (Unterauslastung)

Zur Bewertung der Rückstellung für Unterauslastung (lang- und kurzfristiger Teil) in Höhe von T€ 18.878,3 (VJ: T€ 9.843,5) werden Annahmen zum Rechnungszinssatz, zu Gehaltssteigerungen, zum Unterauslastungsgrad und zum Fluktuationsabschlag getroffen. Diese sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beschrieben und betreffen die Anhangangaben (28) und (32).

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 Bilanz-

posten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern von T€ 23.166,2 (V): T€ 30.797,3) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen, 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).

Umwelt- und klimabezogene Risiken

Bei Überprüfung der Nutzungsdauern von Vermögenswerten des immateriellen Vermögens, des Sachanlagevermögens und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sowie bei der Ermittlung, ob eine Wertminderung/Wertaufholung eingetreten ist, werden auch laufend umwelt- und klimabezogene Risiken berücksichtigt. Das Geschäftsmodell des FWAG-Konzerns ist abhängig vom Luftverkehr und dieser ist beeinflusst von umwelt- und klimabezogenen Risiken. Der FWAG-Konzern beobachtet und bewertet daher diese Risiken laufend. Auch bei der Durchführung des Impairment-Tests wird den umwelt- und klimabezogenen Risiken Rechnung getragen. Der Impairment-Test geht in seinen Berechnungen vom Erwartungswert der Zahlungsströme aus. Chancen und Risiken werden dabei evaluiert und ein Wert definiert, der unter Berücksichtigung aller Eintrittswahrscheinlichkeiten dem gewichteten Mittelwert entspricht. Es werden somit auch umwelt- und klimabezogene Risiken mit deren erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeiten in den Impairment-Tests berücksichtigt. Neben der Berücksichtigung über die Erwartungswerte werden in den Impairment-Tests auch direkte Aufwendungen zur Einhaltung der Klimaziele erfasst. Der Konzern hat es sich selbst zum Ziel gesetzt, auch nach Erreichen der CO₂-Neutralität im Jahr 2023, seine Emissionen weiter zu senken und die CO₂-Emissionen aus dem Betrieb bis 2033 auf null zu reduzieren. Die dafür notwendigen Investitionen und Aufwendungen wurden in den Planungen sowie in den Impairment-Tests entsprechend erfasst und verarbeitet. Die Auswirkungen von möglichen Änderungen regulatorischer Rahmenbedingungen, insbesondere im Zusammenhang, mit dem von der EU-Kommission präsentierten und derzeit in Diskussion befindlichen „Fit for 55“-Legislativpaket, werden im Konzern laufend in unterschiedlichen Planungsszenarien analysiert und quantitativ bewertet. Zu den Risiken wird auf die Anhangangabe (37) verwiesen.

V. Wesentliche Ereignisse

Seit dem 24.2.2022 führt Russland Krieg gegen die Ukraine („Russland-Ukraine-Krieg“). Dies führte zu einer wirtschaftlichen Krise mit weltweiten Auswirkungen. Folgen sind steigende Energiepreis, Lieferengpässe und eine hohe Finanzmarktvolatilität. Negative Auswirkungen ergeben sich auch durch den für die zivile Luftfahrt gesperrten ukrainischen Luftraum, sowie Flugverbote für russische Flugzeuge.

Das erste Quartal 2022 war weiterhin auch geprägt durch die COVID-19 Pandemie. Die Flughafen-Wien-Gruppe hat, die seit 16. März 2020 am Standort Wien eingeführte Kurzarbeit, mit Ablauf des ersten Quartals 2022 beendet. Hinsichtlich der Saisonalität ist daher auch im Geschäftsjahr 2022 nicht von einem regulären Jahr auszugehen. Staatliche Unterstützungsmaßnahmen (Kurzarbeit oder COVID-19 Unterstützungen) sind in den Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung in den jeweiligen Posten dargestellt. Dies betrifft insbesondere die Vergleichsangaben zum Vorjahr. Weitere Kostensteigerungen können wegen den unvorhersehbaren Entwicklungen des Krieges nicht ausgeschlossen werden.

Die FWAG hat zum 31.12.2022 diese Ereignisse sowie die Änderung der durchschnittlichen Kapitalkosten („WACC“) als triggering event identifiziert und eine Werthaltigkeitsprüfung zu sämtlichen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Unternehmens durchgeführt. Unter Berücksichtigung des vor allem durch den Ukraine-Krieg bedingt stark gestiegenen Preisniveaus (insbesondere der Energiepreise), der gestiegenen durchschnittlichen Kapitalkosten und der Informationen aus sonstigen externen und internen Quellen wurden die erwarteten Netto-Zahlungsströme aktualisiert. Dabei hat sich gezeigt, dass auch bei den aktualisierten Annahmen der Kurz- und Langfristplanung sowie der aktualisierten gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten die beizulegenden Zeitwerte abzüglich Verkaufskosten der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten jeweils höher sind als deren Buchwerte. Es lag zum 31.12.2022 kein Wertminderungsbedarf der langfristigen Vermögenswerte vor.

VI. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(1a) 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 GB (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 GB Abfertigungsdienste der FWAG 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 GBe Immobilien- und Centermanagement der FWAG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst. Der GB stellt Dienstleistungen rund um den Flughafenbetrieb wie Center Management & Hospitality (Shopping, Gastronomie), Passagierservices (VIP, Lounges) 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 Segmentschulden für jedes berichtete operative Segment aus, da diese Schulden zentral überwacht werden. Das Segmentvermögen enthält nicht jene Vermögenswerte, die in der Überleitung des Segmentvermögens auf das Konzernvermögen als „Sonstiges (nicht zuordenbar)“ dargestellt werden, 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 langfristigen Vermögenswerte. Bei der

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

Änderungen im GJ 2022

Im Geschäftsjahr 2022 kam es zu keinen Änderungen der Segmentberichterstattung. Die neu gegründete Tochter VIE Build GmbH ist dem Segment Sonstige Segmente zugeordnet.

Änderungen im GJ 2021

Die Segmentberichterstattung wurde angepasst. Die Besucherwelt wird nunmehr dem Segment Retail & Properties zugeordnet und nicht mehr dem Segment Sonstige Segmente.

→ Segmentangaben 2022

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	320.959,6	124.929,5	138.841,4	88.016,9	19.976,6		692.724,0
davon Erlöse aus Kundenverträgen	302.003,3	120.936,3	60.127,2	67.527,7	19.972,0		
Interne Segmentumsätze	34.331,4	67.534,6	15.938,6	0,0	122.072,1	-239.876,7	0,0
Segmentumsätze	355.291,0	192.464,1	154.780,0	88.016,9	142.048,7	-239.876,7	692.724,0
Externe sonstige betriebliche Erträge	621,1	211,0	10.996,9	24,7	725,4		12.579,1
Interne sonstige betriebliche Erträge ¹	4.296,5	230,3	352,4	0,0	1.337,1		6.216,2
Betriebsleistung	360.208,6	192.905,3	166.129,3	88.041,5	144.111,2	-239.876,7	711.519,3
Material und sonstige bezogene Leistungen	5.172,5	7.707,5	2.530,8	2.487,4	26.643,6		44.542,0
Personalaufwand	45.294,2	138.593,5	15.906,3	9.882,1	62.627,9		272.304,0
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	34.996,9	8.574,9	17.294,7	20.550,4	18.852,7		100.269,6
davon Wertberichtigung auf Forderungen ²	2.262,9	701,6	1.610,8	123,5	-155,0		4.543,8
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen					1.527,5		1.527,5
Interner Aufwand	147.539,9	33.018,9	49.025,1	0,0	10.292,7	-239.876,7	0,0
Segment EBITDA	127.205,2	5.010,3	81.372,4	55.121,6	27.221,7	0,0	295.931,2
Wertaufholungen	0,0	0,0	-2.302,3	0,0	0,0		-2.302,3
Planmäßige Abschreibungen	77.840,0	8.519,2	19.444,7	13.661,9	11.604,7		131.070,4
Segmentabschreibungen	77.840,0	8.519,2	17.142,4	13.661,9	11.604,7	0,0	128.768,2
Segment EBIT	49.365,1	-3.508,8	64.229,9	41.459,7	15.617,1	0,0	167.163,0
Segmentinvestitionen ³	21.062,2	543,2	2.374,0	12.426,7	17.243,8		53.649,9
Segmentvermögen	949.756,0	60.770,3	285.792,3	407.531,6	113.273,3		1.817.123,6
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					42.684,3		
Sonstiges (nicht zuordenbar)							407.801,8
Konzernvermögen							2.224.925,4
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	545	2.666	171	336	978		4.696

1) betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen

3) inklusive Rechnerkorrekturen, exklusive Finanzanlagen

→ Segmentangaben 2021

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	169.547,0	94.421,6	82.360,7	47.433,0	13.256,3		407.018,6
davon Erlöse aus Kundenverträgen	158.140,3	90.567,1	34.000,1	34.616,0	13.251,8		
Interne Segmentumsätze	29.768,2	39.581,7	18.095,6	0,0	76.188,6	-163.634,1	0,0
Segmentumsätze	199.315,2	134.003,3	100.456,3	47.433,0	89.444,9	-163.634,1	407.018,6
Externe sonstige betriebliche Erträge	10.238,1	4.379,4	2.884,0	16,4	3.055,4		20.573,4
Interne sonstige betriebliche Erträge ¹	1.508,4	269,8	306,1	0,0	1.101,4		3.185,7
Betriebsleistung	211.061,7	138.652,5	103.646,4	47.449,5	93.601,8	-163.634,1	430.777,7
Material und sonstige bezogene Leistungen	5.058,3	4.774,3	1.308,4	2.188,2	16.463,4		29.792,5
Personalaufwand	32.889,4	102.405,8	10.186,9	6.574,8	44.644,2		196.701,2
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	13.095,2	2.099,4	5.212,3	14.195,6	15.434,2		50.036,7
davon Wertberichtigung auf Forderungen ²	-223,8	375,2	-69,3	28,5	42,5		153,1
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen					164,6		164,6
Interner Aufwand	90.688,4	25.784,4	38.976,9	0,0	8.184,4	-163.634,1	0,0
Segment EBITDA	69.330,4	3.588,6	47.961,9	24.490,8	9.040,1	0,0	154.411,9
Wertminderungen					359,7		359,7
Planmäßige Abschreibungen	80.477,1	9.355,5	19.591,9	13.517,9	11.156,6		134.099,0
Segmentabschreibungen	80.477,1	9.355,5	19.591,9	13.517,9	11.516,4	0,0	134.458,8
Segment EBIT	-11.146,7	-5.767,0	28.370,1	10.973,0	-2.476,2	0,0	19.953,1
Segmentinvestitionen ³	20.407,1	2.380,0	3.185,2	9.191,4	16.409,2		51.572,9
Segmentvermögen	1.000.771,9	69.465,5	314.465,7	367.454,9	105.741,5		1.857.899,5
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					41.156,8		
Sonstiges (nicht zuordenbar)							215.891,9
Konzernvermögen							2.073.791,4
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	560	2.783	168	315	1.032		4.858

1) betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen

3) inklusive Rechnerkorrekturen, exklusive Finanzanlagen

→ Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€		31.12.2022	31.12.2021
Vermögenswerte je Segment			
	Airport	949.756,0	1.000.771,9
	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	60.770,3	69.465,5
	Retail & Properties	285.792,3	314.465,7
	Malta	407.531,6	367.454,9
	Sonstige Segmente	113.273,3	105.741,5
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente		1.817.123,6	1.857.899,5
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen ¹⁾			
	Sonstige langfristige Vermögenswerte	6.236,8	5.607,1
	Wertpapiere	25.494,8	27.114,2
	Forderungen an Finanzamt	331,3	783,9
	Sonstige kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	36.135,5	58.064,1
	Abgrenzungsposten und Termineinlagen	258.804,9	22.895,9
	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	80.798,6	101.426,6
Summe nicht zuordenbar		407.801,8	215.891,9
Konzernvermögen		2.224.925,4	2.073.791,4

1) ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe

→ Angaben 2022 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	604.707,2	88.016,9	0,0	692.724,0
Langfristiges Vermögen	1.336.869,2	315.954,0	35.040,1	1.687.863,3

→ Angaben 2021 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	359.585,6	47.433,0	0,0	407.018,6
Langfristiges Vermögen	1.410.423,0	317.126,1	33.730,9	1.761.279,9

Im Vermögen der Region Slowakei ist die von der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Košice entfällt 2022 ein Beteiligungsergebnis aus at-Equity-Unternehmen von € 1,3 Mio. (VJ: € 0,2 Mio.).

Informationen über Hauptkunden

Der FWAG-Konzern hat mit dem Hauptkunden Lufthansa Group in allen Segmenten insgesamt Erlöse von € 231,8 Mio. (VJ: € 126,0 Mio.) erzielt.

(1b) 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 entrichtenden 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.

2022 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kundenverträgen	302.003,3	120.936,3	60.127,2	67.527,7	19.972,0	570.566,6
Andere Umsatzerlöse	18.956,3	3.993,2	78.714,2	20.489,1	4,6	122.157,4
Externe Segmentumsätze	320.959,6	124.929,5	138.841,4	88.016,9	19.976,6	692.724,0

2021 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kundenverträgen	158.140,3	90.567,1	34.000,1	34.616,0	13.251,8	330.575,2
Andere Umsatzerlöse	11.406,7	3.854,6	48.360,6	12.817,0	4,5	76.443,4
Externe Segmentumsätze	169.547,0	94.421,6	82.360,7	47.433,0	13.256,3	407.018,6

→ Aufteilung der Umsatzerlöse nach Aviation und Non-Aviation

2022 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	309.039,8	116.064,4	0,0	58.327,6	0,0	483.431,7
Non-Aviation	11.919,8	8.865,2	138.841,4	29.689,3	19.976,6	209.292,3
Externe Segmentumsätze	320.959,6	124.929,5	138.841,4	88.016,9	19.976,6	692.724,0

2021 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	154.372,0	86.919,1	0,0	27.804,9	0,0	269.096,0
Non-Aviation	15.175,0	7.502,5	82.360,7	19.628,1	13.256,3	137.922,6
Externe Segmentumsätze	169.547,0	94.421,6	82.360,7	47.433,0	13.256,3	407.018,6

→ Aufteilung der Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten

2022 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	320.959,6	124.929,5	138.841,4	0,0	19.976,6	604.707,2
Malta	0,0	0,0	0,0	88.016,9	0,0	88.016,9
Externe Segmentumsätze	320.959,6	124.929,5	138.841,4	88.016,9	19.976,6	692.724,0

2021 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	169.547,0	94.421,6	82.360,7	0,0	13.256,3	359.585,6
Malta	0,0	0,0	0,0	47.433,0	0,0	47.433,0
Externe Segmentumsätze	169.547,0	94.421,6	82.360,7	47.433,0	13.256,3	407.018,6

→ Umsatz im Segment Airport

in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Aircraftbezogene Entgelte	62,6	73,2%	36,2
Passagierbezogene Entgelte	214,3	110,7%	101,7
Infrastruktur Erlöse & Dienstleistungen	44,1	39,1%	31,7
Umsatz Segment Airport (extern)	321,0	89,3%	169,5
davon Aviation	309,0		154,4
davon Non-Aviation	11,9		15,2

→ Umsatz im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Ground Handling	80,5	56,5%	51,4
Frachtabfertigung (Cargo)	26,0	-8,0%	28,3
Sicherheitsdienstleistungen	3,1	30,6%	2,4
Passenger Handling	7,1	73,2%	4,1
General Aviation, Sonstiges	8,3	-0,1%	8,3
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen (extern)	124,9	32,3%	94,4
davon Aviation	116,1		86,9
davon Non-Aviation	8,9		7,5

→ Umsatz im Segment Retail & Properties

in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Parkerträge	42,5	102,5%	21,0
Vermietung	29,2	6,9%	27,3
Center Management & Hospitality	67,2	97,1%	34,1
Umsatz Segment Retail & Properties (extern)	138,8	68,6%	82,4
davon Aviation	0,0		0,0
davon Non-Aviation	29,7		82,4

→ Umsatz im Segment Malta

in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Airport	58,3	109,8%	27,8
Retail & Properties	29,5	51,1%	19,5
Sonstige	0,2	73,5%	0,1
Umsatz Segment Malta (extern)	88,0	85,6%	47,4
davon Aviation	58,3		27,8
davon Non-Aviation	29,7		19,6

→ Umsatz im Segment Sonstige Segmente

in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Ver- und Entsorgung	12,0	54,1%	7,8
Telekommunikation und EDV	3,0	4,3%	2,9
Materialwirtschaft	1,1	80,6%	0,6
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten (VAT)	0,5	7,5%	0,4
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung u.a.	1,3	106,1%	0,6
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1,3	186,3%	0,5
Sonstiges inkl. Auslandsbeteiligungen	0,8	86,4%	0,4
Umsatz Sonstige Segmente (extern)	20,0	50,7%	13,3
davon Aviation	0,0		0,0
davon Non-Aviation	20,0		13,3

Vertragssalden

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über Forderungen aus Kundenverträgen:

in T€	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Kundenverträgen, die in Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen enthalten sind	(21)	43.640,9	39.037,7

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 15¹⁾
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 (z.B. der Werkstätten) erhalten die Kunden sofort Verfügungsgewalt, wenn die Güter aus dem Lager entnommen werden.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt. Die Realisierung der Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gütern erfolgt mit Ausgabe an den Kunden.

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

(2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2022	2021
Aktivierte Eigenleistungen	6.216,2	3.185,7
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen ¹	9.466,6	2.858,1
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln (ohne COVID-19 Investitionszuschüsse)	94,4	167,4
Gewährung von Rechten	1.471,8	634,3
Erträge aus Versicherungsleistungen	274,9	163,1
COVID-19 Unterstützungen	488,9	15.808,4
Übrige	782,4	942,0
	18.795,3	23.759,1
davon COVID-19 Unterstützungen	488,9	15.808,4

1) inkl. Erträge aus dem Abgang von zum Verkauf stehender Vermögenswerte

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind COVID-19 Unterstützungen von € 0,5 Mio. (Vorjahr: € 15,8 Mio.) erfasst, darunter Fixkostenzuschüsse, Ausfallsboni, Verlustersatz, Umsatzerstatt und COVID-19 Investitionszuschüsse.

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betreffen im Wesentlichen Erträge aus Grundstücksverkäufen.

(3) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2022	2021
Material	20.005,0	11.149,5
Energie	21.139,6	14.062,6
Bezogene Leistungen	3.397,4	4.580,4
	44.542,0	29.792,5
davon saldierte COVID-19 Unterstützungen	0,0	1.586,1

(4) Personalaufwand

in T€	2022	2021
Löhne	113.632,6	104.131,6
Löhne Kurzarbeitsbeihilfen (Standort Wien)	-5.024,7	-38.242,7
Gehälter	103.084,4	92.245,3
Gehälter Kurzarbeitsbeihilfen (Standort Wien)	-4.516,6	-29.698,6
Aufwendungen für Abfertigungen	307,7	8.545,0
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	2.383,4	2.379,2
Aufwendungen für Altersversorgung	2.322,7	2.197,7
davon Beiträge an Pensionskassen	2.393,9	2.063,3
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	59.681,5	56.565,4
Andere Personalaufwendungen	2.816,3	957,5
	272.304,0	196.701,2

Im Personalaufwand wurden am Standort Wien € 9,5 Mio. (Vorjahr: € 67,9 Mio.) an ergebniswirksamen Erstattungsansprüchen im Wesentlichen aus Kurzarbeitsgeld erfasst. Davon betreffen die Löhne € 5,0 Mio. (Vorjahr: € 38,2 Mio.) und die Gehälter € 4,5 Mio. (Vorjahr: € 29,7 Mio.). Die ab 16.3.2020 eingeführte Kurzarbeit am Standort Wien endete mit Ende März 2022.

Am Standort Malta wurden € 1,1 Mio. (VJ: € 2,9 Mio.) an staatlichen Lohnzuschüssen im Personalaufwand erfasst. Malta International Airport (MIA) war berechtigt, die COVID-Lohnzuschüsse gemäß „COVID Wage Supplement“ zu beantragen und erhielt ab dem 9.3.2020 bis Mai 2022 monatlich € 800 pro Vollzeitbeschäftigten.

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertminderungen / Wertaufholung auf Forderungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2022	2021
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	559,8	496,7
Instandhaltungen	34.221,3	21.143,3
Fremdleistungen Dritte	22.776,5	11.710,3
Fremdleistungen Konzernunternehmen	6,2	4,4
Beratungsaufwand	3.100,0	2.515,4
Marketing und Marktkommunikation	15.112,4	3.959,4
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.263,2	885,5
Miet- und Pacht aufwendungen ¹	2.833,6	1.511,3
Versicherungsaufwendungen	2.620,2	2.185,1
Reisen und Ausbildung	2.135,3	585,8
Schadensfälle	463,5	542,1
Forderungsausfälle ²	8,6	19,8
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	50,0	13,6
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	802,3	512,4
Andere betriebliche Aufwendungen	9.772,8	3.798,6
	95.725,8	49.883,6
davon saldierte COVID-19 Unterstützungen	134,7	4.486,6

1) Siehe Anhangangabe (38)

2) 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 Pacht aufwendungen betreffen Aufwendungen für kurzfristige

Leasingverhältnisse, Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert (< EUR 5.000) sowie Aufwendungen, die nicht unter IFRS 16 fallen. Diese Aufwendungen sind in Anhangsangabe (38) detailliert aufgeschlüsselt. In den anderen betrieblichen Aufwendungen sind u.a. zugekaufte Leistungen betreffend Lounges, Fachliteratur, Sonstige Gebühren, Abgaben, und Beiträge enthalten.

→ Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

in T€	2022	2021
Abschlussprüfung	232,6	224,7
Andere Bestätigungsleistungen	12,3	11,9
Sonstige Leistungen	69,7	128,6
	314,7	365,1

→ Wertminderungen / Wertaufholungen auf Forderungen

in T€	2022	2021
Wertminderungen / Wertaufholungen auf Forderungen	4.543,8	153,1
	4.543,8	153,1

Nähere Erläuterungen sind in der Anhangsangabe (36) ersichtlich.

(6) Ergebnis der at-Equity-bilanzierten Unternehmen

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

in T€	2022	2021
Anteilige Periodenergebnisse	1.527,5	164,6
	1.527,5	164,6

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, Wertaufholungen und Wertminderungen

in T€	2022	2021
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen ¹⁾	7.250,3	7.186,9
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen ¹⁾	115.858,7	119.056,9
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßige Abschreibungen	7.961,5	7.855,3
Summe planmäßige Abschreibungen	131.070,4	134.099,0
Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten		
Sonderabschreibung Segment Sonstige Segmente	0,0	359,7
Wertaufholungen von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und Sachanlagen		
Wertaufholung CGU „Real Estate Office“	-2.302,3	0,0
Summe Wertaufholungen und Wertminderungen	-2.302,3	359,7
davon saldierte COVID-19 Unterstützungen	0,0	629,3

1) in diesen Positionen sind COVID-19 Unterstützungen saldiert enthalten.

Die planmäßigen Abschreibungen enthalten 2022 Abschreibungen aus Nutzungsrechten (IFRS 16) in Höhe von T€ 2.589,5 (VJ: T€ 2.725,2). In den Abschreibungen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sind im Vorjahr T€ 629,3 an COVID-19 Unterstützungen betreffend Fixkostenzuschüssen saldiert enthalten.

Die im **Geschäftsjahr 2022** durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten zur Erfassung einer Wertaufholung („Reversal of Impairment Loss“) in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Office“ im Gesamtausmaß von T€ 2.302,3. Der erzielbare Betrag für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit wurde anhand des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Verkaufskosten ermittelt. Diese Aufholung ergibt sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten aktuellen Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung und der damit zusammenhängenden steigenden Vermietungsquote der Gebäude. Diese positive Einschätzung wurde durch externe Gutachten bestätigt. Die Wertaufholung ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Bewertungstechniken und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf Basis von Markterwartungen erzielen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilien zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC („Weighted Average Cost of Capital“) der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2023 (Vorjahr: Budgetierung 2022) und die langfristigen Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren für die CGU „Real Estate Office“:

Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 1,2% bis 1,9% (VJ: 1,0% bis 1,1%), Belegungsraten für 2022 von 60% bis 97%, gewichteter Durchschnitt: 74% (VJ: 50% bis 97%, gewichteter Durchschnitt: 70%), Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0% (VJ: 0,0%), Steuersatz in Höhe von 23% bis 24% (VJ: 25,0%), WACC nach Steuern in Höhe von 6,5% (VJ: 4,4%).

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.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Sonderabschreibungen hinsichtlich einer Software von T€ 359,7 im Segment Sonstige Segmente erfasst, da die Nutzungsmöglichkeit nicht mehr gegeben ist. Die im Dezember 2021 durchgeführten Werthaltigkeitstests führten darüber hinaus zu keinen Wertminderungen von Sachanlagen, als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und immateriellen Vermögenswerten.

(8) Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen

in T€	2022	2021
Dividenden aus Wertpapieren und Beteiligungen sonstiger Unternehmen (FVOCI ¹)	417,6	490,7
	417,6	490,7

Erläuterung der Bewertungskategorie:

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

(9) Zinsergebnis

in T€	2022	2021
Zinsen und ähnliche Erträge	4.406,6	1.979,2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-13.487,7	-13.093,8
	-9.081,2	-11.114,5
davon saldierte COVID-19 Unterstützungen	0,0	2.609,8

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten von T€ 2.177,0 (VJ: T€ 2.175,4) enthalten.

(10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2022	2021
Bewertung Schuldtitel (Wertpapier) (FVPL ¹)	-619,4	213,6
	-619,4	213,6

Erläuterung der Bewertungskategorie:

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

(11) Ertragsteuern

in T€	2022	2021
Aufwand für (laufende) Ertragsteuern	32.220,8	6.539,9
Veränderung latente Steuern	-2.457,0	-3.635,0
	29.763,9	2.904,8

Der Steueraufwand 2022 von T€ 29.763,9 (VJ: T€ 2.904,8) ist um T€ 9.706,1 (VJ: T€ 519,1) niedriger (VJ: höher) als der rechnerische Steueraufwand von T€ 39.470,0 (VJ: T€ 2.385,7), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25% auf den Gewinn vor Ertragsteuern in Höhe von T€ 157.880,0 (VJ: T€ 9.542,9) ergeben würde. Hinsichtlich des Steuersatzes bei der Berechnung der latenten Steuern wird auf Anhangangabe (31) verwiesen, der Effekt aus der Umstellung ist saldiert in der Steuerüberleitungsrechnung ersichtlich.

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

Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern	157.880,0	9.542,9
Rechnerische Ertragsteuer	39.470,0	2.385,7
Anpassung an ausländische Steuersätze	4.304,3	954,2
At-Equity-Bewertung	-381,9	-41,2
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-104,4	-122,7
Steuerzuschrift Malta	-12.000,0	0,0
Steuersatzänderung (saldierter Effekt)	-237,3	0,0
Schadenersatzansprüche	-1.234,3	0,0
Verwendung aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge	214,3	165,2
Sonstige und permanente Differenzen	-186,3	-303,6
Steueraufwand der Periode	29.844,4	3.037,7
Aperiodischer Steueraufwand / Steuerertrag (-)	-80,6	-132,9
Ausgewiesener Steueraufwand	29.763,9	2.904,8
Effektivsteuersatz	18,9%	30,4%

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

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

Im Jahr 2022 genehmigten die Europäische Kommission und die maltesische Regierung eine Steuerzuschrift in Höhe von € 12 Mio. zur Entschädigung des Malta International Airport p.l.c. für einen Teil der durch die Coronavirus-Pandemie erlittenen Verluste im Zeitraum von 21.3-30.6.2020.

(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. 2022 waren durchschnittlich gewichtet 83.874.681 (VJ: 83.874.681) Aktien im Umlauf. Daraus ergibt sich ein Ergebnis je Aktie (unverwässert = verwässert) von € 1,29 für 2022 sowie von € 0,04 für das VJ.

	2022	2021
Ausgegebene Aktien 1. Jänner	84.000.000	84.000.000
Auswirkung eigene Aktien	-125.319	-125.319
Gewichteter Durchschnitt 31.12.	83.874.681	83.874.681

VII. Erläuterungen zur Konzernbilanz

Langfristiges Vermögen

(13) Immaterielle Vermögenswerte

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2022

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Parken“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	137.138,8	54,2	28.407,6	165.600,6
Zugänge	710,3	0,0	0,0	710,3
Umbuchungen	104,5	0,0	0,0	104,5
Abgänge	-1,5	0,0	0,0	-1,5
Abschreibungen	-7.250,3	0,0	0,0	-7.250,3
Nettobuchwert zum 31.12.	130.701,8	54,2	28.407,6	159.163,6
Stand zum 31.12.				
Anschaffungskosten	223.915,9	54,2	28.407,6	252.377,7
Kumulierte Abschreibungen	-93.214,1	0,0	0,0	-93.214,1
Nettobuchwert	130.701,8	54,2	28.407,6	159.163,6

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2021

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Parken“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	138.090,2	54,2	28.407,6	166.552,1
Zugänge	4.161,1	0,0	0,0	4.161,1
Umbuchungen	2.446,1	0,0	0,0	2.446,1
Abgänge	-8,1	0,0	0,0	-8,1
Abschreibungen ¹	-7.190,9	0,0	0,0	-7.190,9
Wertminderungen	-359,7	0,0	0,0	-359,7
Nettobuchwert zum 31.12.	137.138,8	54,2	28.407,6	165.600,6
Stand zum 31.12.				
Anschaffungskosten	224.233,6	54,2	28.407,6	252.695,4
Kumulierte Abschreibungen	-87.094,8	0,0	0,0	-87.094,8
Nettobuchwert	137.138,8	54,2	28.407,6	165.600,6

1) Um die Überleitung auf die Abschreibungen, die in Anhangangabe (7) dargestellt sind zu gewährleisten, sind die COVID-19 Unterstützungen in Abzug zu bringen

Der Posten „Konzessionen und Rechte“ enthält zum 31.12.2022 eine Konzession zum Betrieb des Flughafen Malta mit einem Buchwert in Höhe von T€ 107.962,1 (VJ: T€ 110.402,0) und einer Restlaufzeit von rund 43 Jahren. Weiters sind zum 31.12.2022 Nutzungsrechte (IFRS 16) betref-

fend dieser Konzession mit einem Buchwert in Höhe von T€ 9.860,6 (VJ: T€ 10.082,2) enthalten. Die Entwicklung der Nutzungsrechte ist in der Anhangangabe (38) ersichtlich. Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des GJ betreffen Software.

2022 wurden Ausgaben von T€ 1.006,7 (VJ: T€ 1.017,2) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand und Investition erfasst.

Hinsichtlich zu den im GJ 2021 erfassten Wertminderung siehe Anhangelerläuterung (7).

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 der Peer Group des FWAG-Konzerns unter Berücksichtigung einer Länderrisikoprämie für Malta abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2023 (VJ: Budgetierung 2022) und die Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche Inputfaktoren der CGU „Malta“:

Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum (bis 2067) von 0,5% (VJ: 0,5%), Steuersatz von 35% (VJ: 35%), WACC nach Steuern von 8,2% (VJ: 6,3%). Die Berechnung des beizulegenden Zeitwerts beruht auf spezifischen Cashflow-Prognosen für fünf Jahre (Detailplanungszeitraum) und einer auf das letzte Jahr des Detailplanungszeitraums aufsetzenden weiterführenden Zahlungsreihe mit einer jährlichen Wachstumsrate von 0,5% (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 € 59 Mio. (VJ: € 114 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 8,2% plus 1% und 8,2% 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

2022		Wachstumsrate p.a.		
In € Mio.		-0,50%	0,50%	1,50%
WACC	5,30%	72	119	178
	6,30%	21	59	104
	7,30%	-20	10	46

2021		Wachstumsrate p.a.		
In € Mio.		-0,50%	0,50%	1,50%
WACC	5,30%	129	197	283
	6,30%	62	114	179
	7,30%	8	49	99

(14) Sachanlagen

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2022

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	1.000.193,2	208.816,8	106.463,2	88.410,6	1.403.883,8
Zugänge ¹	5.893,4	7.623,3	18.372,2	19.241,8	51.130,7
Umbuchungen	5.674,6	10.517,3	1.220,4	-17.825,8	-413,6
Wertaufholungen	987,3	0,0	0,0	0,0	987,3
Abgänge	-380,2	-6,7	-130,2	0,0	-517,1
Abschreibungen	-61.171,4	-29.520,0	-25.167,3	0,0	-115.858,7
Nettobuchwert zum 31.12.	951.196,9	197.430,7	100.758,2	89.826,6	1.339.212,4
Stand zum 31.12.					
Anschaffungskosten	1.936.112,2	938.294,9	397.812,5	96.749,4	3.368.969,0
Kumulierte Abschreibungen	-984.915,3	-740.864,2	-297.054,3	-6.922,8	-2.029.756,6
Nettobuchwert	951.196,9	197.430,7	100.758,2	89.826,6	1.339.212,4

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

Hinsichtlich der Angaben zu den 2022 erfassten Wertaufholungen siehe Anhanglerläuterung (7).

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2021

in T€	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Be- triebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlun- gen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	981.820,4	228.983,7	119.279,3	138.936,2	1.469.019,6
Zugänge ¹	5.430,1	8.582,7	13.248,0	19.079,2	46.340,0
Umbuchungen	72.769,0	4.638,5	460,9	-69.604,8	8.263,6
Abgänge	0,0	-0,4	-56,8	0,0	-57,2
Abschreibungen ²	-59.826,2	-33.387,8	-26.468,2	0,0	-119.682,2
Nettobuchwert zum 31.12.	1.000.193,2	208.816,8	106.463,2	88.410,6	1.403.883,8
Stand zum 31.12.					
Anschaffungskosten	1.929.679,7	928.969,6	386.302,0	95.333,4	3.340.284,7
Kumulierte Abschreibungen	-929.486,5	-720.152,8	-279.838,8	-6.922,8	-1.936.400,9
Nettobuchwert	1.000.193,2	208.816,8	106.463,2	88.410,6	1.403.883,8

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von € 0,6 Mio. als negative Zugänge enthalten.

2) Um die Überleitung auf die Abschreibungen, die in Anhangangabe (7) dargestellt sind zu gewährleisten, sind die COVID-19 Unterstützungen in Abzug zu bringen.

Im Sachanlagevermögen befinden sich Nutzungsrechte von T€ 73.786,1 (VJ: T€ 76.506,9) in Zusammenhang mit Leasingobjekten, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen. Die Entwicklung ist in Anhangangabe (38) ersichtlich.

Hinsichtlich der Angaben zu den 2021 erfassten Wertminderungen / Sonderabschreibungen siehe Anhang Erläuterung (7).

2022 wurden Fremdkapitalzinsen aus Leasingverhältnissen von T€ 50,9 aktiviert (VJ: T€ 113,4).

Die größten Zugänge zu den Sachanlagen, den immateriellen Vermögenswerten und den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in den Geschäftsjahren 2022 und 2021 werden nachstehend angeführt:

→ 2022:

Im Segment Airport in T€	2022
Adaptierungen Exit Entry System Pier Nord, Ost und Busgates	9.441,00
Modernisierung Sorter Terminal 3	2.108,90
Süderweiterung	1.564,20
Leitrechner Gepäckförderanlage	1.079,60
Pier Ost Adaptierung	1.020,40
Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen in T€	2022
Frachtabfertigungssystem	355,3
Im Segment Retail & Properties in T€	2022
Grundstücke	1.228,7
Office Park 4	326,5
Ausstattung Coworking/Conferencing Office Park	125,2
Im Segment Malta in T€	2022
Vorfeld X	2.277,5
Food Court	1.591,1
Netzwerktechnik Re-design	1.589,6
Cargo Village	1.284,5
Sky Park 2	1.212,7
Im Segment Sonstige Segmente in T€	2022
PV Anlagen PH3, PH8, Freifläche	6.841,7
Datenverarbeitungsmaschinen	3.752,1

→ 2021:

Im Segment Airport in T€	2021
Erweiterung Busgates	3.320,2
PN Erschließungsbauwerk bei G36	2.830,9
Software	2.804,2
Gepäckabzugslinie	2.734,2
Sattelkraftfahrzeug Kran	687,8
Siko Ausstattung Terminal 2	649,7
Software	277,4
Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen in T€	2021
Cateringhubwagen	1.990,6
Cargo Software	269,8
Im Segment Retail & Properties in T€	2021
Loungen	1.878,9
Office Park 4	210,1
Straßenbeleuchtung	202,1
Werbefläche im Terminal 2	106,8
Im Segment Malta in T€	2021
Park East	2.179,1
Erneuerung der Rettungs- und Feuerwehrflotte	1.147,4
Bürogebäude SkyPark2	839,2
Cargo Village	718,2
Im Segment Sonstige Segmente in T€	2021
PV Anlagen PH3, PH8, Freifläche	11.825,5
Datenverarbeitungsmaschinen	896,2
Software	469,8
Flightplan Software	314,0
Trafostation Pier Nord V2	263,1

(15) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2022

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	142.928,0	174,2	143.102,2
Zugänge	1.808,8	0,0	1.808,8
Umbuchungen ¹⁾	483,3	-174,2	309,1
Wertaufholungen	1.315,0	0,0	1.315,0
Abschreibungen	-7.961,5	0,0	-7.961,5
Nettobuchwert zum 31.12.	138.573,6	0,0	138.573,6
Stand zum 31.12.			
Anschaffungskosten	245.013,2	0,0	245.013,2
Kumulierte Abschreibungen	-106.439,6	0,0	-106.439,6
Nettobuchwert	138.573,6	0,0	138.573,6

1) betrifft Umgliederungen aus Sachanlagevermögen und Inbetriebnahmen

Hinsichtlich der Angaben zu den 2022 erfassten Wertaufholungen siehe Anhang Erläuterung (7).

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2021

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	174.763,9	0,0	174.763,9
Zugänge	897,5	174,2	1.071,7
Umbuchungen ¹⁾	-10.709,7	0,0	-10.709,7
Umgliederungen in als zum Verkauf stehende Vermögenswerte	-14.168,5	0,0	-14.168,5
Abschreibungen	-7.855,3	0,0	-7.855,3
Nettobuchwert zum 31.12.	142.928,0	174,2	143.102,2
Stand zum 31.12.			
Anschaffungskosten	242.412,3	174,2	242.586,4
Kumulierte Abschreibungen	-99.484,2	0,0	-99.484,2
Nettobuchwert	142.928,0	174,2	143.102,2

1) betrifft Umgliederungen ins Sachanlagevermögen

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

in T€	2022	2021
Mieteinnahmen	16.149,6	16.623,3
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	6.469,8	6.997,7
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	935,0	1.250,3

In den als Finanzinvestitionen gehalten Immobilien sind Nutzungsrechte (IFRS 16) mit einem Buchwert von T€ 313,6 (VJ: T€ 320,6) zum 31.12.2022 enthalten. Die Entwicklung ist in Anhangangabe (38) ersichtlich.

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien T€ 188.372,0 (VJ: T€ 193.028,0).

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 2023 (VJ: Budgetierung 2022) und die langfristigen Planungsrechnungen des Konzerncontrollings. Entsprechend der Empfehlung des IAS 40 wurde im Vorjahr für den im Geschäftsjahr 2020 zugegangenen Office Park 4 erstmalig ein externes Bewertungsgutachten eingeholt. Dieses Jahr wurden weitere Gutachten für die Office Parks 1-3 und das Trainingscenter der Austrian Airlines eingeholt. Für die übrigen Bestandsgebäude werden zukünftig in regelmäßigen Abständen weitere Bewertungen von unabhängigen Gutachtern eingeholt werden. Wir erwarten jedoch nicht, dass diese Bewertungen wesentlich von den auf Basis des Bewertungsmodells ermittelten Werten abweichen werden.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren:

Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 1,2% bis 2,9% (VJ: 0,0% bis 2,0%), Belegungsraten für 2022 von 60% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 79% (VJ: 50% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 77%), Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0% (VJ: 0,0%), Steuersatz in Höhe von 23% bis 35% (VJ: 25,0% bis 35,0%), WACC nach Steuern in Höhe von 5,6% bis 8,1% (VJ: 2,9% bis 6,2%).

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€	2022	2021
Nettobuchwert zum 1.1.	41.156,8	40.992,1
Anteilige Periodenergebnisse	1.527,5	164,6
Nettobuchwert zum 31.12.	42.684,3	41.156,8

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

(17) Sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (AC ¹)	2.827,5	2.796,4
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	158,3	187,4
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	2.669,2	2.609,0
Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC ¹)	220,0	220,0
Eigenkapitaltitel (FVOCI ²)	5.181,9	4.520,3
davon Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	1,2	1,2
davon sonstige Beteiligungen	112,5	110,9
davon Wertpapiere	5.068,2	4.408,2
	8.229,4	7.536,7

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 von T€ 41,6 (VJ: T€ 74,1) und Mitarbeitern gewährte Darlehen von T€ 158,3 (VJ: T€ 187,4), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 50,0 (VJ: T€ 56,6), eine sonstige Ausleihung an den Betriebsrat der FWAG in Höhe von T€ 550,0 (VJ: T€ 550,0) und eine sonstige langfristige Forderung von T€ 1.992,6 (VJ: T€ 1.928,3).

Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen bestehen von T€ 220,0 (VJ: T€ 220,0). Der durchschnittliche Zinssatz für die Termineinlagen liegt bei 0,64 % (VJ: 0,64%).

Die Eigenkapitaltitel betreffen längerfristig strategisch gehaltene Wertpapiere (u.a. an der CEESEG AG) in Höhe von T€ 5.068,2 (VJ: T€ 4.408,2) sowie Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen und sonstige Beteiligungen von T€ 113,7 (VJ: T€ 112,1), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Kurzfristige Vermögenswerte

(18) Vorräte

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Hilfs- und Betriebsstoffe	7.313,8	6.376,7
	7.313,8	6.376,7

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€	31.12.2022	31.12.2021
Schuldtitle (Wertpapier) (AC ¹)	4.982,7	4.982,7
Schuldtitle (Wertpapier) (FVPL ²)	20.512,1	22.131,5
	25.494,8	27.114,2

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

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

(20) Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	0,0	14.168,5
	0,0	14.168,5

Zum 31.12.2021 wurden mehrere Grundstücke in Höhe von insgesamt T€ 14.168,5 in der Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ nach IFRS 5 ausgewiesen. Die Grundstücke standen im Zusammenhang mit einer Veräußerung für ein Gewerbegebiet im Umland und waren dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die Vermögenswerte wurden im Vorjahr zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Es sind keine Wertminderungsaufwendungen entstanden. Die Bilanzierung gemäß IFRS 5 führte im Geschäftsjahr 2021 zu keiner Erfassung von Gewinnen oder Verlusten.

Die Grundstücke wurden im laufenden Geschäftsjahr veräußert und sind aus dem Bestand abgegangen. Siehe ebenfalls Anhangangabe (2).

(21) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (AC ¹)	56.316,0	45.718,0
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC ¹)	328,5	52,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (AC ¹)	36.748,9	58.325,1
Sonstige Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC ¹)	298.289,4	30.500,0
Vorausbezahlte Incentives (AC ¹)	0,0	375,0
Forderungen an Finanzamt ²	331,3	783,9
Abgrenzungsposten ²	7.020,7	5.456,1
	399.035,0	141.210,5

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 Anhangsangabe (36).

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

Die sonstigen Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen beinhalten kurzfristige Veranlagungen (Termineinlagen und Treasury Bills) mit einer Bindungsdauer von mehr als drei Monaten von T€ 298.289,4 (V): T€ 30.500,0). Der durchschnittliche Zinssatz für die Veranlagung liegt bei 1,69% (V): 0,42%). Die Termineinlagen oder Treasury Bills enthalten keine Veranlagungen in fremden Währungen.

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen noch nicht erstattete Ansprüche aus staatlichen Unterstützungen.

In den Abgrenzungsposten sind auch Urlaubsvorgriffe enthalten.

(22) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Kassenbestand	337,7	275,1
Schecks	4,0	3,1
Guthaben bei Kreditinstituten	104.876,9	123.363,5
	105.218,6	123.641,6

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei österreichischen Kreditinstituten lag zum 31.12.2022 bei 0,0% (V): 0,01%). 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 gewinnberechtigte Stückaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“). Zum Bilanzstichtag 31.12.2022 befanden sich 83.874.681 (VJ: 83.874.681) Aktien in Umlauf. Am 31.12.2022 hielt die FWAG 125.319 (31.12.2021: 125.319) 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 2021 ausgewiesene Bilanzgewinn zur Gänze auf neue Rechnung vorgetragen. Der Bilanzgewinn 2022 nach UGB beläuft sich auf € 64.584.426,22. Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2022 vorgeschlagene Dividende beträgt € 0,77 pro Aktie (VJ: € 0,00), der Rest soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

(24) Kapitalrücklagen

Das bei der 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und 1995 bei der Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 sowie einer Zuführung von T€ 140,6 im Jahr 2020 und T€ 87,1 im Jahr 2019 aufgrund des Ankaufes von eigenen Aktien stellen die Kapitalrücklagen des Konzerns dar und entsprechen jenen des Einzelabschlusses der FWAG.

(25) Sonstige Rücklagen

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

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

e) **Rücklage für eigene Anteile:** Die Rücklage für die eigenen Anteile des Unternehmens umfasst die Anschaffungskosten der vom Konzern gehaltenen Anteile des Unternehmens. Am 31.12.2022 hielt der FWAG-Konzern 125.319 (VJ: 125.319) 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 31.12.2022 ausgewiesen ist.

(27) Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremddanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften. Die nicht beherrschenden Anteile an der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) betragen zum Bilanzstichtag 4,15% (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 Mitgesellschafters Raiffeisen-Invest-Gesellschaft m.b.H. Die Entwicklung der Anteile anderer Gesellschafter 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€	31.12.2022	31.12.2021
Abfertigungen	79.923,8	88.443,9
Pensionen	12.697,3	16.177,8
Jubiläumsgelder	32.143,9	35.087,2
Altersteilzeit	22.949,9	21.677,2
Sonstige übrige Rückstellungen und andere Personalrückstellungen	26.206,7	6.062,1
	173.921,6	167.448,2

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 Abfertigungsverpflichtung 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 Abfertigungsverpflichtungen, für die Rückstellungen gebildet werden. Dieser leistungsorientierte Plan belastet den FWAG-Konzern mit versicherungsmathematischen

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

→ Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2022	2021
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	88.443,9	92.257,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	4.705,0	5.880,3
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-5.950,5	-2.622,1
davon aus finanziellen Annahmen	-4.932,4	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	-1.018,1	-2.622,1
Abfertigungszahlungen	-7.274,7	-7.071,3
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	79.923,8	88.443,9

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -24.814,6 (VJ: T€ -28.633,1). Der Personalaufwand enthält:

in T€	2022	2021
Dienstzeitaufwand	4.183,8	5.278,9
Zinsaufwand	521,2	601,4
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand¹	4.705,0	5.880,3

1) ohne freiwillige Abfertigungen

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertungsverpflichtungen im kommenden GJ betragen T€ 6.748,6 (VJ: T€ 7.317,0). Fälligkeitsprofil der Zusagen: Am 31.12.2022 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 8,4 Jahren (VJ: 9,7 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	-6.052,2	6.935,2
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	6.433,8	-5.737,1

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 Flughafen Malta werden weiters leistungsorientierte Altersversorgungszuschüsse aufgrund von kollektivvertraglichen Vereinbarungen gewährt. Diese leistungsorientierten Pläne belasten den FWAG-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken wie Langleblichkeitsrisiko oder Zinsrisiko. 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 Beitragzeitraumes an die Pensionskasse übertragen. Nach weiteren fünf Jahren sind diese Beiträge für die Mitarbeiter unverfallbar.

→ Entwicklung der Rückstellung für Pensionen

in T€	2022	2021
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	16.177,8	16.862,3
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	154,3	134,4
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-2.043,9	84,5
davon aus finanziellen Annahmen	-2.187,9	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	144,0	84,5
Pensionszahlungen	-1.590,9	-903,5
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	12.697,3	16.177,8

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für Pensionsrückstellungen T€ -1.636,0 (VJ: T€ -3.113,4). Der Personalaufwand enthält:

in T€	2022	2021
Dienstzeitaufwand	81,7	58,4
Zinsaufwand	72,7	76,0
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand¹	154,3	134,4

1) Ohne Pensionskassenbeiträge und sonstige Aufwendungen für die Altersversorgung

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.048,9 (VJ: T€ 1.026,3). Fälligkeitsprofil der Zusagen: Am 31.12.2022 lag die gewichtete

durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 8,9 Jahren (V): 9,5 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	-669,9	743,2
Bezugssteigerung Leistungsphase	642,3	-581,8

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€	2022	2021
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	35.087,2	35.216,5
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand/ Ertrag	-1.804,3	896,5
Jubiläumsgeldzahlungen	-1.139,0	-1.025,8
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	32.143,9	35.087,2

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2022	2021
Dienstzeitaufwand	2.152,4	2.298,9
Zinsaufwand	206,6	206,8
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-4.163,3	-1.609,1
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	-1.804,3	896,5

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€	2022	2021
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	21.677,2	21.547,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	7.155,3	6.160,4
Altersteilzeitzahlungen	-5.882,6	-6.030,2
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	22.949,9	21.677,2

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2022	2021
Dienstzeitaufwand	3.723,6	4.389,8
Zinsaufwand	36,7	36,6
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	3.395,0	1.734,0
Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand	7.155,3	6.160,4

Sonstige übrige langfristige Rückstellungen und andere Personalarückstellungen

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Andere Personalarückstellungen (Unterauslastung)	17.121,6	0,0
Sonstige übrige Rückstellungen	9.085,0	6.062,1
	26.206,7	6.062,1

In den sonstigen übrigen Rückstellungen ist der langfristige Teil der in Anhangsangabe (32) dargestellten sonstigen Verpflichtungen dargestellt.

Die Position andere Personalarückstellungen betrifft im Wesentlichen die Rückstellung für Unterauslastung. Darunter werden Vorsorgen für Mitarbeiter, die im Unternehmen nicht eingesetzt werden können und für die ein Kündigungsschutz besteht, gebildet. Für diese Gruppe von Mitarbeitern wurden Annahmen hinsichtlich der Unterauslastung im Unternehmen sowie andere Rechnungsparameter getroffen, die in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt sind. Diese Mitarbeiter unterliegen einer laufenden Evaluierung hinsichtlich ihrer Einsatzmöglichkeiten im Konzern.

Sensitivitätsanalysen: Die folgenden Annahmen zur Berechnung der Verpflichtung für Unterauslastung werden als erheblich erachtet, Veränderung würden diese wie folgt beeinflussen (bei gleichbleibenden anderen Parametern):

Veränderung der Verpflichtung aus Unterauslastung in T€	Erhöhung (+1%) / (+10%)	Minderung (-1%) / (-10%)
Abzinsungssatz (+1 %) / (-1%)	-1.264,0	1.416,0
Unterauslastungsgrad (+10 %) / (-10%)	3.536,2	-4.357,1

(29) Lang- und kurzfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten (AC ¹)	34,2	273,3
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (AC ¹)	25.000,0	51.000,4
Kurzfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	25.034,2	51.273,7
Langfristige Leasingverbindlichkeiten (AC ¹)	54.822,1	55.649,8
Langfristige Finanzverbindlichkeiten (AC ¹)	200.000,0	225.000,0
Langfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	254.822,1	280.649,8
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	279.856,3	331.923,5

Erläuterung der Bewertungskategorie:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

In den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind Barvorlagen in Höhe von € 0,0 Mio. (V): € 26,0 Mio.) enthalten.

Die Finanzverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Bis zu einem Jahr	25.000,0	51.000,4
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	100.000,0	100.000,0
Mehr als fünf Jahre	100.000,0	125.000,0
	225.000,0	276.000,4

Die Finanzverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2022	225.000,0	51.000,4	276.000,4
Rückzahlungen		-51.000,4	-51.000,4
Umgliederung	-25.000,00	25.000,0	0,0
Stand 31.12.2022	200.000,0	25.000,0	225.000,0

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2021	250.000,0	142.000,0	392.000,0
Aufnahme ¹		0,4	0,4
Rückzahlungen		-116.000,0	-116.000,0
Umgliederung	-25.000,0	25.000,0	0,0
Stand 31.12.2021	225.000,0	51.000,4	276.000,4

1) betrifft im Wesentlichen kurzfristige Kontokorrentkredite

Die Finanzverbindlichkeiten lauten auf Euro, ihre durchschnittliche Verzinsung beträgt 4,64% (V): 4,22%). Besicherungsdetails sind in der Anhangelerläuterung (36) angeführt.

Die Leasingverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Leasingverbindlichkeiten	Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2022	55.649,8	273,3	55.923,1
Bewertungseffekte	398,4		398,4
Abgänge	-1.191,9	-53,6	-1.245,5
Rückzahlungen		-219,7	-219,7
Umgliederung	-34,1	34,1	0,0
Stand 31.12.2022	54.822,1	34,2	54.856,3

in T€	Langfristige Leasingverbindlichkeiten	Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2021	55.447,10	398,0	55.845,1
Bewertungseffekte	476,0		476,0
Abgänge		-9,5	-9,5
Rückzahlungen		-388,5	-388,5
Umgliederung	-273,3	273,3	0,0
Stand 31.12.2021	55.649,8	273,3	55.923,1

Die durchschnittliche Verzinsung der Leasingverbindlichkeiten beträgt 4,01% (VJ: 4,01%).

(30) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Andere finanzielle Verbindlichkeiten (AC ¹)	1.184,0	607,5
Abgrenzungsposten ²	23.135,3	25.075,7
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	2.791,5	782,5
	27.110,8	26.465,7

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) Kein Finanzinstrument

Die Abgrenzungsposten beinhalten von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den 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 sowie die 2021 beantragten COVID-19-Investitionsprämien werden wie die Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlagen erfolgswirksam erfasst.

(31) Latente Steuern

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	3.396,8	3.614,6
Rückstellungen für Abfertigungen	7.681,3	10.315,1
Rückstellungen für Pensionen	1.718,2	2.666,3
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	3.096,7	4.323,7
Verlustvorträge	0,0	214,3
Sonstige Verbindlichkeiten	6.280,7	5.993,1
Sonstige Rückstellungen	355,5	2.622,3
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	637,1	1.047,9
	23.166,2	30.797,3
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	48.772,3	55.654,7
Schuldtitel und Eigenkapitaltitel	1.133,9	1.255,8
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	410,8	719,2
	50.317,0	57.629,7
Steuerabgrenzung (saldiert)	-27.150,8	-26.832,4

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€	2022	2021
Stand zum 1.1.	30.797,3	32.658,3
Erfolgswirksame Veränderungen	-4.932,6	-1.226,6
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	-2.698,5	-634,4
Stand zum 31.12.	23.166,2	30.797,3

→ Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2022	2021
Stand zum 1.1.	57.629,7	62.348,8
Erfolgswirksame Veränderungen	-7.389,6	-4.861,6
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Bewertung von Eigenkapitaltitel (FVOCI)	76,8	142,5
Stand zum 31.12.	50.317,0	57.629,7

Bei der Berechnung der tatsächlichen und latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde ein Körperschaftsteuersatz von 25%/23% (VJ: 25%) bzw. für Malta von 35% angewandt. Für das Geschäftsjahr 2023 wäre ein Steuersatz (bei der latenten Steuer) von 24% anzuwenden, aufgrund von Unwesentlichkeit wird diese stufenweise Reduktion vernachlässigt. 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€ 4.383,2 (VJ: T€ 2.855,7), welche zu passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 1.016,9 (VJ: T€ 713,9) führen würden. Zum 31.12.2022 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 11,5 (VJ: T€ 18,2) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge.

Kurzfristige Schulden

(32) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Andere Personalansprüche	8.800,8	15.539,9
Ertragsteuern	32.155,6	7.961,2
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	38.901,2	35.694,3
Sonstige übrige Rückstellungen	21.551,3	12.159,4
	101.409,0	71.354,8

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2022

in T€	1.1.2022	Verbrauch	Auflösung	Zuweisung ¹	31.12.2022
Andere Personalansprüche	15.539,9	-5.542,9	-188,3	-1.007,9	8.800,8
Ertragsteuern	7.961,2	-7.957,9	0,0	32.152,2	32.155,6
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	35.694,3	-29.971,7	-1.420,8	34.599,4	38.901,2
Sonstige übrige Rückstellungen	12.159,4	-2.385,8	-1.414,3	13.192,0	21.551,3
	71.354,8	-45.858,3	-3.023,4	78.935,8	101.409,0

1) inklusive Umbuchungen (langfristiger Teil)

Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten vorwiegend Vorsorgen für sonstige Vergütungen sowie für Leistungsprämien, die Ansprüche unterliegen Annahmen betreffend der Auszahlungshöhe. In den anderen Personalansprüchen ist auch der kurzfristige Anteil der Rückstellung für Unterauslastung in Höhe von T€ 1.756,7 enthalten. Sonstige übrige kurzfristige Rückstellungen setzen sich vor allem aus Rückstellungen für sonstige Verpflichtungen im Wesentlichen am Standort Wien, sowie für Schadensfälle u.ä. Rückstellungen zusammen.

(33) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Gegenüber Dritten (AC ¹)	35.233,0	29.249,3
Gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (AC ¹)	0,0	0,1
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC ¹)	59,3	521,0
	35.292,4	29.770,4

Erläuterung der Bewertungskategorie:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

(34) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	7.792,9	5.138,1
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	84.283,2	40.362,4
Kreditorische Debitoren	1.899,1	3.669,6
Andere sonstige Verbindlichkeiten	11.062,9	12.508,0
Andere Personalansprüche	561,8	7.288,9
Abgrenzungsposten Löhne	6.997,7	5.536,4
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (AC¹)	112.597,6	74.503,4
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern ²	5.732,3	4.131,0
Nicht konsumierte Urlaube ²	3.544,5	1.259,8
Andere Abgrenzungsposten ²	3.217,1	3.602,4
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit ²	6.317,5	21.887,7
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	314,4	145,9
	131.723,3	105.530,1

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) Kein Finanzinstrument

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

In den anderen sonstigen Verbindlichkeiten werden u.a. offene Zahlungsverpflichtungen aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren in Höhe von T€ 1.845,5 (VJ: T€ 2.315,5) 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 Finanzmittelbestand wird in Anhangläuterung (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€ 7.280,8 (VJ): T€ 9.556,4) 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 31.12.2022 wie folgt ermittelt:

31.12.2022	gewichteter Verlust	Bruttoforderung¹	Wertberichtigung	Credit Impaired²
in T€				
ohne Verzug	1,68%	67.043,8	1.127,4	Ja & Nein
bis 1 Monat	5,93%	7.823,2	464,0	Ja & Nein
bis 3 Monate	13,29%	2.688,5	357,2	Ja & Nein
bis 6 Monate	10,96%	9.437,2	1.034,0	Ja & Nein
bis 12 Monate	44,78%	429,9	192,5	Ja & Nein
über 12 Monate	42,99%	19.538,3	8.399,7	Ja
Summe		106.960,9	11.574,8	

- 1) Bruttoforderung 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 (bei Ja/Nein wurde in diesem Zeitband eine Wertberichtigung der Stufe 3 für einzelne Forderungen erfasst)

31.12.2021	gewichteter Verlust	Bruttoforderung¹	Wertberichtigung	Credit Impaired²
in T€				
ohne Verzug	0,99%	94.681,2	900,1	Ja & Nein
bis 1 Monat	3,52%	9.477,9	333,7	Ja & Nein
bis 3 Monate	2,04%	2.088,1	42,5	Ja & Nein
bis 6 Monate	3,69%	863,7	31,8	Ja & Nein
bis 12 Monate	31,29%	440,7	137,9	Ja & Nein
über 12 Monate	95,01%	5.878,1	5.585,0	Ja
Summe		113.429,7	7.031,0	

- 1) Bruttoforderung 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 (bei Ja/Nein wurde in diesem Zeitband eine Wertberichtigung der Stufe 3 für einzelne Forderungen erfasst)

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.

Hinsichtlich der überfälligen Forderungen in den Zeitbändern bis 6 Monaten und über 12 Monaten ist anzumerken, dass es sich u.a. um sonstige Forderungen aus Unterstützungsmaßnahmen und Kurzarbeit handelt.

in T€	2022			Summe
	12 Monats ECL	Life Time ECL ¹	Credit Impairment ²	
	Stage 1	Stage 2	Stage 3	
Stand 1.1.	0,0	619,7	6.411,3	7.031,0
Dotierung		138,1	9.202,6	9.340,7
Verwendung				0,0
Auflösung		-150,0	-4.646,9	-4.796,9
Transfer to lifetime ECL				0,0
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired ³		-138,1	138,1	0,0
Stand 31.12.	0,0	469,7	11.105,2	11.574,8

- 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

in T€	2021			Summe
	12 Monats ECL	Life Time ECL ¹	Credit Impairment ²	
	Stage 1	Stage 2	Stage 3	
Stand 1.1.	0,0	376,4	6.572,5	6.948,9
Dotierung		286,3	591,1	877,3
Verwendung			-71,0	-71,0
Auflösung			-724,2	-724,2
Transfer to lifetime ECL				0,0
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired ³		-43,0	43,0	0,0
Stand 31.12.	0,0	619,7	6.411,3	7.031,0

- 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

Die im Geschäftsjahr 2022 wertberechtigten („Credit impaired“) Forderungen unterliegen weiterhin Eintreibungsmaßnahmen.

Von den vorstehenden Wertminderungsaufwendungen von T€ 11.574,8 (V): T€ 7.031,0) betreffen T€ 1.802,1 (V): T€ 2.937,0) Forderungen aus Kundenverträgen und T€ 9.772,8 (V): T€ 4.094,0) 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 Ausfallsrisiko z.B. 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 Ausfallsrisiko 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:

2022 in T€	Buchwert	Brutto-Cashflows gesamt zum 31.12.2022	Cashflows			Zins- satz ¹
			< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinsten Finanzverbind- lichkeiten	225.000,0	271.529,3	34.765,7	127.574,1	109.189,5	4,64%
Leasingverbind- lichkeiten	54.856,3	133.534,4	1.866,6	7.550,0	124.117,7	4,01%
Lieferantenver- bindlichkeiten	35.292,4	35.292,4	35.292,4			
Sonstige Verbindlichkeiten	113.781,7	113.781,7	113.089,5	692,1		
Summe	428.930,3	554.137,6	185.014,2	135.816,3	233.307,2	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

2021 in T€	Buchwert	Brutto-Cashflows gesamt zum 31.12.2021	Cashflows			Zins- satz ¹
			< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinste Finanzverbindlichkeiten	276.000,0	307.564,2	36.034,9	132.170,1	139.359,2	4,22%
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0	n.a.
Leasingverbindlichkeiten	55.923,1	136.860,2	2.059,1	8.438,0	126.363,1	4,01%
Lieferantenverbindlichkeiten	29.770,4	29.770,4	29.770,4			
Sonstige Verbindlichkeiten	75.110,9	75.110,9	73.910,9	1.200,0		
Summe	436.804,9	549.306,2	141.775,8	141.808,1	265.722,3	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

Mit Ende Juni 2021 wurde der EIB-Kreditvertrag (derzeit aushaftend: T€ 225.000,0) geändert und die bestehenden qualifizierten Garantinnen aus ihrer Haftung gegenüber der Europäischen Investitionsbank (EIB) freigelassen.

Einbezogen wurden alle 31.12.2022 bestehenden Instrumente, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31.12.2022 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. Die Schuldtitel der Kategorie FVPL betrifft eine Ergänzungskapitalobligation (Stufe 2). Die Eigenkapitaltitel betreffen Beteiligungen und Wertpapiere, die mangels aktiven Markts 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
Schuldtitle (Wertpapiere)	2	Marktwertorientiert	Von Börsenpreis abgeleiteter Preis
Eigenkapitaltitle (Wertpapiere)	3	Kapitalwertorientiert	Eigenkapitalkosten, zukünftige Gewinnausschüttung
Eigenkapitaltitle (Beteiligungen)	3	Kapitalwertorientiert	Anschaffungskosten als beste Schätzung (wegen Unwesentlichkeit)

Für die Eigenkapitaltitle (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 Eigenkapitaltitle (Wertpapiere) der Stufe 3 sind: Erwartete zukünftige Zahlungsströme aus Dividenden 31.12.2022; rund T€ 410,0 p.a. (V): T€ 350,0 p.a.) und riskoadjustierter Abzinsungssatz 31.12.2022: 8,29% (V): 8,29%). Die aus diesen Eigenkapitalinstrumenten erhaltenen Dividenden im laufenden Geschäftsjahr betragen T€ 417,6 (V): T€ 490,7).

Der geschätzte beizulegende Zeitwert der Stufe 3 würde wie folgt steigen (sinken), wenn der Diskontierungssatz um +/- 0,5% angepasst werden würde:

in T€	Sensitivitäten	
	Buchwert bei	
	Verringerung des Diskontierungssatzes	Anstieg des Diskontierungssatzes
Diskontierungssatz +/- 0,5%	5.501,9	4.901,3

Stufe 3-Bewertung von Finanzinstrumenten:

in T€	
Buchwert 1.1.2022	4.520,3
Zugänge	1,7
Bewertungsergebnis (im sonstigen Ergebnis in den sonstigen Rücklagen erfasst)	660,0
Buchwert 31.12.2022	5.181,9

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

Erläuterung der Bewertungskategorien

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

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

AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

AKTIVA	Bewertungs- kategorie	Buchwerte				Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9	
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen		Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe		
Beträge in T€	Sonstige finanzielle Ver- mögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögens- werte	Zahlungs- mittel und Zahlungsmittel- äquivalente						Summe	Stufe 1
31. Dezember 2022											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Schuldtitel (Wertpapiere)	FVPL		20.512,1		20.512,1		20.512,1		20.512,1		Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	5.181,9			5.181,9			5.181,9	5.181,9		Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			56.316,0	56.316,0						Fortgeführte Anschaffungskosten
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen ¹	AC			328,5	328,5						Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen ¹	AC	1.992,6		36.748,9	38.741,5						Fortgeführte Anschaffungskosten
Veranlagungen (Termingelder und Trasury Bills) ¹	AC	220,0		298.289,4	298.509,4						Fortgeführte Anschaffungskosten
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	834,9			834,9						Fortgeführte Anschaffungskosten
Schuldtitel (Wertpapiere) ¹	AC		4.982,7		4.982,7						Fortgeführte Anschaffungskosten
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC				105.218,6						Nominalwert = Zeitwert
Kein Finanzinstrument											
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	0,0		7.352,0	7.352,0						
		8.229,4	25.494,8	399.035,0	105.218,6	537.977,7					

¹⁾ der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

AKTIVA	Bewertungs- kategorie	Buchwerte				Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen		Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
Beträge in T€	Sonstige finanzielle Ver- mögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögens- werte	Zahlungs- mittel und Zahlungsmittel- äquivalente						
31. Dezember 2021										
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst										
Schuldtitle (Wertpapiere)	FVPL		22.131,5		22.131,5		22.131,5		22.131,5	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Eigenkapitaltitle (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	4.520,3			4.520,3			4.520,3	4.520,3	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert										
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			45.718,0	45.718,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen ¹	AC			52,4	52,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen ¹	AC	1.928,3		58.700,1	60.628,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
Veranlagungen (Termingelder) ¹	AC	220,0		30.500,0	30.720,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	868,1			868,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Schuldtitle (Wertpapiere) ¹	AC		4.982,7		4.982,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC				123.641,6	123.641,6				Nominalwert = Zeitwert
Kein Finanzinstrument										
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	0,0		6.240,1	6.240,1					
		7.536,7	27.114,2	141.210,5	123.641,6	299.502,9				

¹⁾ der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

PASSIVA	Bewertungs- kategorie	Buchwerte						Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9	
		Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden				Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3		Summe
Beträge in T€		Finanz- und Leasingver- bindlich- keiten	Übrige Verbindlich- keiten	Finanz- und Leasingver- bindlich- keiten	Lieferanten- verbindlich- keiten	Übrige Verbindlich- keiten							
31. Dezember 2022													
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert													
n. a.													
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert													
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				35.292,4		35.292,4						Fortgeführte Anschaffungskosten
Finanzverbindlichkeiten	AC	200.000,0		25.000,0			225.000,0		220.302,0		220.302,0		Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	54.822,1		34,1			54.856,3						Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		1.184,0			112.597,6	113.781,7						Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden													
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		25.926,8			19.125,7	45.052,5						
		254.822,1	27.110,8	25.034,1	35.292,4	131.723,3	473.982,8						

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

2) die Angabe des beizulegenden Zeitwerts von Leasingverbindlichkeiten ist gemäß IFRS 729 (d) nicht erforderlich

PASSIVA	Bewertungs- kategorie	Buchwerte						Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
		Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden				Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	
Beträge in T€		Finanz- und Leasingver- bindlich- keiten	Übrige Verbindlich- keiten	Finanz- und Leasingver- bindlich- keiten	Lieferanten- verbindlich- keiten	Übrige Verbindlich- keiten						
31. Dezember 2021												
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert												
n. a.												
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert												
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				29.770,4		29.770,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
Finanzverbindlichkeiten	AC	225.000,0		51.000,4			276.000,4	287.801,8			287.801,8	Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	55.649,8		273,3			55.923,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		607,5			74.503,4	75.110,9					Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden												
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		25.858,1			31.026,7	56.884,9					
		280.649,8	26.465,7	51.273,7	29.770,4	105.530,1	493.689,8					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

2) die Angabe des beizulegenden Zeitwerts von Leasingverbindlichkeiten ist gemäß IFRS 729 (d) nicht erforderlich

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2022 in T€	Aus Zinsen / Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	Aus der Folgebewertung				Aus Abgang	Nettoergebnis
			zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungsumrechnung	Wertberichtigung		2022
Zahlungsmittel und Äquivalente	0,2	-3,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (FVOCI und FVPL)	1.721,9	0,0	-619,4	660,0	0,0	0,0	0,0	40,6
davon Schuldtitel (Wertpapiere)	1.304,4	0,0	-619,4	0,0	0,0	0,0	0,0	
davon Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	417,6	0,0	0,0	660,0	0,0	0,0	0,0	
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	3.102,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-4.552,4	0,0	-4.552,4
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	0,0	-15.661,8	0,0	0,0	-5,8	0,0	0,0	-5,8
Leasingverbindlichkeiten		2.177,0						
Summe	4.824,1	-13.487,7	-619,4	660,0	-5,7	-4.552,4	0,0	-4.517,5

Erläuterung: In den Aufwendungen für Wertberichtigungen sind T€ 8,6 an Forderungsausfällen enthalten.

2021 in T€	Aus Zinsen / Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	Aus der Folgebewertung				Aus Abgang	Nettoergebnis
			zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungsumrechnung	Wertberichtigung		2021
Zahlungsmittel und Äquivalente	0,1	-1,7	0,0	0,0	-1,8	0,0	0,0	-1,8
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (FVOCI und FVPL)	1.870,7	0,0	213,6	570,0	0,0	0,0	0,0	783,6
davon Schuldtitel (Wertpapiere)	1.380,0	0,0	213,6	0,0	0,0	0,0	0,0	
davon Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	490,7	0,0	0,0	570,0	0,0	0,0	0,0	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0							0,0
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	599,1	-334,6	0,0	0,0	25,9	-172,9	0,0	-146,9
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	0,0	-10.582,0	0,0	0,0	-0,5	0,0	0,0	-0,5
Leasingverbindlichkeiten		-2.175,4						
Summe	2.469,9	-13.093,8	213,6	570,0	23,7	-172,9	0,0	634,4

Erläuterung: In den Aufwendungen für Wertberichtigungen sind T€ 19,8 an Forderungsausfällen enthalten.

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) sowie aus Leasingverbindlichkeiten beläuft sich auf netto T€ 13.487,7 (VJ: T€ 13.093,8) und beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen sowie Leasingverbindlichkeiten. 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 660,0 (VJ: T€ 570,0) bzw. netto abzüglich latenter Steuern T€ 583,2 (VJ: T€ 427,5) erfasst. Nähere Angaben sind im Kapitel XII. „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. Der FWAG-Konzern sieht keine Umstände, die erheblichen Zweifel an seiner Fähigkeit zur Unternehmensfortführung aufwerfen könnten. Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangergläuterung (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 Kautionen und Bankgarantien sowie die vermehrte Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Um die erwarteten Kreditverluste der Forderungen zu ermitteln, wendet der Konzern eine Wertberichtigungsmatrix an. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen beruhen. Angesichts der Folgen der Pandemie erhöhten sich Einzelwertberichtigungen der Stufe 3, eine Entwicklung ist in der Anhangeläuterung (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 Anhangsangabe (1). Die Lufthansa-Gruppe (Austrian Airlines) ist mit einem Anteil von 52,0% (VJ: 52,9%) 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 laufend beobachtet und analysiert. Weitere Angaben sind unter den Anhangeläuterungen (36) und bezüglich sonstiger finanzieller Verpflichtungen und Risiken unter der Anhangeläuterung (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. 2022 hatte der FWAG-Konzern wie im VJ keine variabel verzinsten Finanzinstrumente im Bestand. Auf eine Darstellung der Sensitivitäten der Wertpapiere, die zum beizulegenden

Zeitwert bewertet werden, wird aufgrund von Unwesentlichkeit der hypothetischen Auswirkung verzichtet.

Währungsrisiko

Währungskursrisiken entstehen bei Finanzinstrumenten, die auf eine andere als die funktionale Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft lauten, in der sie bewertet werden. Für Zwecke der IFRS 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 einget. 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 Anhangsangabe (36) ersichtlich.

Umwelt- und Klimarisiken

Die weltweiten Klimaveränderungen können auch in Europa ein Risiko für den Flughafenbetrieb darstellen. Zunehmende Wetterextreme wie Stürme, ungewöhnliche Niederschlagsmengen und länger anhaltende extreme Hitze- und Kältewellen können den Flugverkehr kurzfristig negativ beeinflussen. Der Flughafen Wien ist bestrebt, durch ständiges Monitoring, auf die Auswirkungen der operativen Risiken entsprechend vorbereitet zu sein. Mit zahlreichen Maßnahmen zur Reduktion der durch den Betrieb des Flughafens verursachten CO₂ Emissionen leistet der Flughafen seinen Teil zur Eindämmung von klimabedingten Risiken.

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€		2022	2021
+	Liquide Mittel	105.218,6	123.641,6
+	Kurz- und langfristige Veranlagungen ¹	298.509,4	30.720,0
+	Kurzfristige Wertpapiere	25.494,8	27.114,2
-	Finanzschulden	-279.856,3	-331.923,5
=	Nettoliquidität (VJ: Nettoverschuldung)	149.366,5	-150.447,7
./.	Buchwert Eigenkapital	1.448.461,3	1.314.466,2
=	Gearing	-10,3%	11,4%

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

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 0,0 (VJ: 1,0) aufgrund der Nettoliquidität. 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€	2022	2021
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	122.157,4	76.443,4
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	45.688,6	18.783,8
Künftige Mindestleasingzahlungen:		
Weniger als ein Jahr	96.145,6	89.387,2
Ein bis zwei Jahre	90.567,3	57.640,0
Zwei bis drei Jahre	81.774,8	52.391,9
Drei bis vier Jahre	64.486,2	45.139,2
Vier bis fünf Jahre	60.587,1	37.772,9
Mehr als fünf Jahre	283.527,8	307.178,6

Die folgenden Vermögenswerte sind in den Sachanlagen enthalten und betreffen Operating Leasingverhältnisse als Leasinggeber. Diese Vermögenswerte leiten sich wie folgt über (IFRS 16.95):

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2022	104.400,4	502,7	104.903,1
Zugänge	4.711,8	-0,7	4.711,2
Umbuchungen	-6,3	0,1	-6,2
Abschreibungen	-6.070,6	-107,0	-6.177,6
Nettobuchwert zum 31.12.2022	103.035,4	395,2	103.430,6
Stand zum 31.12.2022			
Anschaffungskosten	181.755,4	1.273,2	183.028,6
Kumulierte Abschreibungen	-78.720,0	-878,0	-79.598,0
Nettobuchwert zum 31.12.2022	103.035,4	395,2	103.430,6

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2021	102.977,9	139,6	103.117,5
Zugänge	635,6	766,4	1.402,0
Umbuchungen	6.428,4	-294,5	6.133,9
Abschreibungen	-5.641,5	-108,8	-5.750,3
Nettobuchwert zum 31.12.2021	104.400,4	502,7	104.903,1
Stand zum 31.12.2021			
Anschaffungskosten	174.572,5	1.273,8	175.846,3
Kumulierte Abschreibungen	-70.172,1	-771,1	-70.943,2
Nettobuchwert 31.12.2021	104.400,4	502,7	104.903,1

Finance Leasing

Im Konzernabschluss 2022 des Leasinggebers (FWAG-Konzern) 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 31.12.2022		
Nettobuchwert zum 1.1.2022	10.082,2	10.082,2
Abschreibungen	-221,6	-221,6
Nettobuchwert zum 31.12.2022	9.860,6	9.860,6

in T€	Konzessionen und Rechte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2021		
Nettobuchwert zum 1.1.2021	10.303,8	10.303,8
Abschreibungen	-221,6	-221,6
Nettobuchwert zum 31.12.2021	10.082,2	10.082,2

Zum 31.12.2022 sind in den immateriellen Vermögenswerte Nutzungsrechte in Höhe von T€ 9.860,6 (VJ: T€ 10.082,2) 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 31.12.2022			
Nettobuchwert zum 1.1.2022	76.447,8	59,1	76.506,9
Abgänge	-359,8	0,0	-359,8
Abschreibungen	-2.322,6	-38,4	-2.361,0
Nettobuchwert zum 31.12.2022	73.765,4	20,7	73.786,1

in T€	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2021			
Nettobuchwert zum 1.1.2021	78.787,0	225,8	79.012,8
Abschreibungen	-2.339,2	-157,4	-2.496,6
Nettobuchwert zum 31.12.2021	76.447,8	59,1	76.506,9

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 31.12.2022		
Nettobuchwert zum 1.1.2022	320,6	320,6
Abschreibungen	-7,0	-7,0
Nettobuchwert zum 31.12.2022	313,6	313,6

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2021		
Nettobuchwert zum 1.1.2021	327,5	327,5
Abschreibungen	-7,0	-7,0
Nettobuchwert zum 31.12.2021	320,6	320,6

→ In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge

in T€	2022	2021
Abschreibungen aus Leasingverhältnissen	2.589,5	2.725,2
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	2.177,0	2.175,4
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	153,2	98,8
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	373,6	259,7
Aufwendungen, die nicht unter IFRS 16 fallen und in Anhangsangabe (5) unter Miet- und Pachtaufwand angeführt sind	2.306,8	1.799,5

Die Aufwendungen im Geschäftsjahr 2021 für Leasingverhältnisse (kurzfristige sowie über einen Vermögenswert von geringerem Wert) und die Aufwendungen, die nicht unter IFRS 16 fallen sind Brutto dargestellt. Davon sind COVID-19 Unterstützungen in Höhe von T€ 646,8 in Abzug zu bringen.

In der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge

in T€	2022	2021
Gesamte Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisses	1.997,8	2.117,9

(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 FWAG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 294,7 (VJ: T€ 379,4). Zum Bilanzstichtag bestanden betreffend Malta International Airport p.l.c. Streitigkeiten mit der maltesischen Regierung (Streitwert: rund € 6,9 Mio., VJ: rund € 6,9 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 31.12.2022 auf rund € 20,4 Mio. (VJ: rund € 20,4 Mio.) beläuft. Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Anhangelerläuterung (28). Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 0,4 Mio. (VJ: € 0,2 Mio.) für Sachanlagen in Höhe von € 45,0 Mio. (VJ: € 12,8 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 2022 wie folgt verändert:

	Inland	Ausland	Gesamt
Flughafen Wien AG	1	0	1
Tochterunternehmen			
31.12.2021	26	12	38
Zugang	1	0	1
Abgang	0	-2	-2
31.12.2022	27	10	37
At-Equity-bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2021 = 31.12.2022	1	1	2
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2021 = 31.12.2022	1	0	1
Konsolidierungskreis 31.12.2021	29	13	42
Konsolidierungskreis 31.12.2022	30	11	41

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 Gesell-

schaften werden gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage 1 zum Anhang angeführt. Die Angaben zu Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen sowie nicht beherrschenden Anteilen sind in der Anlage 2 und 3 zum Anhang angegeben bzw. den entsprechenden Kapiteln des Anhangs zu entnehmen.

→ Änderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2022

Erstkonsolidierung	Gründung	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
VIE Build GmbH	1.4.2022	Vollkonsolidierung	100,0%	Neugründung

Die Gesellschaft VIE Build GmbH wurde im Berichtsjahr gegründet und in den Vollkonsolidierungskreis der Flughafen-Wien-Gruppe aufgenommen. Die Tochtergesellschaft ist dem Segment Sonstige Segmente zugeordnet.

Endkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
VIE Malta Finance Ltd	31.12.2022	Vollkonsolidierung	100%	Liquidiert
VIE Operations Limited	31.12.2022	Vollkonsolidierung	100%	Liquidiert

Änderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2021

Im Geschäftsjahr 2021 gab es keine Änderung der Konsolidierungskreises.

(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 über 43%) 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.

in T€	31.12.2022	31.12.2021
FWAG-Konzern zu		
assoziierte Unternehmen:		
SCA Schedule Coordination Austria GmbH		
Forderung	3,3	24,2
Verbindlichkeit	4,7	0,0
Umsatz	500,7	455,3
Sonstige Aufwendungen (V): angepasst	106,1	55,8
Gemeinschaftsunternehmen (at Equity):		
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.		
Forderung	321,7	23,2
Verbindlichkeit	7.847,5	5.659,2
Umsatz	1.368,4	227,2
Sonstige Aufwendungen	95,0	4,4
Letisko Kosice - Airport Kosice, a.s.		
Forderung	3,5	0,0
Verbindlichkeit	0,0	0,0
Umsatz	7,4	5,6
Sonstige Aufwendungen	0,0	0,0

Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der FWAG 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 Personalbeistellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen.

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):

	2022	2021
Arbeiter	2.862	3.033
Angestellte	1.834	1.824
	4.696	4.858

Die Mitglieder des Vorstands der FWAG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand 2022 und 2021 folgende Vergütungen (Auszahlungen):

→ Bezüge Vorstand 2022 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2022	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2022	Gesamtbezüge 2022
	747,3	343,4	14,4	1.105,1

→ Bezüge Vorstand 2021 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2021	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2021	Gesamtbezüge 2021
	609,7	343,4	20,4	973,5

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€ 496,8 (VJ: T€ 481,9).

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 angesehen. Für diese wurden die folgenden Vergütungen einschließlich der Veränderung von Rückstellungen gewährt:

→ Aufwendungen des Geschäftsjahres 2022

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Fixe und erfolgsabhängige Jahresbezüge	205,4	1.542,0	3.409,8
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	163,6	30,1
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	22,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	49,2
Summe	205,4	1.705,6	3.511,8

→ Aufwendungen des Geschäftsjahres 2021

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Fixe und erfolgsabhängige Jahresbezüge	151,8	1.326,1	2.671,4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	143,0	25,3
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	21,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	53,3
Summe	151,8	1.469,1	2.771,7

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 324,0 (V): T€ 146,7) geleistet.

(43) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Im Zuge des freiwilligen öffentlichen Teilangebots konnte die Airports Group Europe S.a. r.l den Anteil am Flughafen Wien um weitere 3,37% erhöhen. Damit hält der Investor Airports Group Europe S.a. r.l nunmehr über 43% der Aktien der Flughafen Wien AG. Der Streubesitz ist in Folge der Transaktion auf unter 7% gesunken. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20,0%, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10,0% am Grundkapital der FWAG.

Es sind keine weiteren wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bekannt, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31.12.2022 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 konzernerneinheitliche Bilanzierung zu gewährleisten. Konzerninterne Salden, Geschäftsvorfälle, Erträge und Aufwendungen werden in voller Höhe eliminiert. Gewinne oder Verluste aus konzerninternen

Geschäftsvorfällen, die im Buchwert von Vermögenswerten wie Vorräten und Anlagevermögen enthalten sind, werden in voller Höhe eliminiert. Änderungen der Beteiligungsquote, die zu keinem Verlust der Beherrschung über das Tochterunternehmen führen, werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen den bezahlten Leistungen und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst. Nach IFRS erfolgt die Bilanzierung erworbener Tochterunternehmen nach der Erwerbsmethode. Die Anschaffungskosten des Erwerbs entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der abgegebenen 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 IFRS 9 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 konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder im operativen Bereich noch für Verwaltungszwecke eingesetzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden. Bei einem betrieblich genutzten Anteil erfolgt eine dem prozentuellen Ausmaß der Nutzung entsprechende Zuordnung. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. 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 Anhanglerläuterung (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 Ver-

äußerungsgruppe 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 jeden-

falls 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 zugrunde gelegt, 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 abzu- sehen und stattdessen Leasing- und Nichtleasingkomponenten als eine einzige Leasingkomponente zu bilanzieren. Am Bereitstellungsdatum erfasst der Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen, zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes oder zur Wiederherstellung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standortes, an dem dieser sich befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize. Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht fortlaufend um Wertminderungen, sofern notwendig, berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst. Erstmals wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen, abgezinst mit 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 Anhangsangabe 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 eigenen Anteile ausgewiesen. Werden die Anteile später veräußert oder erneut ausgegeben, wird der Erlös als Erhöhung des Eigenkapitals erfasst. Ein etwaiger Differenzbetrag ist innerhalb der Kapitalrücklagen zu berücksichtigen.

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder als Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen erfolgt nach 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 (10Jahresdurchschnitt) ermittelt wurden, berücksichtigt. Bei den Mitarbeitern, die sich in der Altersteilzeit befinden, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angesetzt.

→ Fluktuationswahrscheinlichkeiten Abfertigung (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten)

Österreichische Gesellschaft (VIE)		2022	2021
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)		2022	2021
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 Gesellschaft (VIE)		2022	2021
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 (V): 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:

	2022	2021
Österreichische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	3,70%	0,60%
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	3,30%	0,20%
Lohn- und Gehaltstrend ab 2027 (Abfertigung, Jubiläum)	4,16%	3,31%
Lohn- und Gehaltstrend ab 2027 (Altersteilzeit)	3,16%	3,31%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,60%	2,10%
Maltesische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen)	3,70%	0,80%
Gehaltssteigerungen	3,00%	3,00%

Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen. Hinsichtlich des Lohn- und Gehaltstrends der österreichischen Gesellschaften werden ab dem Geschäftsjahr 2022 bis 2027 folgende Staffeln angewandt:

Lohn- und Gehaltstrend	ATZ	Abfertigung, Jubiläum
2023	11,43%	12,43%
2024	7,08%	8,08%
2025	4,58%	5,58%
2026	3,83%	4,83%

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.

Andere Personalrückstellungen (Unterauslastung)

Unter der Rückstellung für Unterauslastung werden Vorsorgen, im Wesentlichen für Mitarbeiter, die im Unternehmen nicht eingesetzt werden können und für die trotz laufender Bemühungen keine geeignete Tätigkeit gefunden werden konnte, verstanden. Für diese kündigungsgeschützten Mitarbeiter besteht die gegenwärtige Verpflichtung diese weiter zu beschäftigen.

Der Barwert der Rückstellung wird unter Ansatz folgender Parameter ermittelt:

Für Bestände innerhalb dieser Gruppe von Mitarbeitern ist der Rechnungszinssatz individuell nach Laufzeiten gestaffelt. Der Zinssatz bewegt sich zwischen 3,4% für Laufzeiten bis zu 5 Jahren und 4,2 % für Laufzeiten bis zu 20 Jahren.

Als Lohn- und Gehaltssteigerung wurden folgende gestaffelte Annahmen getroffen:

Lohn- und Gehaltstrend	
2023	11,43%
2024	7,08%
2025	4,58%
2026	3,83%
ab 2027	3,16%

Hinsichtlich des Unterauslastungsgrades wurden Annahmen in der Bandbreite von 20-100% individuell angenommen, es wurden keine Fluktuationsabschlüsse vorgenommen.

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 sowie COVID-19 Investitionsförderungen 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 Anhang 36 (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 beinhalten Anteile an der CEESG AG und sonstige Beteiligungen. Der beizulegende Zeitwert des Anteils an der CEESG 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 Konzerns 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 Finanzierungskomponenten enthalten – zum Transaktionspreis und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode, abzüglich Wertberichtigungen angesetzt.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Verbindlichkeiten

Finanzverbindlichkeiten werden bei Zuzählung in Höhe des tatsächlich zugeflossenen Betrags angesetzt, der in der Regel dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Ein wesentlicher Unter-

schied 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 und andere finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten eingestuften Verbindlichkeiten erfolgt mittels der Effektivzinsmethode. 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 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 Infrastruktur-entgelte. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und Infrastrukturentgelts Airside gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Infrastrukturentgelt Landside, Fluggastentgelt und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung

des Infrastrukturentgeltes „Betankung“ gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Die Verrechnung dieser Entgelte ist für alle Kunden gleich und in der Entgeltordnung geregelt. Zudem besteht für Kunden ein 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 Frachturnschlagsordnung geregelt. Die Verträge des Ramp-Handlings basieren auf einem standardisierten Vertragsmuster (Standard Ground Handling Agreement) der IATA („International Air Transport Association“). In diesen Verträgen werden die Leistungsverpflichtungen basierend auf den angebotenen Einzelleistungen definiert und ein Transaktionspreis pro Turnaround und Flugzeugtyp festgelegt. 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. Umsätze 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 zu 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 an IFRS 16: COVID-19 bezogene Mieterleichterungen nach dem 30. Juni 2021	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. April 2021 beginnen;
Änderungen an IAS 37 „Belastende Verträge - Kosten der Vertragserfüllung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2022 beginnen
Jährliche Verbesserungen an den IFRS Standards 2018-2020	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2022 beginnen;
Änderungen an IAS 16 „Sachanlagen - Erträge vor der geplanten Nutzung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2022 beginnen
Änderungen an IFRS 3 „Verweise auf das Rahmenkonzept“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2022 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 „Leasing“: Leasingverbindlichkeiten bei „Sale and Leaseback“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2024 beginnen; zum Stichtag noch nicht in EU-Recht übernommen
Änderungen an IAS1 „Darstellung des Abschlusses“ – Klassifikation von Verbindlichkeiten als kurz- und langfristig	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2024 beginnen; zum Stichtag noch nicht in EU-Recht übernommen
IFRS 17 „Versicherungsverträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen;
Änderungen an IAS1 „Darstellung des Abschlusses“ – Anhangangaben zu den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen
Änderungen an IAS 8 „Rechnungslegungsmethoden“ – Definition von Bilanzierungsschätzungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen;
Änderungen an IFRS 17 „Versicherungsverträge“ Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS9 - Vergleichsinformationen	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen;
Änderungen an IAS 12 „Latente Steuern in Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden aus einer einzigen Transaktion“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2023 beginnen
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, am 16. März 2023

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
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK	Airport
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG	LZW	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Airport
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK	Airport, Retail & Properties
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna Passenger Handling Services GmbH	VPHS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE Airport Services GmbH (vormals GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.)	VAS	VIAS	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
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 Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	OP3	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Immobilien Betriebs GmbH	IMB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH	VFI	BPIB	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH	BPL	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH	ALG	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH	OP4	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna AirportCity Event GmbH (vormals Vienna AirportCity Conferencing & Co-Working GmbH)	VAC	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
FWAG Entwicklungsgebiet West GmbH	EGW	SHOP	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Health Center GmbH	VHC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK	Sonstige

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil*	Konsolidierungsart	Segment
Vienna Airport Technik GmbH	VAT	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Bauberatungsholding GmbH (vormals: VIE FINANCE HOLDING GmbH)	VBH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Build GmbH	VBG	VBH	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	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 Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	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
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	20,0%	NK	Sonstige
Kirkop PV Farm Limited	KFL	MIA	Malta	48,4%	NK	Malta

* 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€	2022	2021
Umsatzerlöse	11.893,8	10.713,7
Periodenergebnis	500,3	2.267,9
Sonstiges Ergebnis	66,6	2,3
Gesamtergebnis	566,9	2.270,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	12.424,2	12.474,9
Kurz- und Langfristige Schulden	3.137,3	3.137,1
Nettovermögen	9.286,9	9.337,8

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	1.844,5	1.764,7
Periodenergebnis	340,8	373,0
Sonstiges Ergebnis	4,3	-1,8
Gesamtergebnis	345,1	371,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	5.763,3	5.585,1
Kurz- und Langfristige Schulden	1.250,5	1.417,5
Nettovermögen	4.512,8	4.167,7

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

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	2.363,8	129,9
Periodenergebnis	879,6	516,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	879,6	516,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	9.310,6	7.943,7
Kurz- und Langfristige Schulden	720,7	233,4
Nettovermögen	8.589,9	7.710,3

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	5,0	-0,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	5,0	-0,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	119.181,6	119.176,7
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	119.181,6	119.176,7

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	838,9	208,8
Periodenergebnis	124,2	-241,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	124,2	-241,8
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	120.585,5	120.413,3
Kurz- und Langfristige Schulden	96,5	48,5
Nettovermögen	120.489,0	120.364,8

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	9.282,1	8.950,0
Periodenergebnis	3.275,3	3.086,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3.275,3	3.086,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	40.424,7	40.149,5
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	40.424,7	40.149,4

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, OP4, BPL, VHC und OP3, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf, sowie in der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	3.798,3	3.015,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3.798,3	3.015,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	57.144,4	56.346,1
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	57.144,4	56.346,1

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	2.676,2	3.980,8
Periodenergebnis	291,3	1.260,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	291,3	1.260,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	26.417,8	27.885,7
Kurz- und Langfristige Schulden	3.681,0	5.440,2
Nettovermögen	22.736,8	22.445,4

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	4.636,6	4.220,3
Periodenergebnis	3.663,5	3.318,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3.663,5	3.318,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	112.218,6	111.416,2
Kurz- und Langfristige Schulden	81.330,1	80.791,1
Nettovermögen	30.888,5	30.625,1

VIE Office Park 3 BetriebsgmbH (OP3)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 99% VIEL

1% BPIB

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

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	4.024,9	3.912,9
Periodenergebnis	2.283,3	1.437,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.283,3	1.437,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	20.092,7	17.510,0
Kurz- und Langfristige Schulden	653,8	354,4
Nettovermögen	19.438,9	17.155,6

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 Superäädifikatsgebäude (Winterdienst- und Maintenance Halle) sowie die Verwaltung eigenen Vermögens.

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	2.024,1	1.946,2
Periodenergebnis	744,3	673,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	744,3	673,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	10.863,6	10.873,4
Kurz- und Langfristige Schulden	84,9	165,4
Nettovermögen	10.778,7	10.707,9

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	24,3	23,4
Periodenergebnis	100,7	2,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	100,7	2,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	729,7	732,5
Kurz- und Langfristige Schulden	109,9	213,5
Nettovermögen	619,7	519,0

VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 94% BPIB

6% IMB

Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Verwaltung von Flugbetriebsgebäuden.

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	1.476,2	1.470,6
Periodenergebnis	-78,4	-223,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-78,4	-223,9
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	82.449,0	83.207,7
Kurz- und Langfristige Schulden	73.809,4	74.489,7
Nettovermögen	8.639,6	8.718,0

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	6.163,2	-123,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	6.163,2	-123,1
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	7.120,8	15.231,9
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	14.274,4
Nettovermögen	7.120,8	957,5

Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH (OP4)**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€	2022	2021
Umsatzerlöse	1.787,9	1.219,6
Periodenergebnis	-2.174,2	-1.226,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-2.174,2	-1.226,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	59.346,9	61.110,4
Kurz- und Langfristige Schulden	64.609,8	64.199,2
Nettovermögen	-5.262,9	-3.088,8

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	0,0	25,0
Periodenergebnis	-3,8	354,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-3,8	354,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	32,6	1.676,8
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	9,0
Nettovermögen	32,5	1.667,8

Vienna Airport Technik GmbH (VAT)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen am Elektroanlagensektor. Weiters ist sie tätig in der Errichtung von elektrischen Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung, und in der Installation elektrischer Infrastruktur.

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	37.271,2	22.520,5
Periodenergebnis	441,7	344,2
Sonstiges Ergebnis	21,9	-11,3
Gesamtergebnis	463,5	332,9
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	9.158,5	8.175,3
Kurz- und Langfristige Schulden	5.510,1	4.990,3
Nettovermögen	3.648,4	3.184,9

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	44.145,3	29.313,5
Periodenergebnis	1.660,0	250,6
Sonstiges Ergebnis	360,3	65,7
Gesamtergebnis	2.020,3	316,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	26.723,8	26.774,4
Kurz- und Langfristige Schulden	10.376,6	12.447,6
Nettovermögen	16.347,2	14.326,8

Vienna AirportCity Event GmbH (VAC)

vormals Vienna AirportCity Conferencing & Co-Working GmbH (VAC)

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	1.632,2	582,0
Periodenergebnis	-27,4	-48,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-27,4	-48,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	2.470,4	2.503,9
Kurz- und Langfristige Schulden	2.748,6	2.754,7
Nettovermögen	-278,2	-250,8

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	8.426,8	3.632,1
Periodenergebnis	8,4	11,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	8,4	11,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1.313,3	1.574,9
Kurz- und Langfristige Schulden	789,5	1.059,5
Nettovermögen	523,8	515,4

VIE Airport Services GmbH (VAS)

vormals: GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	4.359,2	1.231,1
Periodenergebnis	86,0	18,8
Sonstiges Ergebnis	-44,6	-0,8
Gesamtergebnis	41,4	18,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1.305,1	840,5
Kurz- und Langfristige Schulden	807,1	383,9
Nettovermögen	498,0	456,6

VIE Airport Health Center GmbH (VHC)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIEL**Gegenstand des Unternehmens:** Die VHC bietet Dienstleistungen im Bereich der Gesundheit an.

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	1.015,1	4.410,8
Periodenergebnis	-141,2	1.237,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-141,2	1.237,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	4.140,8	4.390,7
Kurz- und Langfristige Schulden	114,8	223,5
Nettovermögen	4.026,0	4.167,1

VIE Bauberatungsholding GmbH (VBH)

vormals VIE FINANCE HOLDING GmbH

Sitz: Kottlingbrunn**Kapitalanteil:** 99,95% VIE
0,05% VIAB**Gegenstand des Unternehmens:** Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Build GmbH

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	36,0	468,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	36,0	468,8
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	337,4	11.670,6
Kurz- und Langfristige Schulden	240,7	109,9
Nettovermögen	96,7	11.560,7

VIE Build GmbH (VBG)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VBH**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der FWAG bzw. anderer Auftraggeber sowie auf die Erbringung von Beratungsleistungen im Zusammenhang von Bauvorhaben.

Beträge in T€	2022*	2021
Umsatzerlöse	394,9	n.a.
Periodenergebnis	11,6	n.a.
Sonstiges Ergebnis	0,0	n.a.
Gesamtergebnis	11,6	n.a.
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	244,0	n.a.
Kurz- und Langfristige Schulden	197,5	n.a.
Nettovermögen	46,6	n.a.

*Neugründung

„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 51% VIAS**Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung etc.

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	14.271,6	7.978,7
Periodenergebnis	611,8	151,9
Sonstiges Ergebnis	-36,6	-6,0
Gesamtergebnis	575,2	145,9
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	3.338,1	3.286,5
Kurz- und Langfristige Schulden	2.151,0	1.968,3
Nettovermögen	1.187,2	1.318,2

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-2,5	-3,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-2,5	-3,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	5.210,3	5.211,7
Kurz- und Langfristige Schulden	30,3	29,2
Nettovermögen	5.180,0	5.182,5

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	3,3	0,0
Periodenergebnis	-114,2	2,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-114,2	2,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	5.441,7	5.199,3
Kurz- und Langfristige Schulden	350,2	-6,4
Nettovermögen	5.091,5	5.205,7

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	4.937,1	-161,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	4.937,1	-161,8
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	5.089,2	146,2
Kurz- und Langfristige Schulden	16,1	10,3
Nettovermögen	5.073,1	135,9

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.278,0	187,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.278,0	187,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	38.839,0	37.564,4
Kurz- und Langfristige Schulden	8,2	11,6
Nettovermögen	38.830,7	37.552,8

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	1.121,0	623,0
Periodenergebnis	34,0	11,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	34,0	11,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	245,3	193,7
Kurz- und Langfristige Schulden	229,3	211,6
Nettovermögen	16,1	-18,0

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-58,9	-119,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-58,9	-119,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	73.325,7	73.968,8
Kurz- und Langfristige Schulden	8.189,9	8.774,2
Nettovermögen	65.135,8	65.194,7

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 (Liquidiert und Endkonsolidiert).

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-25,2	0,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-25,2	0,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	147,5	184,6
Kurz- und Langfristige Schulden	137,3	149,2
Nettovermögen	10,2	35,4

Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC)**Sitz:** La Valetta, Malta**Kapitalanteil:** 95,9% VIE Malta**Gegenstand des Unternehmens:** Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport p.l.c. (MIA).

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-51,6	-48,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-51,6	-48,8
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	50.220,8	50.279,7
Kurz- und Langfristige Schulden	14,3	21,5
Nettovermögen	50.206,5	50.258,1

Malta International Airport plc. (MIA)**Sitz:** Luqa, Malta**Kapitalanteil:** 10,1% VIE Malta
40,0% MMLC**Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des Flughafen Malta International Airport.

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	83.644,2	43.510,5
Periodenergebnis	38.200,4	6.494,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	38.200,4	6.494,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	281.788,5	239.427,8
Kurz- und Langfristige Schulden	112.949,9	109.023,0
Nettovermögen	168.838,7	130.404,8

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	3.106,1	2.451,3
Periodenergebnis	27,7	-186,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	27,7	-186,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	18.979,1	19.905,1
Kurz- und Langfristige Schulden	17.362,7	18.316,4
Nettovermögen	1.616,4	1.588,7

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	2.107,5	2.070,1
Periodenergebnis	517,5	491,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	517,5	491,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	16.632,9	17.211,5
Kurz- und Langfristige Schulden	15.825,3	16.921,4
Nettovermögen	807,6	290,1

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€	2022	2021
Umsatzerlöse	3.385,2	3.263,3
Periodenergebnis	120,6	76,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	120,6	76,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	4.002,0	3.909,0
Kurz- und Langfristige Schulden	2.351,1	2.378,8
Nettovermögen	1.650,9	1.530,3

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 Flugpassagiere; Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsverbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	10.027,1	766,7
Periodenergebnis	423,9	-152,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	423,9	-152,0

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2022	2021
Planmäßige Abschreibungen	1.917,5	1.916,6
Zinserträge	0,1	0,0
Zinsaufwendungen	90,2	100,1
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	20,6	-63,6
Beträge in T€	31.12.2022	31.12.2021
Kurzfristige Vermögenswerte	11.015,9	7.370,2
Langfristige Vermögenswerte	10.610,7	12.481,5
Kurzfristige Schulden	3.642,1	1.776,3
Langfristige Schulden	3.524,2	4.039,0
Nettovermögen	14.460,3	14.036,4

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

Beträge in T€	31.12.2022	31.12.2021
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15,2	16,4
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€	2022	2021
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	7.032,2	7.108,4
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	212,4	-76,2
Ausbezahlte Dividende und Kapitalrückzahlungen	0,0	0,0
Buchwert zum 31.12.	7.244,6	7.032,2

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€	2022*	2021
Umsatzerlöse	20.103,2	9.007,4
Periodenergebnis	2.026,4	326,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.026,4	326,4

* vorläufige Werte

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2022*	2021
Planmäßige Abschreibungen	1.058,1	891,0
Zinserträge	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	0,0	0,0
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	393,6	754,0

* vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2022*	31.12.2021
Kurzfristige Vermögenswerte	19.330,5	16.552,1
Langfristige Vermögenswerte	39.067,8	38.163,1
Kurzfristige Schulden	2.152,0	1.465,7
Langfristige Schulden	1.355,9	1.140,0
Nettovermögen	54.890,5	52.109,6

* vorläufige Werte

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

Beträge in T€	31.12.2022*	31.12.2021
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.625,3	15.027,6
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€	31.12.2022*	31.12.2021
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	33.730,9	33.255,7
Anpassung Gesamtergebnis (aperiodisch)		8,5
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.309,2	215,4
Sonstige	0,0	251,3
Ausbezahlte Dividende	0,0	0,0
Buchwert zum 31.12.	35.040,1	33.730,9

* 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 Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten.

Beträge in T€	2022	2021
Umsatzerlöse	697,0	578,0
Periodenergebnis	-75,0	-24,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-75,0	-24,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	n.a.	n.a.
Kurz- und Langfristige Schulden	n.a.	n.a.
Nettovermögen	626,4	702,0

Beträge in T€	31.12.2022	31.12.2021
Buchwerte der Anteile an nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen		
Buchwert der Anteile an SCA	399,5	393,7

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€	2022	2021
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 plc – der wesentliche nicht beherrschende Anteile enthält. Diese werden entsprechend den Rechnungslegungsmethoden des Konzerns erstellt und um die fortgeführten Anpassungen des beizulegenden Zeitwertes zum Erwerbszeitpunkt verändert. Der Teilkonzern Malta International Airport 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 2022

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	287.547,6	0,0	287.547,6	49.506,2	-49.506,2	0,0	
Kurzfristige Vermögenswerte	92.256,2	0,0	92.256,2	5.803,8	0,0	5.803,8	
Langfristige Schulden	90.036,9	0,0	90.036,9	0,0	0,0	0,0	
Kurzfristige Schulden	49.521,3	-74,3	49.447,0	30,4	-25,0	5,5	
Nettovermögen	268.653,2	74,3	268.727,4	55.279,6	-49.481,2	5.798,4	
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	123.870,6		123.870,6	3.050,0	-2.052,2	997,8	124.868,4
Umsatzerlöse	88.016,9	0,0	88.016,9	0,0	0,0	0,0	
Periodenergebnis	37.435,1	0,0	37.435,1	4.885,6	12,5	4.898,0	
Sonstiges Ergebnis	233,4	0,0	233,4	0,0	0,0	0,0	
Gesamtergebnis	37.668,6	0,0	37.668,6	4.885,6	12,5	4.898,0	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	19.301,5	0,0	19.301,5	938,5	0,5	939,0	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	120,4	0,0	120,4	0,0	0,0	0,0	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	19.421,9	0,0	19.421,9	938,5	0,5	939,0	20.360,9
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	49.387,8			4.884,1			
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-47.581,2			0,0			
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	0,0			0,0			
Dividende an nicht beherrschende Anteile	0,0			0,0			0,0
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.806,6			4.884,1			

Geschäftsjahr 2021

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	288.718,5	0,0	288.718,5	49.506,2	-49.506,2	0,0	
Kurzfristige Vermögenswerte	50.054,3	0,0	50.054,3	919,7	0,0	919,7	
Langfristige Schulden	90.386,7	0,0	90.386,7	0,0	0,0	0,0	
Kurzfristige Schulden	45.809,0	-62,3	45.746,8	31,8	-12,5	19,4	
Nettovermögen	230.984,6	62,3	231.046,9	50.394,0	-49.493,7	900,3	
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	104.448,7		104.448,7	2.111,6	-2.052,8	58,8	104.507,5
Umsatzerlöse	47.433,0	0,0	47.433,0	0,0	0,0	0,0	
Periodenergebnis	5.692,1	0,0	5.692,1	-210,6	12,5	-198,1	
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Gesamtergebnis	5.692,1	0,0	5.692,1	-210,6	12,5	-198,1	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	2.934,8	0,0	2.934,8	-32,9	0,5	-32,3	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	2.934,8	0,0	2.934,8	-32,9	0,5	-32,3	2.902,5
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	10.343,1			-202,5			
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-14.651,4			0,0			
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	476,0			0,0			
Dividende an nicht beherrschende Anteile	0,0			0,0			0,0
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-3.832,3			-202,5			

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, am 16. März 2023

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der
Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat,

und ihrer Tochtergesellschaften („der Konzern“), bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Geldflussrechnung und der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 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.

Werthaltigkeit von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

→ Das Risiko für den Abschluss

Der Werthaltigkeit von Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien kommt besondere Bedeutung zu, weil im Konzernabschluss der Gesellschaft diese Posten mit EUR 1.478 Mio rund 66 % der Bilanzsumme repräsentieren.

Das Management der Gesellschaft prüft an jedem Abschlussstichtag, ob Anhaltspunkte (Triggering Events) für Wertminderungen 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 der Verkaufskosten. Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte erfolgt als Barwert der zukünftig erzielbaren Zahlungsmittelströme mittels eines anerkannten Discounted Cash Flow-Verfahrens. Sollte der beizulegende Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten unter dem Buchwert liegen erfolgt zusätzlich die Ermittlung des Nutzungswerts.

Den Werthaltigkeitstests liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Die Werthaltigkeit ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Managements hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse, 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 und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien.

→ 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 Konzeption und Einrichtung ausgewählter interner Kontrollen beurteilt.
- » 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. Weiters 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 Planungsrechnungen abgestimmt. 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 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.
- » Die betroffenen Buchwerte haben wir mit der Anlagenbuchhaltung abgestimmt. Weiters haben wir beurteilt, ob die qualitativen und quantitativen Angaben zur Werthaltigkeit der Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien im Konzernanhang angemessen sind.

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.

Den konsolidierten Corporate Governance Bericht und den Bericht des Aufsichtsrats 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 keine Art der Zusicherung darauf.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen 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 27. Mai 2022 als Abschlussprüfer gewählt und am 25. Juli 2022 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2022 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.

Auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin

Die für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Frau Mag. Heidi Schachinger.

Wien, 17. März 2023

KPMG Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger

Wirtschaftsprüferin

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022



Die Flughafen Wien AG

Beschreibung des Geschäftsmodells

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

Die Geschäftstätigkeit der Flughafen Wien AG ist in mehrere Bereiche unterteilt.

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

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

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

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

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

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Das makroökonomische Umfeld, Wirtschaftswachstum, 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 und der CEE-Region (Zentral- und Osteuropa) betroffen. Das gilt auch für die Flughäfen Malta und Košice, welche zusätzlich auch von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in ihrer Region wesentlich beeinflusst werden. Wichtige Faktoren für die Entwicklung des FWAG-Konzerns sind auch die ökonomische und politische Lage im Fernen, Mittleren und Nahen Osten sowie in Russland, wie auch der kriegerische Angriff Russlands auf die Ukraine (siehe dazu auch Risikobericht).

Die starke Erholung der Weltwirtschaft von den negativen Einflüssen der Corona-Pandemie und den Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung der Krankheit hat im Jahr 2022 einen erheblichen Dämpfer erlitten. Bedingt durch den militärischen Konflikt zwischen Russland und der Ukraine sowie die noch immer spürbaren Folgen der Pandemie, haben Versorgungsunsicherheiten und Irritationen der Lieferketten die Inflationsraten rund um den Globus auf ein jahrzehntelang nicht mehr gesehenes Niveau getrieben. Als Reaktion auf diesen starken Geldwertverfall reagierten die meisten Zentralbanken mit deutlichen Erhöhungen der Leitzinssätze und nahmen damit bewusst ein Abkühlen der jeweiligen Ökonomien in Kauf.

Über das Gesamtjahr 2022 gesehen, wird das globale Wirtschaftswachstum von 6,2% im Jahr 2021 auf voraussichtlich 3,4% zurückgehen. Die Euro-Zone kam im Vergleich mit einem Wachstumsrückgang von 5,3% im Jahr 2021 auf voraussichtlich 3,5% vorerst noch glimpflich davon. Für Österreich ergibt sich durch den vergleichbar hohen Anteil des Tourismussektors an der Wirtschaftsleistung im Jahr 2022 sogar ein Wirtschaftswachstum in Höhe von 4,7% (2021: 4,6%) (Quelle: WIFO Reports on Austria 01/2023, International Monetary Fund, Jan. 2023).

Unter der Annahme einer Stabilisierung der Gasliefermengen von Russland nach Europa, langfristig stabiler Inflationserwartungen und - trotz des erhöhten Zinsniveaus – begrenzter rezessiver Effekte, wird für 2023 mit einem globalen Wirtschaftswachstum von 2,9% gerechnet. Die Euro-Zone ist mit einem prognostizierten Wirtschaftswachstum von nur 0,7% in 2023 (USA: 1,4%) überdurchschnittlich stark betroffen. Nach dem vergleichsweise robusten Wirtschaftswachstum 2022 von 4,7% wird die österreichische Wirtschaft im Jahr 2023 mit einem erwarteten BIP-Plus von bloß 0,3% nahezu stagnieren (Quelle: WIFO Reports on Austria 01/2023, International Monetary Fund, Jan. 2023).

Ein weiterer entscheidender Faktor für die globale, europäische und österreichische Konjunktorentwicklung ist die durch den russischen Angriffskrieg deutlich gestiegene Inflation. Die Preise sowohl für energetische als auch nicht energetische Rohstoffe sind 2022 markant angestiegen und trieben die Inflation in Österreich auf 8,6%. Für 2023 wird wegen der wieder rückläufigen Energiepreise eine geringere Inflationsrate von 6,5% prognostiziert. Die Inflation verbleibt dennoch auf einem hohen Niveau. Erst 2024 (3,6%) und 2025 (2,9%) ist mit einer Normalisierung der Teuerungsrate in Richtung des langfristigen Inflationsziels der EZB von 2% zu rechnen. (Quelle: OeNB - Gesamtwirtschaftliche Prognose, 12/2022)

Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft und Reisetätigkeit

Nach zwei Jahren Pandemie mit rückläufigen Nächtigungszahlen konnten die Nächtigungen im Jahr 2022 mit insgesamt plus 72,2% erstmals wieder deutlich zulegen. Besonders die in 2020 und 2021 stärker eingebrochenen Nächtigungen ausländischer Gäste konnten mit plus 96,3% einen überproportionalen Beitrag zu dieser Erholung im Vergleich zu österreichischen Gästen (+31,4%) leisten. (Quelle: Statistik Austria)

Die Erholung des Tourismus zeigt sich auch in der Reisetätigkeit der Österreicher. Während in Q1-3/2021 nur 12,3 Mio. Urlaubsreisen getätigt wurden, stieg dieser Wert im gleichen Zeitraum 2022 auf 18,9 Mio. an, was einem Plus von über 53% entspricht. Den größten Zuwachs verzeichneten Urlaubsreisen in das Ausland (+ 98%), aber auch Reisen innerhalb Österreichs stiegen um rund 23%. Auch Geschäftsreisen verzeichneten in Q1-3/2022 ein starkes Plus von 81,2% (Inland +64,2%, Ausland +101,9%). (Quelle: Statistik Austria)

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien

Deutlicher Anstieg der Passagierzahlen (+127,6%) gegenüber dem Vorjahr

Verkehrskennzahlen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019
Gesamtpassagiere (in Mio.)	23,7	127,6%	10,4	31,7
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	17,8	126,9%	7,8	24,3
davon Transferpassagiere (in Mio.)	5,8	130,3%	2,5	7,2
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,1	93,3%	0,0	0,2
Flugbewegungen	188.412	68,9%	111.567	266.802
MTOW (in Mio. Tonnen)	7,9	66,0%	4,7	10,9
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	250.637	-4,1%	261.299	283.806
Sitzladefaktor in %	77,6	n.a.	62,5	77,3
Anzahl der Destinationen	211	11,1%	190	217
Anzahl der Airlines	69	4,5%	66	77

Hinweis: In den Tabellen zur Verkehrsentwicklung wird neben dem Berichtsjahr 2022 und der Vorjahresperiode 2021 auch das Vorkrisen-niveau (Jahr 2019) angegeben.

Im Jahr 2022 zählte der Flughafen Wien insgesamt 23.682.133 Passagiere, das entspricht einem starken Anstieg von 127,6% im Vergleich zu 2021. Die Auswirkungen der globalen COVID-19 Krise waren vor allem noch im Verlauf des ersten Quartals 2022 spürbar. Durch den Ende Februar ausgebrochenen Krieg in der Ukraine wurden alle Flüge von Wien nach Russland und in die Ukraine eingestellt. Die direkten Auswirkungen auf den Flughafen Wien betrug rund 4% des Passagier-volumens. Durch die Aufhebung und Lockerung zahlreicher Reiserestriktionen legte das Interesse an Flugreisen insbesondere gegen Ende des ersten Quartals, aber vor allem mit Beginn des Sommerflugplans deutlich zu. Die Entwicklung wurde unter anderem durch den Wegfall des 3G-Nachweises bei der Einreise nach Österreich per 16. Mai gefördert. Das passagierstärkste Quartal in diesem Jahr war das dritte Quartal mit insgesamt 8,2 Mio. Reisenden. Mehr als ein Drittel der Gesamtpassagiere wurden in diesem Quartal abgefertigt. Auch der stärkste Tag des Jahres 2022 fiel in diesen Zeitraum. Am Sonntag, den 31. Juli, wurden insgesamt 102.670 Passagiere abgefertigt und an 42 weiteren Tagen mehr als 90.0000 Reisende. Im vierten Quartal sorgten u.a. die österreichweit einheitlichen Herbstferien Ende Oktober für einen weiteren Passagieraufschwung.

Der Flughafen Wien liegt mit seiner Pünktlichkeit in Europa im absoluten Spitzenfeld und platzierte sich laut dem Flugplandaten-Unternehmen OAG auch 2022 an dritter Stelle der pünktlichsten Flughäfen in Europa (Flughäfen 2019 mit über 20 Mio. Passagiere).

Die Anzahl der Lokalpassagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr auf 17.809.927 Fluggäste, das entspricht einem Wachstum von 126,9%. Die Zahl der Transferpassagiere legte gegenüber dem Vorjahr um 130,3% auf 5.794.588 Reisende zu.

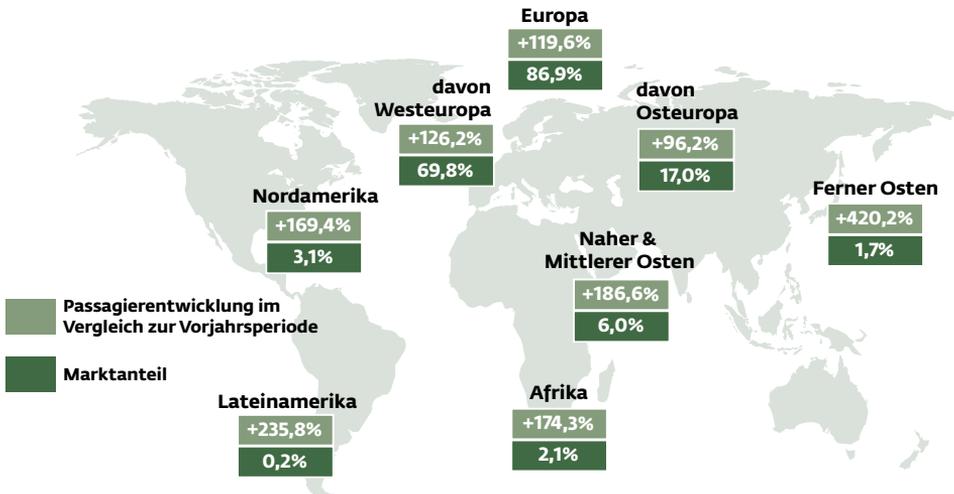
Im Vergleich zu 2021 entwickelten sich bis auf das Frachtaufkommen alle allgemeinen Kennzahlen positiv: Die Anzahl der Flugbewegungen ist um 68,9% auf 188.412 Starts und Landungen gestiegen. Die durchschnittliche Auslastung (Sitzladefaktor) der Passagierflüge erhöhte sich um 15,1 Prozentpunkte auf 77,6%. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) steigerte sich um 66,0% auf 7.856.315 Tonnen. Das Frachtaufkommen reduzierte sich hingegen um 4,1% auf 250.637 Tonnen.

2022 wurde der Flughafen Wien von 69 Fluglinien angefliegen, die 211 Destinationen in 65 Ländern im Linienverkehr bedienten.

Passagierentwicklung am Flughafen Wien

→ Aufkommen abfliegender Passagiere (Linie & Charter) 2022 nach Regionen

Regionen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019	Anteil 2022	Anteil 2021	Anteil 2019
Westeuropa	8.230.803	126,2%	3.638.751	10.717.728	69,8%	70,2%	68,0%
Osteuropa	2.008.215	96,2%	1.023.344	2.755.423	17,0%	19,7%	17,5%
Ferner Osten	196.254	420,2%	37.727	698.436	1,7%	0,7%	4,4%
Naher und Mittlerer Osten	711.710	186,6%	248.317	797.495	6,0%	4,8%	5,1%
Nordamerika	364.053	169,4%	135.124	459.377	3,1%	2,6%	2,9%
Afrika	251.778	174,3%	91.781	333.305	2,1%	1,8%	2,1%
Lateinamerika	21.866	235,8%	6.512	593	0,2%	0,1%	0,0%
Gesamt	11.784.679	127,4%	5.181.556	15.762.357	100,0%	100,0%	100,0%



Abgeflogene Passagiere, Entwicklung 2022 im Vergleich zu 2021 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2022

Im Gesamtjahr 2022 konnten alle Regionen gegenüber dem Vorjahr einen Passagierzuwachs verzeichnen. Die folgenden Zahlen beziehen sich jeweils auf abfliegende Passagiere.

Nach Westeuropa erhöhte sich das Passagieraufkommen um 126,2% auf 8.230.803 Reisende. Der Marktanteil dieser Region am Gesamtaufkommen reduzierte sich im Vergleich zur Vorjahresperiode marginal um 0,4 Prozentpunkte auf 69,8%.

In die Region Osteuropa stieg die Anzahl der Passagiere um +96,2% auf 2.008.215. Der Anteil der Reisenden am Gesamtaufkommen verringerte sich auch bedingt durch den Krieg in der Ukraine um 2,7 Prozentpunkte auf 17,0%.

Destinationen im Fernen Osten verzeichneten gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 420,2% auf 196.254 Passagiere, wodurch sich deren Anteil am Gesamtpassagieraufkommen von 0,7% auf 1,7% mehr als verdoppelte.

In den Nahen und Mittleren Osten wurden 711.710 Reisende gezählt – ein Plus von 186,6%. Der Anteil dieser Region am Passagieraufkommen erhöhte sich um 1,2 Prozentpunkte auf 6,0%.

Nach Nordamerika stieg die Anzahl der Fluggäste um 169,4% auf 364.053, was einem Marktanteil von 3,1% nach 2,6% im Vorjahr entspricht.

Afrika zog mit 251.778 Reisenden um 174,3% mehr Fluggäste an. Der Anteil am Passagieraufkommen erhöhte sich leicht von 1,8% auf 2,1%.

Die Region Lateinamerika zählte 21.866 Passagiere, was einem Plus von 235,8% entspricht. Der Marktanteil am Passagieraufkommen in diese Region erhöhte sich um 0,1 Prozentpunkte auf 0,2%.

→ Die 5 passagierstärksten Destinationen 2022 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019
1. London	515.095	353,2%	113.645	707.002
2. Paris	369.560	139,6%	154.219	514.760
3. Istanbul	368.186	78,6%	206.123	369.986
4. Frankfurt	361.449	95,5%	184.852	562.166
5. Amsterdam	310.283	101,6%	153.897	475.165

→ Entwicklung des Passagieraufkommens im zentral- und osteuropäischen Raum 2022 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019
1. Bukarest	216.766	127,1%	95.462	312.843
2. Warschau	169.022	164,4%	63.930	192.884
3. Sofia	135.307	103,1%	66.625	173.492
4. Belgrad	101.936	108,6%	48.870	101.230
5. Tirana	100.242	49,9%	66.874	90.402
6. Pristina	94.804	45,3%	65.261	57.605
7. Podgorica	79.764	91,4%	41.676	42.004
8. Prag	77.676	360,7%	16.859	87.049
9. Riga	75.146	216,3%	23.761	66.219
10. Krakau	73.849	> 500%	1.655	63.698
Sonstige	883.703	66,0%	532.371	1.567.997
Abfliegende Passagiere	2.008.215	96,2%	1.023.344	2.755.423

→ Entwicklung des Passagieraufkommens Langstrecke 2022
(abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019
1. Bangkok	112.555	> 500%	8.677	178.010
2. Newark	75.419	115,2%	35.045	67.295
3. Chicago	68.937	93,0%	35.724	80.342
4. Toronto	58.429	266,4%	15.945	76.248
5. Washington	49.816	59,8%	31.176	56.481
6. New York	46.325	236,8%	13.753	62.470
7. Addis Abeba	34.994	86,8%	18.730	39.813
8. Montreal	32.669	> 500%	3.481	39.664
9. Los Angeles	32.458	n.a.	0	56.732
10. Male	25.367	63,5%	15.512	9.358
Sonstige	103.380	264,4%	28.372	569.845
Abfliegende Passagiere	640.349	210,2%	206.415	1.236.258

→ Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen und
Mittleren Osten 2022 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019
1. Tel Aviv	262.875	177,2%	94.816	299.119
2. Dubai	166.561	121,1%	75.339	211.893
3. Doha	80.348	176,0%	29.107	116.397
4. Amman	61.602	210,8%	19.822	50.129
5. Abu Dhabi	53.006	> 500%	2.906	0
Sonstige	87.318	231,7%	26.327	119.957
Abfliegende Passagiere	711.710	186,6%	248.317	797.495

→ Passagieraufkommen nach Airlines 2022

Fluglinie	2022	Veränderung zu 2021	2021	2019	Anteil 2022	Anteil 2021	Anteil 2019
Austrian	11.144.003	123,1%	4.995.915	13.673.856	47,1%	48,0%	43,2%
Ryanair/Lauda	4.946.744	152,8%	1.956.721	2.656.939	20,9%	18,8%	8,4%
Wizz Air	1.600.351	77,1%	903.850	2.080.809	6,8%	8,7%	6,6%
Turkish Airlines	574.977	80,7%	318.256	550.309	2,4%	3,1%	1,7%
Eurowings	482.731	156,5%	188.188	2.277.788	2,0%	1,8%	7,2%
Lufthansa	412.371	178,5%	148.068	730.061	1,7%	1,4%	2,3%
Emirates	311.360	108,3%	149.503	415.533	1,3%	1,4%	1,3%
KLM Royal Dutch Airlines	305.033	77,6%	171.778	379.618	1,3%	1,7%	1,2%
Pegasus Airlines	299.579	93,3%	155.002	291.831	1,3%	1,5%	0,9%
Iberia	281.753	193,3%	96.067	304.067	1,2%	0,9%	1,0%
Sonstige	3.323.231	151,3%	1.322.175	8.301.378	14,0%	12,7%	26,2%
davon Lufthansa-Gruppe ¹⁾	12.311.095	123,4%	5.509.617	17.318.078	52,0%	52,9%	54,7%
davon Low-Cost Carrier	7.322.493	127,1%	3.224.205	7.663.225	30,9%	31,0%	24,2%
Passagiere Gesamt	23.682.133	127,6%	10.405.523	31.662.189	100,0%	100,0%	100,0%

1) Lufthansa Gruppe: Austrian, Brussels Airlines, Eurowings, Lufthansa und SWISS

Entwicklung der größten Airlines am Flughafen Wien

Durch die Erholung des Verkehrs in der Luftfahrt beförderte Austrian, der größte Kunde am Standort, im vergangenen Jahr 2022 insgesamt 11.144.003 Passagiere. Die Airline konnte im Jahr 2022 gegenüber 2021 einen Anstieg der Fluggäste von 123,1% verzeichnen. Der Marktanteil von Austrian am Gesamtpassagieraufkommen gegenüber 2021 ist dennoch leicht um 0,9 Prozentpunkte auf 47,1% gesunken.

Der zweitgrößte Carrier am Flughafen Wien, Ryanair/Lauda, verzeichnete im Jahr 2022 4.946.744 Passagiere, was einem Zuwachs von 152,8% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Marktanteil konnte um 2,1 Prozentpunkte auf 20,9% gesteigert werden.

Wizz Air verbuchte einen Passagieranstieg von 77,1% auf 1.600.351 Reisende im Jahr 2022. Der Marktanteil verringerte sich gegenüber 2021 um 1,9 Prozentpunkte auf 6,8%.

Leichter Rückgang beim Frachtaufkommen (minus 4%)

Die gesamte umgeschlagene Frachtmenge am Flughafen 2022 (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 250.637 Tonnen, was einem Rückgang um 4,1% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Frachtmenge liegt damit noch 11,7% unter dem Jahr 2019.

Das von der Flughafen Wien AG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 203.567 Tonnen, was einem Minus von 3,1% gegenüber 2021 und einem durchschnittlichen Marktanteil von 81,2% entspricht.

Während das Volumen der abgefertigten Luftfracht am Flughafen Wien im Vergleich zum Vorjahr mit 169.448 Tonnen stabil blieb (minus 0,2%), sank das Trucking-Volumen um 11,3% auf einen Wert von 81.149 Tonnen. Innerhalb der Luftfracht gab es beim Belly-Verkehr durch

die Wiederaufnahme zahlreicher Langstreckenverbindungen eine satte Steigerung um 49,3%, während das Volumen des Frachter-Segments insbesondere aufgrund des Ausbleibens des Charter-Verkehrs um 18,6% sank. Rückgängen im Import (minus 10,2%) stand ein Wachstum bei den Exportmengen (plus 5,3%) gegenüber.

Generell folgt dieser Fracht-Rückgang einem globalen Trend, im europäischen Vergleich konnte sich der Flughafen Wien mit dem moderaten Rückgang von 4,1% gut behaupten. Hemmende Faktoren für die Fracht-Entwicklung stellten vor allem globale Lieferengpässe, der Krieg in der Ukraine, die Corona-Situation in China, die Angst vor einer globalen Rezession und die erhöhte Inflation dar.

Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie die Methodik der Anpassungen für 2022 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt.

Die Novellierung des FEG aufgrund der Covid-19-Pandemie führte zu folgenden Änderungen bei der Berechnung der Flughafenentgelte:

Die Flughafenentgelte am Flughafen Wien werden gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet vom 1.8. bis 31.7.) angepasst. Diese Regelung endet einerseits mit dem Ablauf des 31. Dezember 2026. Das bedeutet, dass die Flughäfen im Entgeltantrag 2026 wieder zur bestehenden Formel zurückkehren und mit 1. Jänner 2027 wieder die bestehende Formel anwenden.

Sollte sich die Branche andererseits aber rascher erholen, ist eine schnellere Rückkehr zur bestehenden Formel vorgesehen. Das ist dann der Fall, wenn ein dreijähriger Durchschnitt der Verkehrsmenge (MTOW, Treibstoffmenge, Passagierzahl) den dreijährigen Durchschnitt von 1.8.2016 bis 31.7.2019 übersteigt.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die Flughafen Wien AG folgende Änderungen der Entgelte ab 1.1.2022, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden:

- | | |
|---|--------|
| » Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: | +1,75% |
| » Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: | +1,75% |
| » Infrastrukturentgelt Betankung: | +1,75% |

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) betrug € 0,70/abfliegender Passagier.

Die Flughafen Wien AG hat zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2022 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 8,60/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 12,60/abfliegender Transferpassagier gesenkt. Der Transferincentive wurde gestrichen.

Ergänzend wurde mit dem Volumen-Incentive das nachhaltige Passagiervolumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert und mit dem Transfer-Security-Incentive die Rolle des Flughafen Wien als Hubairport weiter gestärkt.

Umsatzentwicklung

Nach dem pandemiebedingten Rückgang der Umsatzerlöse im Jahr 2020, konnten die Umsatzerlöse im Jahr 2021 und 2022 wieder zulegen. Der Umsatz der Flughafen Wien AG lag mit € 605,6 Mio. um 68,9% über der Vergleichsperiode (2021: € 358,6 Mio.).

Die Airport-Erträge verdoppelten sich durch Passagierwachstum im Berichtsjahr auf € 305,8 Mio. (2021: € 154,0 Mio.). Der Anstieg des MTOW und das Bewegungswachstum führten zu einem Anstieg der Landeentgelte um 66,3% auf € 72,1 Mio. Das Fluggastentgelt (ohne PRM) konnte im Berichtsjahr aufgrund des Passagierwachstum (Gesamtpassagiere am Flughafen Wien plus 127,6%) auf € 182,5 Mio. zulegen (2021: € 90,4 Mio.). Das Sicherheitsentgelt liegt mit € 101,3 Mio. ebenfalls um 131,1% über dem Vorjahr. Die Ermäßigungen erhöhten sich in Summe um 103,7% auf € 91,7 Mio.

Im Jahr 2022 konnten die Abfertigungserträge um 35,5% auf € 112,8 Mio. zulegen (2021: € 83,2 Mio.). Die Erlöse aus dem Ramp Handling in Höhe von € 62,7 Mio. liegen um € 24,9 Mio. über dem Niveau von 2021. Die Traffic Erlöse verzeichneten ebenfalls ein Plus von 62,0% auf € 10,7 Mio. Die Ermäßigungen aus Abfertigungserträgen beliefen sich auf € 1,0 Mio. (2021: € 0,9 Mio.). Die Fracht-Erlöse lagen mit € 26,8 Mio. (2021: € 29,0 Mio.) leicht unter dem Vorjahreswert. Die Erlöse aus Einzelleistungen beliefen sich auf € 13,6 Mio. (2021: € 10,7 Mio.). Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) beläuft sich auf 87,0% (2021: 88,6%).

Die Non-Aviation-Erlöse inklusive Erlöse von Konzerngesellschaften erhöhten sich im Jahr 2022 in Summe um 54,1% bzw. € 65,7 Mio. auf € 187,0 Mio. Positiv entwickelten sich die Miet- und Konzessionserträge (inkl. Loungen), welche um € 60,5 Mio. auf € 129,6 Mio. stiegen. Die Erträge aus Leistungen an Konzerngesellschaften legten ebenfalls um 28,6% auf € 31,0 Mio. zu.

Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2022 im Überblick:

Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung

Beträge in € Mio.	2022	Veränderung	2021
Umsatzerlöse	605,6	68,9%	358,6
Sonstige betriebliche Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen)	20,3	-71,2%	70,6
Betriebsleistung	625,9	45,8%	429,2
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-416,1	28,1%	-324,9
EBITDA	209,8	101,1%	104,3
Abschreibungen	-91,1	-4,6%	-95,5
EBIT	118,6	n.a.	8,8
Finanzergebnis	8,6	89,6%	4,6
EBT	127,3	n.a.	13,3
Steuern	-30,0	n.a.	1,5
Jahresüberschuss	97,3	n.a.	14,8

Im Jahr 2022 stieg der Umsatz der Flughafen Wien AG aufgrund des Passagier- und Bewegungswachstums um 68,9% bzw. € 247,0 Mio. auf € 605,6 Mio. Die Aviation-Erträge legten um 76,4% auf € 418,6 Mio. zu. Auch die Non-Aviation-Erlöse verzeichneten ein Plus um 54,1% auf € 187,0 Mio.

Die aktivierten Eigenleistungen stiegen im Vorjahresvergleich um 132,5% auf € 2,3 Mio. (2021: € 1,0 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Erträge (exkl. aktivierter Eigenleistungen) liegen mit € 18,0 Mio. deutlich unter dem Vorjahresniveau (2021: € 69,6 Mio.). Dies ist auf den Rückgang der sonstigen Unterstützungsmaßnahmen im Zusammenhang mit COVID-19 zurückzuführen. Während im Vorjahr u.a. noch € 47,0 Mio. für Kurzarbeitshilfen erfasst wurden, waren es im Berichtsjahr durch die Beendigung der Kurzarbeit mit Q1/2022 nur € 7,6 Mio. Gegenläufig wirkten höhere Auflösungen von Rückstellungen in Höhe von € 6,3 Mio. (2021: € 1,8 Mio.). Die Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen beliefen sich auf € 0,2 Mio. (2021: € 0,2 Mio.).

Betriebsaufwand um 20,7% auf € 507,3 Mio. gestiegen

Beträge in € Mio.	2022	2021
Materialaufwand, bezogene Leistungen	66,4	44,8
Personalaufwand	190,2	187,3
Sonstiger betrieblicher Aufwand	159,6	92,8
Abschreibungen (inkl. außerplanmäßiger Abschreibung)	91,1	95,5
Summe Betriebsaufwand	507,3	420,4

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen erhöhten sich in Summe um € 21,5 Mio. auf € 66,4 Mio. Die Energieaufwendungen stiegen um € 5,8 Mio. auf € 18,2 Mio. Der höhere Verbrauch von Treibstoffen und Material führte zu einem Anstieg der Materialaufwendungen um € 5,0 Mio. auf € 13,5 Mio. Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen in Höhe

von € 34,6 Mio. legten im Vergleich zum Vorjahr zu (2021: € 23,9 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf höhere bezogene Sicherheitsdienstleistungen der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) zurückzuführen.

Der Personalaufwand erhöhte sich in Summe um 1,5% bzw. € 2,9 Mio. auf € 190,2 Mio. (2021: € 187,3 Mio.), wobei die Löhne um € 7,2 Mio. auf € 71,9 Mio. anstiegen. Die Gehälter erhöhten sich um € 5,5 Mio. auf € 79,3 Mio. Bis Ende des ersten Quartals 2022 wurde die mit 16. März 2020 am Standort Wien eingeführte COVID-19-Kurzarbeit weitergeführt. Die Förderungen im Zusammenhang mit der Kurzarbeit wurden in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Die gesamte durchschnittliche Mitarbeiterzahl (Arbeiter und Angestellte, FTE) sank um 6,6% auf 2.657 Mitarbeiter (2021: 2.846). Durch parameterbedingte Rückstellungsveränderungen wurde im Berichtsjahr ein Ertrag für Abfertigungen unter Berücksichtigung der betrieblichen Mitarbeitervorsorgekasse in Höhe von € 6,4 Mio. erfasst (2021: Aufwand in Höhe von € 5,3 Mio.). Die Aufwendungen für die Altersversorgung verringerten sich um € 1,4 Mio. auf € 0,8 Mio. (2021: € 2,2 Mio.). Weiters sind im Personalaufwand Dotierungen sonstiger Personalarückstellungen (u.a. Unterauslastung) in Höhe von rund € 10,3 Mio. enthalten. Die Aufwendungen für Sozialabgaben erhöhten sich hingegen leicht um € 2,1 Mio. auf € 42,6 Mio. (2021: € 40,5 Mio.). Die sonstigen Sozialaufwendungen stiegen ebenfalls um € 1,1 Mio. auf € 2,0 Mio. (2021: € 0,8 Mio.).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Jahr 2022 betriebsbedingt auf € 159,6 Mio. (2021: € 92,8 Mio.) an. Wesentlich getrieben wurde dies durch die Erhöhung der Fremdleistungen von Konzerngesellschaften, welche um € 30,3 Mio. auf € 86,9 Mio. stiegen. Auch die extern bezogenen Fremdleistungen erhöhten sich um € 8,5 Mio. auf € 12,8 Mio. Die Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation verzeichneten einen Anstieg um € 8,3 Mio. auf € 9,7 Mio. Im Berichtsjahr mussten Forderungen im Ausmaß von € 5,9 Mio. (2021: € 0,6 Mio.) wertberichtigt werden.

EBITDA steigt um € 105,5 Mio. auf € 209,8 Mio.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen Wien AG erhöhte sich im Berichtsjahr um € 105,5 Mio. auf € 209,8 Mio. (2021: € 104,3 Mio.).

Abschreibungen von € 91,1 Mio.

Beträge in € Mio.	2022	2021
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	91,1	95,5
Investitionen (inkl. Finanzanlagen)	38,7	36,3

2022 wurden € 0,5 Mio. in immaterielles Anlagevermögen sowie € 38,2 Mio. in Sachanlagevermögen investiert (inkl. Umbuchungen). Im Vorjahr wurde eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von € 0,4 Mio. erfasst. Siehe dazu die Ausführungen im Anhang.

Die planmäßigen Abschreibungen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um € 4,0 Mio. auf € 91,1 Mio. (2021: € 95,2 Mio.).

EBIT auf € 118,6 Mio. verbessert (2021: € 8,8 Mio.)

Aufgrund des Umsatzwachstums stieg das EBIT der Flughafen Wien AG um € 109,9 Mio. auf € 118,6 Mio. (2021: € 8,8 Mio.).

Positives Finanzergebnis von € 8,6 Mio. (2021: € 4,6 Mio.)

Das Finanzergebnis erhöhte sich im Berichtsjahr um € 4,1 Mio. auf € 8,6 Mio. Dies ist einerseits auf höhere Zinserträge in Höhe von € 2,3 Mio. (2021: € 1,2 Mio.) und andererseits auf geringere Zinsaufwendungen in Höhe von € 12,3 Mio. (2021: € 14,5 Mio.) zurückzuführen.

Ergebnis vor Steuern auf € 127,3 Mio. gesteigert (2021: € 13,3 Mio.)

In Summe erzielte die Flughafen Wien AG 2022 ein positives Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von € 127,3 Mio. (2021: € 13,3 Mio.). Der Steueraufwand betrug € 30,0 Mio. (Steuerertrag 2021: € 1,5 Mio.). Der Jahresüberschuss beträgt daher Berichtsjahr € 97,3 Mio. (2021: € 14,8 Mio.).

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur der Flughafen Wien AG

	2022	2021
Aktiva		
Anlagevermögen in %	75,6	85,4
Umlaufvermögen ¹ in %	24,4	14,6
Summe Aktiva in T€	1.901.030,5	1.767.353,1
Passiva		
Eigenmittel ² in %	59,0	57,8
Fremdkapital in %	41,0	42,2
Summe Passiva in T€	1.901.030,5	1.767.353,1

1) Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern

2) Inklusive Investitionszuschüssen

Die Bilanzsumme der Flughafen Wien AG belief sich zum 31. Dezember 2022 auf € 1.901,0 Mio. und stieg damit gegenüber 2021 um 7,6% (2021: € 1.767,4 Mio.). Die Anlagenintensität des Tätigkeitsfeldes der Gesellschaft spiegelt sich im Anteil des Anlagevermögens von 75,6% (2021: 85,4%) wider. Das Umlaufvermögen nahm vor allem im Bereich der sonstigen Forderungen aus der Veranlagung von Termineinlagen zu.

Die Eigenmittelquote (inkl. Investitionszuschüssen) legte im Vergleich zu 2021 um 1,2 Prozentpunkte auf 59,0% zu. Trotz höherer Rückstellungen reduzierte sich die Fremdkapitalquote durch die höhere Bilanzsumme auf 41,0% (2021: 42,2%).

Bilanzaktiva

Das Anlagevermögen sank im Berichtsjahr um 4,9% von € 1.509,8 Mio. auf € 1.436,6 Mio. aufgrund der im Vergleich zu den Abschreibungen geringeren Investitionen. Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 27,2% auf € 8,9 Mio. (2021: € 12,2 Mio.). Den Zugängen inkl. Umbuchungen von € 0,5 Mio. stehen Abschreibungen von € 3,8 Mio. gegenüber.

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.041,0 Mio. die größte Position des Vermögens dar: Hier stehen Zugänge (inkl. Umbuchungen) von € 38,4 Mio. den Abschreibungen in Höhe von € 87,3 Mio. und Buchwertabgängen in Höhe von € 1,0 Mio. gegenüber.

Der Buchwert der Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund, reduzierte sich um 4,8% auf € 792,3 Mio. Im Jahr 2022 wurden Investitionen (Anlagenzugänge bzw. Inbetriebnahme von in Bau befindlichen Anlagen) in Höhe von € 12,2 Mio. getätigt und Abschreibungen in Höhe von € 51,3 Mio. erfasst.

Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ ist ebenfalls durch die Erfassung der laufenden Abschreibungen in Höhe von € 19,8 Mio. sowie von Zugängen (inkl. Umbuchungen von Anlagen in Bau) in Höhe von € 17,8 Mio. auf € 117,8 Mio. gesunken (2021: € 119,9 Mio.).

Im Bereich „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ wurden 2022 € 8,1 Mio. investiert (Anlagenzugänge bzw. Inbetriebnahme von in Bau befindlichen Anlagen). Die Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr € 16,1 Mio. Der Buchwert zum 31. Dezember 2022 betrug € 43,1 Mio. (2021: € 51,2 Mio.).

Die noch in Bau befindlichen Projekte inklusive geleisteter Anzahlungen beliefen sich zum Stichtag auf € 878 Mio. (2021: € 878 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 € 19,8 Mio. erfasst.

Das Umlaufvermögen (exkl. Rechnungsabgrenzungsposten und exkl. latenter Steuern) verdoppelte sich 2022 nahezu auf € 429,0 Mio. (2021: € 218,5 Mio.). Dies ist im Wesentlichen höhere sonstige Forderungen € 287,0 Mio. (2021: € 66,1 Mio.) zurückzuführen, die Veranlagungen (Termingelder) in Höhe von € 254,0 Mio. (2021: € 20,0 Mio.) beinhalten. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nahmen stichtagsbezogen und aufgrund des Umsatzwachstums von € 30,6 Mio. auf € 34,8 Mio. zu. Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen erhöhten sich von € 6,8 Mio. auf € 7,5 Mio. Die Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beliefen sich auf € 0,2 Mio. (2021: € 0,0 Mio.). Die Vorräte stiegen um 8,2% auf € 4,7 Mio. (2021: € 4,3 Mio.), während die Wertpapiere durch Zukäufe nunmehr einen Buchwert von € 25,0 Mio. aufweisen (2021: € 17,0 Mio.). Die liquiden Mittel sanken um € 23,7 Mio. auf € 69,9 Mio.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten stiegen u.a. aufgrund von stichtagsbezogenen höheren Vorauszahlungen um € 1,2 Mio. auf € 3,8 Mio. Die aktiven latenten Steuern belaufen sich auf € 31,6 Mio. nach € 36,4 Mio. im Vorjahr und betreffen vor allem steuerliche Latenzen im Bereich des Sozialkapitals und Anlagevermögens.

Bilanzpassiva

Das Eigenkapital (exkl. Investitionszuschüssen) der Flughafen Wien AG erhöhte sich im Berichtsjahr um 9,5% auf € 1.118,4 Mio. (2021: € 1.021,1 Mio.). Der Jahresüberschuss betrug € 97,3 Mio.

Die Rückstellungen erhöhten sich im Berichtsjahr um 31,7% auf € 309,5 Mio. (2021: € 234,9 Mio.). Während sich die Rückstellungen des Sozialkapitals verringerten, stiegen die sonstigen Rückstellungen v.a. im Zusammenhang mit noch nicht abgerechneten Ermäßigungen. Das positive Ergebnis führte zu einem Anstieg der Steuerrückstellung um € 24,8 Mio. auf € 30,2 Mio.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten konnten um 18,5% auf € 225,0 Mio. aufgrund der laufenden Tilgungen abgebaut werden. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich stichtagsbezogen um 3,0% auf € 23,7 Mio. (2021: € 23,0 Mio.). Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen im Vorjahresvergleich um 14,2% auf € 175,5 Mio. (2021: € 153,7 Mio.); sie beinhalten Finanzierungsverbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten aus für Tochtergesellschaften veranlagten Mitteln. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht erhöhten sich ebenfalls um € 2,2 Mio. auf € 7,8 Mio. aufgrund von höheren veranlagten Mitteln.

Die sonstigen Verbindlichkeiten reduzierten sich von € 34,5 Mio. auf € 21,7 Mio., im Wesentlichen im Bereich der Sozialabgaben. Die passiven Rechnungsabgrenzungen verringerten sich im Berichtsjahr um € 1,3 Mio. auf € 16,3 Mio.

Kapitalflussrechnung

in T€		2022	2021
Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit:			
+/-	Jahresüberschuss	97.252,5	14.803,5
+	Abschreibungen auf immaterielle Anlagen und Sachanlagen	91.126,3	95.522,6
-	Veränderung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	-272,7	-219,6
+/-	Veränderung des Sozialkapitals	-13.242,8	-4.929,1
+/-	Veränderung der übrigen langfristigen Rückstellungen	1.101,5	30,9
-/+	Gewinne(-)/Verluste(+) aus Abgängen von immateriellen Anlagen und Sachanlagen	-171,8	-159,6
+	Ergebnis aus Abgang Wertpapiere des Umlaufvermögens	72,9	0
Betrieblicher Cash-flow		175.865,9	105.048,7
-/+	Zunahme/ Abnahme der Vorräte	-356,7	-506,0
-/+	Zunahme/ Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-4.250,4	-19.094,1
-/+	Veränderung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen und assoziierte Unternehmen	-837,3	-1.333,9
-/+	Zunahme/ Abnahme der sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände sowie Rechnungsabgrenzungsposten	14.402,3	-16.928,8
+/-	Zunahme/ Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Rückstellungen, inkl. Steuerzahlungen	96.113,1	13.332,4
+/-	Zunahme/ Abnahme der Verbindlichkeiten gegen Konzernunternehmen	24.018,4	3.956,1
+/-	Zunahme/ Abnahme der sonstigen Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	-14.092,0	2.855,3
		114.997,4	-17.719,1
Operativer Cash-flow		290.863,3	87.329,7
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit:			
-	Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen und Sachanlagen	-41.619,0	-45.571,7
+	Einzahlungen für immaterielle Anlagen und Sachanlagen	252,4	190,4
-	Investitionen in Finanzanlagen	-1,7	-57,8
-	Investitionen in Wertpapiere	-29.022,9	0,0
+	Einzahlungen aus kurzfristige Veranlagungen	20.000,0	20.692,4
-	Auszahlungen für kurzfristige Veranlagungen	-254.000,0	0,0
+	Abgänge von Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	40.789,1	15.567,7
		-263.602,2	-9.179,1
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit:			
+/-	Veränderung der mittel- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	-51.000,4	-115.999,6
		-51.000,4	-115.999,6
Veränderung der flüssigen Mittel		-23.739,3	-37.849,0
+	Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	93.595,0	131.444,0
Finanzmittelbestand am Ende der Periode		69.855,7	93.595,0

Der operative Cash-Flow legte aufgrund des besseren operativen Ergebnisses auf € 290,9 Mio. zu (2021: € 87,3 Mio.). Der betriebliche Cash-Flow in Höhe von € 175,9 Mio. wird im Wesentlichen durch den Abbau der Verbindlichkeiten und sonstigen Rückstellungen kompensiert. Der Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeit betrug im Jahr 2022 minus € 263,6 Mio. (2021: minus € 9,2 Mio.) und resultiert im Wesentlichen aus den Auszahlungen für kurzfristige Veranlagungen (Termingelder) und Investitionsauszahlungen. Die Tilgungen von Finanzverbindlichkeiten führen zu einem negativen Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von € 51,0 Mio. (2021: minus € 116,0 Mio.). In Summe resultiert daraus ein Rückgang der flüssigen Mittel auf € 69,9 Mio. zum Jahresultimo.

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen belaufen sich auf € 38,7 Mio. Von den erfolgten Investitionen (unter Berücksichtigung von inbetriebgenommenen Projekten) entfallen € 38,2 Mio. auf Sachanlagevermögen und € 0,5 Mio. auf immaterielle Vermögensgegenstände. Im Bereich der Finanzanlagen wurden Investitionen in Höhe von T€ 1,7 erfasst.

Die größten Zugänge im Bereich der Sachanlagen betreffen Investitionen in Photovoltaikanlagen in Höhe von € 9,6 Mio., sowie Adaptierungen für das Exit-Entry-System mit € 9,4 Mio.

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 BetriebsGmbH zu einem fixierten Erwerbspreis in Höhe der Anschaffungskosten zuzüglich aller auf die Beteiligung gebuchten Zuschüsse übernimmt (T€ 8.673,4).

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

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

Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung. Die Abschreibungsaufwendungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Marge, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2022 wird eine EBITDA-Marge von 34,6% nach 29,1% im Vorjahr ausgewiesen.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Auf Konzernebene wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt, gemessen. Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Die Finanzverbindlichkeiten reduzierten sich durch planmäßige Tilgungen um € 51,0 Mio. auf € 225,0 Mio. Die liquiden Mittel unter Berücksichtigung von Termineinlagen (sonstige Forderung in Höhe von € 254,0 Mio.; 2021: € 20,0 Mio.) betragen zum Stichtag € 323,9 Mio. (2021: € 113,6 Mio.).

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 %

	2022	2021
EBIT in € Mio.	118,6	8,8
EBITDA in € Mio.	209,8	104,3
EBIT-Marge in %	19,6	2,4
EBITDA-Marge in %	34,6	29,1
ROE in %	9,1	1,4

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: Jahresergebnis / durchschnittliches Eigenkapital (inkl. Investitionszuschüssen)

Durchschnittliches Eigenkapital: (Eigenkapital Vorjahr plus laufendes Jahr) / 2

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagementsystem RMS

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) verfügt über ein Risikomanagementsystem (RMS), 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 RMS beruht für die gesamte Gruppe auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“ und ist in einer Richtlinie umgesetzt.

Die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und den verbundenen Unternehmen sind für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich. Der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der Berichterstattung, wird periodisch durchlaufen. Die Dokumentation des gesamten RMS erfolgt mittels Prozess- und Risikomanagementsoftware, als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen. 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 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, welches rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen erkennt und zur Marktreife entwickelt. 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.

Gesamtwirtschaftliche und politische Risiken

Der Geschäftsverlauf wird wesentlich von der weltweiten, europäischen und regionalen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die ihrerseits von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen können daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens haben. Auf europäischer wie nationaler Ebene dominiert derzeit der Angriff Russlands auf die Ukraine und die dadurch stark angestiegenen Energiepreise sowie Versorgungsunsicherheiten die Themenlandschaft. Das wichtige Thema Nachhaltigkeit in der Luftfahrt wird im Kapitel „Umweltrisiken“ im Detail betrachtet.

Die Gesamtrisikoposition des FWAG-Konzerns hat sich insbesondere aufgrund der Entspannung der Corona-Pandemie-Situation (risikoreduzierende Wirkung) und des kriegerischen Angriffs Russlands auf die Ukraine sowie die dadurch stark angestiegenen Energiepreise (risikoerhöhende Wirkung) verändert. Die kriegerische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine hat die Unsicherheiten im geopolitischen Bereich erhöht, es ist weiterhin mit negativen Einflüssen auf die FWAG zu rechnen. Die EU hat die russische Offensive verurteilt und schwerwiegende Sanktionen gesetzt. Weitere Sanktionen gegen Russland sind nicht auszuschließen.

Negative Auswirkungen ergeben sich auch durch den für die zivile Luftfahrt gesperrten ukrainischen Luftraum und die Flugverbote für russische Flugzeuge in die EU. In dem Jahr vor Kriegsausbruch (2021) war die Ukraine und Russland für rund 4% des Verkehrs am Flughafen Wien verantwortlich. Darüber hinaus führen Einschränkungen des russischen Luftraums für europäische Airlines zu einer Belastung der Langstreckenverbindungen Richtung Ost- bzw. Südostasien.

Auch auf die österreichische, europäische und globale Wirtschaftsleistung hat ein Konflikt dieser Größenordnung gravierende Auswirkungen. Drastisch gestiegene Energiepreise sowie Versorgungsunsicherheiten haben Inflationsraten auf ein jahrzehntelang nicht gesehenes Niveau steigen lassen und dadurch eine Abkühlung der Wirtschaftsleistung zur Folge, was sich auch auf den Flughafen Wien negativ auswirkt. Ebenso führen die stark gestiegenen Energiepreise zu steigenden Aufwänden am Flughafen Wien. Durch Maßnahmen wie Erhöhung der Energieeffizienz und Eigenerzeugung von Strom wird diesen Entwicklungen allerdings entgegengewirkt.

Weitere politische Spannungen bzw. terroristische Bedrohungen in einzelnen Ländern und Regionen der Welt haben zudem negative Auswirkungen auf die Buchungslage in den entsprechenden Tourismusdestinationen. In der Vergangenheit war jedoch zu beobachten, dass derartige Rückgänge nur kurzfristiger Natur waren bzw. durch andere Destinationen kompensiert wurden. Nachteilige Umsatzeffekte sind im Duty-free Geschäft möglich, falls Passagiere von Non-EU-Destinationen auf Ziele innerhalb des Binnenmarktes ausweichen.

Rechtliche Risiken

Für den Flughafen Wien relevante EU-Gesetzesvorhaben, wie die Überarbeitung der Entgelte-Richtlinie oder der Bodenverkehrsdiene-Richtlinie, wurden vorerst (noch) nicht weiterverfolgt. Eine Überarbeitung der Slot-Verordnung befindet sich hingegen derzeit in Vorbereitung. Zudem befindet sich derzeit das EU-Gesetzespaket „Fit for 55“ in Verhandlung, welches annahmegemäß einen großen Einfluss auf die zukünftige europäische Luftverkehrswirtschaft haben sollte (mehr dazu unter dem Punkt „Umweltrisiken“).

Neue Regelungen gelten zudem bereits für die nicht-finanzielle Berichterstattung laut EU-Taxonomie-VO. Als betroffenes Unternehmen ist die FWAG verpflichtet, Umsatz, CAPEX und OPEX nach den Nachhaltigkeits-Kriterien aufzuschlüsseln und das Ergebnis zu veröffentlichen.

Um im Falle der Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands auszuschließen, wird die Einhaltung der Vorschriften durch unternehmensinterne Richtlinien, insbesondere der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) und der Market Abuse Regulation (MAR), sichergestellt. In der FWAG wurden die zur Erfüllung der Insidervorschriften notwendigen Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet.

Markt- und Wettbewerbsrisiken

Nach dem historischen Einbruch der Luftfahrttätigkeit im Jahr 2020 konnte die im Jahr 2021 eingeleitete Erholung auch im Jahr 2022 fortgesetzt werden. Gegenüber dem Vorkrisenniveau aus 2019 erreichten die global geflogenen Passagierkilometer im Dezember 2022 bereits wieder 76,9%, was einem Wachstum von 39,7% gegenüber dem Vorjahreszeitraum (year over year) entspricht (Quelle: IATA, Air Passenger Market Analysis, Dezember 2022).

Der Güterverkehr war durch die Corona-Krise deutlich weniger betroffen als der Passagierverkehr und es wurden global auch in den passagierschwachen Jahren 2020 und 2021 ähnliche Mengen umgesetzt wie im Jahr 2019. Die aktuellen Rahmenbedingungen (insbesondere die hohe Inflation, beeinträchtigte globale Liefer- und Dienstleistungsströme, der Krieg in der Ukraine und der unüblich starke Dollarkurs) treffen den Güterverkehr allerdings stärker bzw. zumindest früher als den Passagierverkehr. Das Cargo-Volumen (in Cargo-Tonnen-Kilometer) reduzierte sich im Dezember 2022 um 15,3% gegenüber 2021 (year on year) und liegt damit wieder unter dem Volumen von 2019 (Quelle: IATA, Air Cargo Market Analysis, Dezember 2022).

Der Ausblick für 2023 bleibt trotz der wirtschaftlich trüben Aussichten positiv und die IATA rechnet weiterhin mit einem Erreichen der globalen Passagierzahlen von 2019 im Jahr 2024. Gestützt wird der erwartete Aufschwung vor allem durch die nachlassenden Reisebeschränkungen, die spürbar wiederkommende Reiselust und die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle. Als Risikofaktoren für die weitere Entwicklung gelten insbesondere die steigenden Kosten (v.a. Fremdkapitalkosten, Personalaufwand, Energiekosten, Kosten im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsbestimmungen) und der weitere Verlauf des Russland-Ukraine-Konflikts (Quelle: IATA, Economic Outlook: Air Transport in Times of Turbulance, June 2022; Update on the air transport outlook, Dezember 2022).

Derzeit ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen von 2019 am Flughafen Wien erst wieder mittelfristig erreicht werden kann. Die Erfahrungen aus bisherigen Krisen wie 9/11 (2001), der Finanzkrise in 2008/2009 oder auch früheren 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 die Low-Cost-Carrier (LCC) sind stark von dem herausfordernden Branchenumfeld betroffen. Ryanair konnte jedoch das Angebot ab Wien in 2022 weiter ausbauen und seinen Marktanteil von 18,8% auf 20,9% steigern. Die Entwicklung wird weiterhin genau beobachtet, da Low-Cost-Carrier grundsätzlich flexibler in der Stationierung ihrer Fluggeräte sind. Wie sich die Wettbewerbssituation am Flughafen Wien in Zukunft präsentieren wird, ist derzeit ungewiss.

Austrian war 2022 mit einem Anteil von 47,1% (2021: 48,0%) 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. Der Fortbestand der Airline konnte in der Corona-Krise nur mit Hilfe eines staatlich unterstützten Rettungspaketes in der Höhe von insgesamt € 600 Mio. gewährleistet werden. Seitens der österreichischen Bundesregierung wurde das Paket an Bedingungen bezüglich Aufrechterhaltung des Drehkreuzes am Standort Wien, eines nur sozial verträglich

erfolgenden Abbaus von Arbeitsplätzen sowie Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen, geknüpft. Eine umfangreiche Restrukturierung der Airline wurde eingeleitet.

Dank dieser Restrukturierungsmaßnahmen verlief das Jahr 2022 außerordentlich gut für Austrian Airlines. Das beste Quartalsergebnis seit 20 Jahren, die erfolgreiche Einflottung des ersten von vier neuen Airbus A320neo, die vorzeitige Tilgung des gesamten Kredits der österreichischen Bundesregierung (siehe oben) und das Ende des freiwilligen Gehaltsverzichts der gesamten Belegschaft bis Juni 2023 sind insgesamt als sehr positives Zeichen und als Investition und Commitment in den Standort Wien zu sehen. Unsicherheiten bleiben allerdings hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und zukünftiger Investitionsentscheidungen des Mutterkonzerns Lufthansa bestehen, etwa bezüglich der Erneuerung der Austrian-Langstreckenflotte.

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 war als klassische Feriendestination sehr stark von der Corona-Pandemie betroffen, seit dem Sommer 2021 verzeichnet der Flughafen Malta aber wieder stark wachsende Passagierzahlen. So konnte 2022 ein Plus von 130,3% gegenüber 2021 erzielt werden.

Der Home Carrier Air Malta (Marktanteil 2022: 25,8%) befindet sich seit Jahren in einer wirtschaftlich herausfordernden Situation durch die hohe Konkurrenz durch Low-Cost-Carrier und anhaltenden Verlusten im laufenden Betrieb. Um einen Konkurs der Airline zu verhindern wurde im Jänner 2022 ein umfangreiches Sparpaket sowie die seit Jahren erwartete Neuausrichtung der Airline angekündigt. Das vorhandene Streckennetz soll laufend optimiert und unprofitable Routen geschlossen werden. Das hochdefizitäre Bodenabfertigungsgeschäft wird geschlossen und die Langstreckenpläne wurden gestrichen. Damit diese Restrukturierung jedoch erfolgreich sein kann, sind staatliche Hilfen notwendig. Derzeit laufen neuerlich Verhandlungen mit der Europäischen Kommission. 2021 wurde ein Hilfspaket von der Kommission nicht genehmigt, da bereits 2012 Mittel vom Staat an die Airline geflossen sind. Ob die geplante Restrukturierung erfolgreich sein wird, bleibt abzuwarten. Für den Fall der Nicht-Genehmigung der staatlichen Hilfen wird geplant, Air Malta aufzulösen und die Vermögenswerte in eine neue, staatliche Airline einzubringen. Diese soll mit neuen Verträgen, niedrigeren Preisen und einem niedrigeren Lohnniveau konkurrenzfähig aufgebaut werden.

Ein Ausfall der Airline hätte kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafens Malta. Mittel- und langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazitäten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden.

Der Flughafen Košice konnte im Jahr 2022 die Passagierzahlen weiter steigern und ein Plus von 224,1% im Vergleich zum Vorjahr erzielen. Bei möglichen Restrukturierungsmaßnahmen von Airlines besteht das Risiko, dass Verbindungen von und zu Regionalflughäfen gestrichen bzw. ausgedünnt werden. Die geografische Nähe von Košice zur Ukraine hat dieses Risiko nun noch vergrößert. Welche Auswirkungen die kriegerische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine auf den Flughafen Košice hat, wird von der Dauer des Krieges abhängen und kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Die hohe Wettbewerbsintensität zwischen den Airlines erhöht seit Jahren den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister, wie die Abfertigungsdienste. Zur Gegensteuerung wurden durch die Flughafen Wien AG jedoch in den letzten Jahren eine Vielzahl an Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und Optimierung der Arbeitsabläufe entlang der gesamten Wertschöpfungskette erarbeitet, die erfolgreich umgesetzt wurden und zu einer nachhaltigen Steigerung der Produktivität führten. Auch 2022 ist der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste Marktführer im Ramp-Handling sowie auch in der Frachtabfertigung am Flughafen Wien. Das Risiko von Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen von langfristigen Dienstleistungsverträgen mit

den wichtigsten Key Accounts und hohe Qualitätsstandards abgesichert. Der Cargo-Bereich hat unter den aktuellen Rahmenbedingungen (hohe Inflation, schwache Liefer- und Dienstleistungsströme, Krieg in der Ukraine, starker Dollar-Kurs) deutlich mehr gelitten als der Passagierverkehr. So ist das Frachtvolumen im Jahr 2022 um 4,1% gegenüber 2021 gesunken.

Im Retail & Properties-Bereich vermietet die FWAG Gebäude und Flächen, die primär von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäftsentwicklung von jener des Luftverkehrs abhängig ist (Retailer, Fluggesellschaften, etc.). Damit unterliegt dieser Bereich nicht nur den allgemeinen Risiken des Immobilienmarktes, sondern auch den Risiken der Veränderung des Passagieraufkommens bzw. der Veränderung der Kaufkraft der Passagiere, etwa im Zusammenhang mit der Abwertung der jeweiligen Heimatwährung gegenüber dem Euro (Währungsrisiken). Dies hat aufgrund von umsatzabhängigen Vertragskomponenten Auswirkungen auf die Ertragsituation der FWAG im Retail- und Immobilienbereich. Auch der Retail- & Properties-Bereich ist von den Nachwirkungen der Corona-Pandemie betroffen. Zwar wurden die großflächigen Terminalsperrungen aufgehoben und es konnte der Großteil der Mieter gehalten werden. Trotzdem kam es zu einigen Kündigungen, für deren Flächen Nachmieter gefunden werden müssen. 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 Risikocollings. Der weitestgehende Abbau variabler Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG massiv reduziert. Der bestehende EIB-Kreditvertrag enthielt Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Mit Ende Juni 2021 wurde der EIB-Kreditvertrag geändert und die bestehenden qualifizierten Garantinnen aus ihrer Haftung gegenüber der EIB freigelassen. Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken oder Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie die verwendeten Finanzinstrumente, um diesen Risiken zu begegnen, finden sich im Konzernanhang unter Anhangläuterung (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 im Extremfall zu Wertminderungen von Vermögen, Firmenwerten bzw. Beteiligungsansätzen führen. Investitionsprojekte der FWAG unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfällen, Baukostensteigerungen oder Veränderungen in der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt daher eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts. Die einzuhaltenden Vorschriften von Projektorganisation bzw. Prüf- und Freigabeschritten bei der Abwicklung von Bauprojekten werden im Bauhandbuch (BHB) festgelegt. Eine Vielzahl von Investitionsprojekten wurde im Zuge des coronabedingten Sparprogramms verschoben. 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 und Kriegen, 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. Die weltweiten Klimaveränderungen können auch in Europa ein Risiko für den Flughafenbetrieb darstellen. Zunehmende Wetterextreme wie Stürme, ungewöhnliche Niederschlagsmengen und länger anhaltende extreme Hitze- und Kältewellen können den Flugverkehr kurzfristig negativ beeinflussen.

Der Flughafen Wien ist bestrebt, durch ständiges Monitoring, auf die Auswirkungen der operativen Risiken entsprechend vorbereitet zu sein. Weiters sorgt der Flughafen Wien mit entsprechenden Notfallplänen, Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie mit hohen Sicherheitsstandards dafür, dass er für den Ernstfall vorbereitet ist. Die operativen Risiken sind durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung, etc.). Die Energiewende in Europa und der dadurch größere Fokus auf erneuerbare Energien verringern durch die geringere Steuerbarkeit die Systemsicherheit des europäischen Stromnetzes und erhöhen die Gefahr eines Blackouts. Durch Notstromaggregate und Erhöhung der Eigenerzeugung durch Photovoltaik wird dem Risiko entgegengewirkt.

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.

Basierend auf der Cyberbedrohungslage Österreichs, wurden im Berichtsjahr die operativen IKT-Risiken entsprechend angepasst. Wesentliche operative Risiken des Unternehmensrisikomanagements sind die Risiken eines „Cyberangriffs“ wie auch der damit einhergehende „Ausfall der Informationstechnologie“. Die FWAG setzt kontinuierlich Maßnahmen zur Reduktion der IKT-Risiken um, um weiterhin ein hohes Maß an Informationssicherheit zu gewährleisten. Eine dieser Maßnahmen ist der Betrieb eines Managementsystems für Informationssicherheit (kurz ISMS) und die Führung einer daraus abzuleitenden technischen IT-Security Roadmap. Tiefgehendes Monitoring von Sicherheitsvorfällen, regelmäßige Vulnerability-Scans der IT-Infrastruktur wie auch der Tausch veralteter Systeme (End of Life) sind ein Auszug der Maßnahmen aus der IT-Security Roadmap, um der Cyberbedrohungslage entgegenzuwirken.

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

Umweltrisiken

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene sind Umwelt- und Klimathemen weiterhin stark im Fokus. In Österreich hat die Regierung die Erhöhung der Flugabgabe beschlossen, die „ökosoziale Steuerreform“ ist mit 1.1.2022 in Kraft getreten. Außerdem wurde im Oktober 2022 die CO₂-Bepreisung eingeführt.

Die EU-Kommission hat zur Erreichung der Ziele des European Green Deals im Juli 2021 das Gesetzespaket „Fit for 55“ vorgestellt, mit Maßnahmen, die die Kosten der Luftfahrt deutlich

erhöhen würden, wie: schrittweise Einführung einer Kerosinststeuer ab 2023, deutliche Verteuerung der Zertifikate im EU-ETS sowie Integration von CORSIA, eine verpflichtende Beimischungsquote für nachhaltige Flugtreibstoffe (ReFuel EU Aviation) sowie eine Richtlinie über die Errichtung von Infrastruktur für nachhaltige Treibstoffe (AFIR). Die vorgesehene AFIR-Überarbeitung würde insbesondere Verpflichtungen für Flughäfen bezüglich Stromversorgung von LFZs bringen. Die geplanten Maßnahmen würden zu einem einseitigen Wettbewerbsnachteil von europäischen Airlines und europäischen Hubs und der damit verbundenen Gefahr der Verlagerung von Flugverkehrsströmen führen. Dies würde erhebliche Kostensteigerungen auch für die FWAG zur Folge haben. Die FWAG verfolgt die Entwicklungen der Umweltrisiken sehr genau. Die möglichen Auswirkungen werden im langfristigen Unternehmensplan betrachtet. Auch bei der Durchführung des Impairment-Tests wird den umwelt- und klimabezogenen Risiken Rechnung getragen. Es werden umwelt- und klimabezogene Risiken mit deren erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeiten in der Berechnung berücksichtigt. Neben der Berücksichtigung über die Erwartungswerte werden in den Impairment-Tests auch direkte Aufwendungen zur Einhaltung der Klimaziele erfasst.

Auch abseits der rechtlichen und politischen Risiken beschäftigt sich der Flughafen Wien intensiv mit dem Thema Umwelt- und Klimaschutz. Der Flughafen Wien hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und es sich vor allem zum Ziel gesetzt, seinen Energieverbrauch weiter zu senken bzw. Energie aus erneuerbaren Quellen (mittels Photovoltaik) selbst zu produzieren und Lärmemissionen weiter zu mindern (z.B. durch die Einführung von Lärmertgelten). Ab Anfang 2023 führt der Flughafen Wien seinen Betrieb CO₂-neutral.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der FWAG lässt trotz der erheblichen Herausforderungen durch die Corona-Pandemie und der russischen Invasion der Ukraine keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen. Der Fortbestand des Unternehmens ist auch zukünftig gesichert.

Innovationsmanagement

Wir sichern die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens für die Zukunft, in dem wir Digitalisierung und Innovation als Hebel bei der Deckung der Bedürfnisse aller Stakeholder nutzen. Für die Erschließung potenzieller Mehrwerte und Nutzen für das Unternehmen durch Digitalisierung und Innovationen verschreiben wir uns einer innovationsfreundlichen Unternehmenskultur. Zentral koordiniert und in enger Zusammenarbeit mit unseren Partnern, erarbeiten wir in organisationsübergreifenden, multifunktionalen Teams Fortschritte in allen Bereichen des Unternehmens. Basis jeder Digitalisierungs- oder Innovationsüberlegung ist der potenzielle Mehrwert bzw. Nutzen für das Unternehmen. So ist es in den letzten Jahren gelungen diverse Projekte im Unternehmen umzusetzen und den Produktentwicklungszyklus deutlich zu verkürzen. Vor allem die Partnerschaft mit der weltweit renommierten, am Flughafen Wien angesiedelten Innovationsplattform „Plug and Play“ hat einen großen Beitrag in der erfolgreichen Umsetzung von Projekten beigetragen.

Neben der Umsetzung von diversen Innovationsprojekten ist es gelungen einen europäischen Hub für Innovation im Bereich von Travel & Hospitality am Flughafen Wien im neu geschaffenen Innovations- und Konferenzzentrum – dem AirportCity Space im Office Park 4 – aufzubauen. Mittlerweile finden sich hier viele bedeutsame Stakeholder der europäischen und internationalen Luftfahrtbranche ein, um gemeinsam an Innovationsprojekten zu arbeiten.

Der AirportCity Space bietet mit seinen 2.600 m² und vielen kreativen Meetingräumen das optimale Umfeld für innovative Ideen. Durch die Kooperation zwischen dem AirportCity Space und der Vienna Region wurden Synergien in der Betriebsansiedelung genutzt und der Innovationshub, direkt am internationalen Verkehrsknotenpunkt Flughafen Wien aufgebaut. Der AirportCity Space konnte bereits mehr als 30 Partner für Innovationsaktivitäten und Betriebsentwicklungen gewinnen und rangiert mittlerweile unter den Top-Innovationspaces in Österreich. Jährlich findet hier sowohl einer der größten Innovationsevents des Landes, als auch die „Expedition KI“, der größte KI-Kongress Österreichs statt. Beide werden vom AirportCity Space Team veranstaltet.

Die Innovationsteams des Flughafens haben das Ziel, das Unternehmen in vielen Bereichen weiterzuentwickeln. Folgende Grafik soll einen Überblick über die aktuell bearbeiteten Themenfelder geben:



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. Diese Verantwortung wird in Beteiligungsgesellschaften von der jeweiligen Geschäftsführung wahrgenommen. Hierbei sind die in diesem Zusammenhang bestehenden konzernweiten Richtlinien und Vorschriften verpflichtend einzuhalten. Nachfolgend wird dargestellt, wie den gesetzlichen Anforderungen nachgekommen wird.

Die Ausgestaltung des IKS der FWAG ist in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des IKS 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 beinhaltet außerdem die Sicherung des Vermögens sowie die Sicherstellung der vollständigen und korrekten Leistungserfassung und -abrechnung.

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells herangezogen. Demnach umfasst das IKS: Kontrollumfeld, Risiko-beurteilung, 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. Diese bietet jederzeit einen gesamten oder bereichsweiten Überblick über den Stand des IKS. Darüber hinaus werden über automatisierte Workflows die Verantwortlichen der Bereiche und Tochtergesellschaften per E-Mail über erforderliche Tätigkeiten informiert und zur Erledigung aufgefordert (z.B. zur Durchführung von Bewertungen oder zur Ausführung definierter Kontrollen).

Die Unternehmenskultur des Managements und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter prägt das Kontrollumfeld der FWAG grundlegend. Das Unternehmen fördert die aktive Kommunikation und die Vermittlung von Grundwerten, um Ethik und Integrität im Unternehmen und im Umgang mit anderen sicherzustellen. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet der Verhaltenskodex der FWAG, in dem die Regeln für die Gewährung und Annahme von Geschenken und Einladungen festgelegt werden. Die Implementierung des IKS im Rechnungslegungsprozess ist in internen Richtlinien und Vorschriften festgelegt.

Risikobeurteilung

Die Wesentlichkeit von Risiken 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 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 – Information – Überwachung

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften und beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. Sie reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch Management bzw. Controlling und der Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen bis zur IT-Sicherheit. Sensible Tätigkeiten unterliegen 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. Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich der Finanzberichterstattung werden vom Management regelmäßig aktualisiert und über das Intranet, E-Mails oder interne Aushänge an alle betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommuniziert. Die laufende unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling, der Internen 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 mittels Stichprobenverfahren von der Internen Revision auf ihre Wirksamkeit hin beurteilt. Dabei wird sowohl die operative Effektivität als auch die Designeffektivität überprüft und bewertet. Die Ergebnisse aus dieser Wirksamkeitsbeurteilung dienen im Rahmen der regelmäßig stattfindenden IKS-Reviews mit den Organisationseinheiten und Beteiligungsgesellschaften der Flughafen-Wien-Gruppe als Grundlage für permanente Systemoptimierungen. 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 2022 wurden u.a. folgende Themen weiterentwickelt bzw. gestartet:

→ Initial Airport Operations Plan

Als Weiterentwicklung von Collaborative Decision Making (CDM) wird zur Unterstützung der europaweiten Koordination des Flugverkehrs ein digitales Operation Center aufgebaut, um allen Prozesspartnern aktuelle Informationen und kurzfristige Prognosen zur Verfügung zu stellen.

→ Ausweis- und Berechtigungsverwaltung

Die Entwicklung der „Single Airport ID“ wurde abgeschlossen. Es wurde eine integrierte Ausweis- und Berechtigungskarte für das gesamte Flughafengelände eingeführt.

→ Digitale Buchungs- & Verwaltungsapplikation Office Park 4, Digitalisierung VIP Center

Die Online-Plattform für die im Office Park 4 befindlichen Co-Working- und Conferencing-Bereiche wurde weiterentwickelt. In einem weiteren Schritt wurde begonnen, eine digitale Lösung zur Online-Buchung und Abwicklung samt Verrechnung der VIP-Center-Leistungen im GAC zu schaffen.

→ Zentraler Webshop

Für eine verbesserte Customer Experience ist eine zentrale Verkaufsstelle für alle verfügbaren Services der Unternehmensgruppe in Entwicklung.

→ Effizienter Rechenzentrumsbetrieb

Durch die Einführung einer Containerplattform können Anwendungen in sogenannten Containern laufen. Diese Container funktionieren unabhängig von der Umgebung, in der sie ausgeführt werden und vereinfachen die Entwicklung, Bereitstellung und Wartung von Anwendungen und insbesondere Eigenentwicklungen.

Insgesamt wurden dafür 2022 Kosten als Investition bzw. Aufwand in Höhe von € 1,0 Mio. (2021: € 1,0 Mio.) erfasst.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 243b UGB

Der schonende Umgang mit den natürlichen Ressourcen, der respektvolle Umgang mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und die daraus resultierende Umsetzung einer mitarbeiterorientierten Unternehmenskultur sowie die Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse unserer Anrainer sind zentrale Schwerpunkte unserer Unternehmensstrategie. 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. Die Flughafen Wien AG ist bestrebt einen kontinuierlichen Dialog mit seinen Stakeholdern aufrecht zu erhalten und über ihre Aktivitäten, Entwicklungen und Kennzahlen laufend zu berichten.

Neben den jährlichen Updates der Nachhaltigkeitskennzahlen auf der Homepage www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht die Flughafen Wien AG in regelmäßigen Abständen (3 Jahre) einen vollständigen Nachhaltigkeitsbericht.

Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht 2021 wurde im Herbst 2022 elektronisch publiziert und berichtet über die Erreichung der gesetzten Ziele im Zeitraum 2018–2021 sowie über neue Vorhaben. Die international anerkannte Stakeholder Initiative GRI hat Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung entwickelt, die für Transparenz sorgen und Vergleichbarkeit gewährleisten sollen. Die Inhalte, Daten und Zahlen des Nachhaltigkeitsberichts der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgt entsprechend der Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards 2016). Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht für den Zeitraum 2018–2021 erreicht die Anwendungsebene „In Accordance Core“ und bezieht zu dem die branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber ein. Der Bericht wurde extern durch TÜV Süd verifiziert.

Sustainable Development Goals (SDGs)

Um den Herausforderungen einer globalisierten Welt nachhaltig zu begegnen, haben die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen gemeinsame Entwicklungsziele, die sogenannten Sustainable Development Goals (SDGs), verabschiedet. Diese Ziele sind allgemeine, universelle Ziele für alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen, die als Nachfolger der Millennium Goals im September 2015 beschlossen wurden. Alle Menschen auf der Welt sollen bis zum Jahr 2030 in einer faireren, wohlhabenderen und friedlicheren Gesellschaft leben können. Zudem sollen diese Ziele zu einem nachhaltigen, weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt führen, und sie sind gleichermaßen an Entwicklungs-, Schwellen- und Industrieländer gerichtet. Wirtschaft und Politik sind daher gefordert, zusammen diese 17 Ziele zur nachhaltigen Entwicklung zu erreichen.

Die Flughafen Wien AG bekennt sich zu den SDGs und versteht es als ihre Aufgabe, einen aktiven Beitrag zu leisten. Alle Ziele und Maßnahmen im Bereich Nachhaltigkeit finden eine Entsprechung in mindestens einem der 17 Ziele zur nachhaltigen Entwicklung.



Die Publikation des nächsten umfassenden Nachhaltigkeitsberichts ist für das Jahr 2025 geplant. Dieser wird bereits nach den Vorgaben der Corporate Sustainability Reporting Directive der EU (CSRD) und den daraus abgeleiteten European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erstellt werden und Teil des Lageberichts sein.

Ein besonderer Schwerpunkt lag in den vergangenen Jahren auf dem Ziel energieeffizienter zu werden und die Emissionen, die von der Flughafen Wien AG verursacht werden, zu reduzieren. Das gesetzte Ziel für den Betrieb des Flughafens ist es, bis 2023 auch mittels des Ankaufs von CO₂-kompensierenden Zertifikaten klimaneutral zu werden. Bis 2040 möchte der Flughafen Wien die komplette CO₂-Neutralität erreichen.

Nähere Informationen zum Geschäftsmodell der FWAG sind im Kapitel „Die Flughafen Wien AG“ 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.

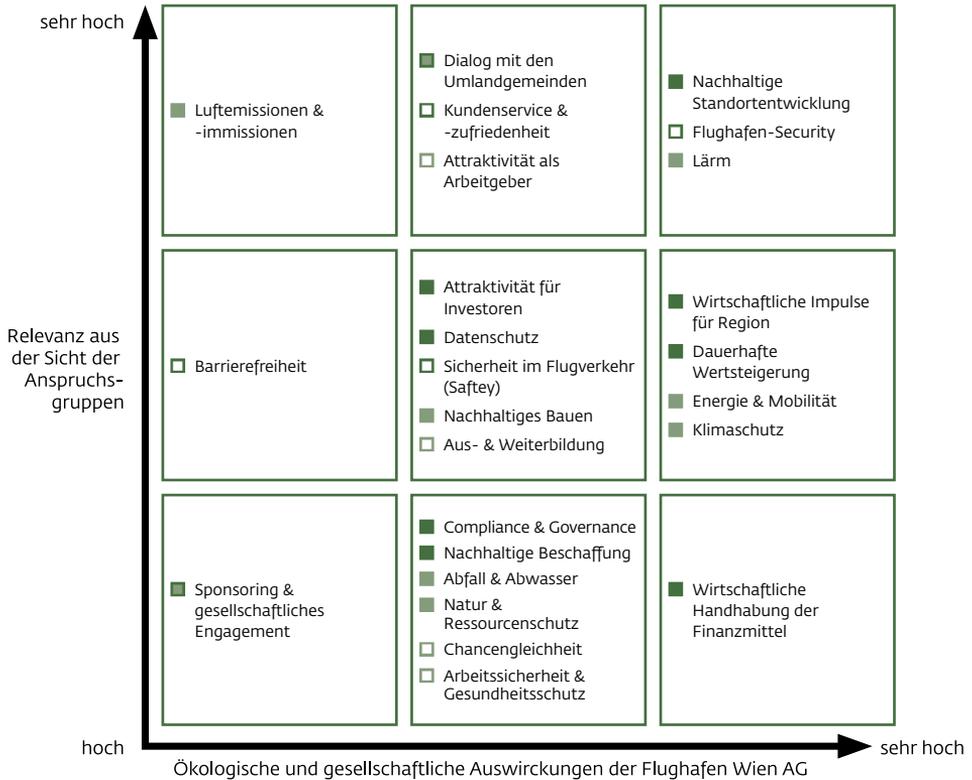
Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die relevanten Themen für die Flughäfen Wien AG im Bereich Nachhaltigkeit wurden in einem Prozess, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante, externe Stakeholder umfasst, definiert und in der Wesentlichkeitsmatrix zusammengefasst.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Erstellung der Wesentlichkeitsmatrix für die vergangenen Berichte wurden gemeinsam mit den Bereichsverantwortlichen die relevanten Themen diskutiert und in Hinblick auf die Anforderungen ausgewählter Stakeholder evaluiert. Dies geschah unter anderem mittels eines Fragebogens, den die Themenverantwortlichen aus der Sicht ihrer jeweiligen Kunden bewerteten und beantworteten. Zusätzlich flossen Aspekte und Themen aus der regelmäßigen Stakeholder-Kommunikation wie z.B. dem Dialogforum oder die regelmäßigen Kundenbefragungen sowie aus dem Umwelt- und Qualitätsmanagement und dem Sozialbericht mit ein. Es wurden dabei 25 Themen für die Flughafen-Wien AG als wesentlich definiert und in folgende Überkategorien zusammengefasst:

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 Thema „Nachhaltigkeit“ in der Unternehmenstätigkeit fest zu verankern und kontinuierlich weiterzuentwickeln, hat die Flughafen Wien AG im Jahr 2014 ein Nachhaltigkeitsmanagement-System implementiert und ein Nachhaltigkeitsprogramm definiert, aus dem sich Ziele und Maßnahmen ableiten. Diese werden laufend überprüft und angepasst. Das Kernteam des Nachhaltigkeitsmanagement besteht aus drei Beauftragten aus den Bereichen Umwelt / Mitarbeiter und Soziales / Compliance und Ökonomie. Die Abteilung Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement ist für die Koordinierung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsagenden zuständig und berichtet direkt an den Vorstand. In Abstimmungssitzungen werden aktuelle Entwicklungen besprochen und die Umsetzung des Nachhaltigkeitsprogramms evaluiert.

Dem Kernteam stehen aus jedem relevanten Unternehmensbereich Ansprechpartner zu Verfügung. Diese berichten über die konkrete Umsetzung der Maßnahmen und über neue Entwicklungen.

Die erhobenen Kennzahlen und Daten, die diesem Nachhaltigkeitsbericht zugrunde liegen, werden laufend durch die Abteilung Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement aktualisiert.

Nachhaltigkeitsstrategie

Die Flughafen-Wien-Gruppe verfolgt eine nachhaltig ausgerichtete Wachstumsstrategie am Standort und schafft die notwendigen Voraussetzungen, um gemeinsam mit ihren Partnern die vielfältigen Chancen und Potentiale im Luftverkehr zu nutzen und damit eines der wichtigsten Ziele, die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts konsequent zu verfolgen. Die FWAG ist bestrebt ihre Position im wachsenden internationalen Luftverkehr in den kommenden Jahren strategisch zu stärken und auszubauen. Im Bereich Retail and Properties gibt es zudem noch beträchtliches Wachstumspotential.

Die vorrangigen strategischen Nachhaltigkeitsziele sind die Minimierung der negativen Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs sowie eine kontinuierliche Verbesserung der Energieeffizienz.

Als wichtigste Faktoren für die Erreichung unserer Unternehmensziele dienen vier strategische Stoßrichtungen:

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

Ausdruck findet die Nachhaltigkeitsstrategie in den fünf Unternehmenswerten:

1. **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.
2. **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 professionelles Team managen wir die unterschiedlichen Aspekte der Nachhaltigkeit und gehen mit aktuellen Herausforderungen professionell um. Wir setzen ambitionierte Nachhaltigkeitsziele und berichten regelmäßig über unsere Fortschritte. Etwa beim Klimaschutz, wo wir ab 2023 den Betrieb des Flughafen Wien CO₂-neutral abwickeln werden. Oder beim Thema Sicherheit, wo unser Security Konzept für einen gefahrlosen Flughafenbetrieb sorgt und Risiken minimiert.
3. **Wirtschaftlichkeit:** Wir gehen mit unseren wirtschaftlichen und natürlichen Ressourcen sowie mit der Energie sparsam, effizient und verantwortungsbewusst um. Wir verstehen uns als Wirtschaftsmotor der Region und wollen durch eine überlegte Standortentwicklung hin zur „AirportCity“ Akzente für die Region setzen. Dabei steht ein intensiver Dialog mit unseren Stakeholdern im Vordergrund, denn wir wollen gemeinsam eine nachhaltige (Regional-) Entwicklung gestalten.
4. **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 uns gegenseitig. Die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG sind in ihrer Diversität ein Erfolgsfaktor unseres Unternehmens, den wir pflegen und ausbauen wollen. Daher wollen

wir noch mehr Anstrengungen für ein attraktives Arbeitsumfeld, Chancengleichheit und interessante Karrieremöglichkeiten unternehmen.

- 5. Nachhaltigkeit:** Wir bekennen uns zu einem nachhaltigen Umgang mit der Umwelt und übernehmen Verantwortung für unser Umland sowie die dort lebende Bevölkerung. Als Green Airport ist gelebte Nachhaltigkeit fest in unserer Unternehmenskultur verankert.

1) Umweltbelange und Energieeffizienz

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Vor allem hat sich die Flughafen-Wien-Gruppe zum Ziel gesetzt, ihren Energieverbrauch weiter zu senken, die Auswirkungen der Lärmemissionen zu mindern und den dem Flughafen Wien anzurechnenden CO₂-Ausstoß weiter zu senken. Das gesetzte Ziel für den Betrieb des Flughafens ist es, bis 2023 auch mittels CO₂-kompensierender Zertifikate klimaneutral zu werden. Bis 2033 möchte der Flughafen Wien die komplette CO₂-Neutralität (ohne kompensierende Zertifikate) erreichen.

Dabei ist der Flughafen-Wien-Gruppe der ständige Dialog mit den Stakeholdern von größter Wichtigkeit. Denn in vielen Fällen beeinflussen die Maßnahmen des Flughafens auch das Verhalten der Kunden und Passagiere positiv, etwa in den Bereichen Energiesparen, Facilitymanagement oder Abfallentsorgung.

Durch einen ständigen Kreislauf aus Bewertung, Planung, Umsetzung und Überwachung wird sichergestellt, dass in Übereinstimmung mit der Umweltpolitik geeignete Verbesserungsmaßnahmen kontinuierlich und systematisch geplant, umgesetzt und überprüft werden. Ebenso werden die umweltrelevanten Prozesse und Abläufe so geplant und umgesetzt, dass die Umweltauswirkungen möglichst geringgehalten werden.

Die FWAG hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt, sowie nach der ISO 14001. Die erstmalige Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt, 2018 wurde das Unternehmen rezertifiziert. In den dazwischen liegenden Jahren fanden Überwachungsaudits statt. Im Jahr 2022 wurde das Unternehmen neuerlich rezertifiziert.

Mit EMAS erfüllt der Flughafen auch die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes.

Im Rahmen des Umweltmanagementsystems 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 AG. Der Umweltmanager, angesiedelt in der Abteilung „Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement“ koordiniert und steuert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz und Nachhaltigkeit.

Dabei wird er von einem Umweltteam unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen der verschiedenen Unternehmensbereiche zusammensetzt.

Der Flughafen Wien konnte sich seit 2015, dem Jahr der ersten EMAS Zertifizierung, in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Der Gesamtenergieverbrauch der FWAG konnte im Zeitraum 2015 bis 2022 um 45.847 MWh reduziert werden, das entspricht einem Minus von rund 24,8%. Darüber hinaus wurden 2022 weitere € 0,9 Mio. (2021: € 0,5 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Lärmschutzprogramm).

Im Fokus standen dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen sowie der Ausbau der Alternativenergie.

→ Ausgewählte Kennzahlen

Standort Flughafen Wien		2022	Veränderung	2021
Passagiere	PAX	23.682.133	109,2%	10.405.523
Verbrauch elektrische Energie	MWh	79.501	18,4%	67.173
Wärmeverbrauch	MWh	30.775	-14,2%	35.880
Kälteverbrauch	MWh	21.851	16,7%	18.727
Treibstoffverbrauch	MWh	28.399	33,9%	21.213
Gesamtenergiebedarf	MWh	138.675	11,6%	124.266
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	79.501	18,4%	67.173
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	57,3	n.a.	54,1
Wasserverbrauch	m ³	437.438	71,7%	254.757
Abwasseranfall	m ³	342.976	78,9%	191.711
Gesamtmenge Abfall	t	3.156	78,1%	1.773

Energieeffizienzprogramm

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und bereits zahlreiche Projekte umgesetzt.

Strom

Im Jahre 2022 wurden von der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen am Standort ca. 79,5 Mio. kWh Strom verbraucht. Die benötigte elektrische Energie kommt einerseits aus den am Flughafen Wien implementierten Photovoltaikanlagen und andererseits als CO₂-freier Strom aus dem Netz von Wien Energie. Im Falle eines Stromausfalls übernehmen vier Notstromaggregate mit einer Gesamtleistung von 8,9 MW die Versorgung der wichtigen Einrichtungen. Die Rollweg- und Pistenbefahrung kann mit Hilfe von batteriebetriebenen USV-Anlagen spannungsunterbrechungsfrei weiterbetrieben werden, und innerhalb von 15 Sekunden schaltet sich der Strom der Notstromaggregate dazu.

Um den Energieverbrauch noch weiter zu minimieren, wurde auch die Energienutzung in den Parkhäusern 3, 4, 7 und 8 durch eine Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf LED-Technologie verbessert und eine bedarfsorientierte Beleuchtungssteuerung installiert.

Photovoltaik am Flughafen Wien

Der Flughafen Wien betreibt insgesamt 8 Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern des Hangars 7, der alten Winterdiensthalle, des Air Cargo Centers, auf dem Areal der ehemaligen Kläranlage, dem neuen Office Park 4, auf dem Dach des Parkhauses 8 und auf dem Dach des Parkhaus 3. Die achte Anlage ging im Frühjahr 2022 in Betrieb. Mit einer Fläche von 24 Hektar am Flughafen Standort ist sie die derzeit größte Photovoltaikanlage Österreichs. Rund 55.000 PV-Paneele können eine Leistung von ca. 27.000 kWp liefern. Im günstigsten Fall kann der Flughafen Wien damit etwa ein Drittel seines Strombedarfs mit Sonnenenergie abdecken.

Im Jahr 2022 konnte ein jährlicher Ertrag von rund 19,95 Mio. kWh generiert werden.

Kälteerzeugung

Die Kühlung aller klimatisierten Objekte erfolgt über ein eigenes Klimawasser-Fernleitungsnetz, das von drei am Standort befindlichen, getrennten Kältezentralen mit einer Gesamtleistung von 26 MW versorgt wird. Der Kälteverbrauch der FWAG (Standort Wien) lag 2022 bei rund 21,9 Mio. kWh.

Wärme

Die Wärmeenergie, insgesamt 30,8 Mio. kWh (Standort Wien) im Jahre 2022, wird seit 1980 mittels eines Heißwasserkreislaufes von der Raffinerie Schwechat zum Flughafen transportiert. Die einzelnen Heizungsanlagen des Flughafenareals werden dabei über ein unterirdisches Fernleitungssystem versorgt.

Die Raffinerie Schwechat hat die bestehende Versorgung des Flughafens im ersten Halbjahr 2022 auf umweltfreundliche Fernwärme umgestellt. Dabei nutzt die Raffinerie die Abwärme der Entschwefelungsanlage, einer Anlage zur Dieselproduktion sowie der Vakuumdestillationsanlage und wandelt diese in CO₂-freie Fernwärme um. Im Flughafensystem werden so rund 21.000 Tonnen CO₂ jährlich eingespart.

Treibstoffe

Insgesamt wurden im Jahre 2022 am Flughafen Wien von der FWAG rund 2,7 Mio. Liter Treibstoff, davon 2,6 Mio. Liter Diesel, in die unternehmenseigenen Fahrzeuge getankt.

Während der Flugzeugtreibstoff (Kerosin) seit 1991 per Pipeline direkt von der Raffinerie Schwechat (OMV) zum Flughafen gepumpt wird, werden Kfz-Treibstoffe mittels Tankwägen zu den drei Betriebstankstellen geliefert.

Die lückenlose objektbezogene Messung aller Energieabgaben und -verbräuche bietet die Voraussetzung für ein modernes Energiemanagement am Flughafen. Über spezielle Softwareprogramme werden die Verbräuche dargestellt, überprüft und analysiert.

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. 2021 und 2022 wurde begonnen, die Szenarien mit dem Echtbetrieb abzugleichen und zu evaluieren.

Nachhaltiges Bauen – Life-Cycle Betrachtung von Immobilien

Zum Bereich „Planung, Bau und Bestandsmanagement“ gehört auch das strategische Facility Management, das abgestimmt und koordiniert vorgeht. Damit ist die Life-Cycle Betrachtung aller landseitigen Immobilien sichergestellt, was insbesondere dazu führt, dass die Betriebskosten und die periodischen Modernisierungsmaßnahmen in die Gesamtbetrachtung der Kalkulation, der Planung und Umsetzung von Bauprojekten einbezogen werden.

Im Immobilienbereich wird eine balancierte Entwicklungsstrategie in Richtung „Airport City“ verfolgt. Die Produktsegmente mit einem attraktiven Ertrags-/Risikoprofil werden in den nächsten Jahren offensiv ausgebaut, und zur Sicherung der nachhaltigen Entwicklung mit urbanisierenden Elementen ergänzt.

Der Office Park 4 ist das Leuchtturmprojekt in Bezug auf nachhaltiges Bauen. 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 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 lokale Winde, die das Gebäude umströmen. 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.

Künftige Bauprojekte am Flughafen Wien werden sich an den Nachhaltigkeitskriterien des Office Park 4 orientieren.

Fluglärmmanagement

Europaweit gelten der Straßen-, Baustellen- und Nachbarschaftslärm sowie der Schienenverkehr als Hauptverursacher von Lärmbelastung, gefolgt vom Flugverkehr. Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe. Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz regelt die Schwellwerte 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. Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren soll die Anzahl der Flugbewegungen in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden.

Darüber hinaus werden zur weiteren Reduktion des Bodenlärms in enger Abstimmung mit Stakeholdern und Anrainern kontinuierlich verschiedenste Lärmvermeidungs- und Schutzmaßnahmen umgesetzt. Zum Beispiel bei der Durchführung von Triebwerksprobeläufen: Hier werden die Abstellpositionen in Abhängigkeit der vorherrschenden Windverhältnisse so gewählt, dass die Anrainer so wenig wie möglich belastet werden.

FANOMOS

Seit dem Jahr 1990 ist am Flughafen Wien eine Flugweg- und Fluglärm-Überwachungsanlage in Betrieb: FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System). Damit werden An- und Abflüge als Flugspuren aufgezeichnet und analysiert. Dabei wird die Einhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugrouten kontrolliert und Abweichungen, das heißt ein Verlassen der vorgeschriebenen Korridore, werden sichtbar gemacht. FANOMOS zeichnet jedoch nicht nur 365 Tage im Jahr die Flugspuren auf, sondern registriert auch laufend die Schallpegel der Überflüge mit 15 fixen Messstellen in der Umgebung des Flughafens.

Lärmabhängige Landegebühren

Ziel der lärmabhängigen Landegebühren ist es, einen Anreiz für Fluglinien zu geben, auf leisere und emissionsärmere Flugzeuge zu setzen. Die Start- und Landegebühren werden gestaffelt - laute Flugzeuge zahlen mehr, leise weniger. Das Bonus-Malus-System ist kostenneutral, und die Lärmgebühren stellen keine zusätzliche Einnahmequelle für den Flughafen dar.

Lärmschutz

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafen Wien hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel. Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht übernimmt der Flughafen 50% bis 100% der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen. Bis Ende 2022 wurden auf diese Weise für 6.316 Objekte bauphysikalische Gutachten erstellt und für 2.986 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt.

Emissionen und Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringeren Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen der Luftfahrtbranche bei.

Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung sowie durch 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.

ACAS (Airport Carbon Accreditation System)

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 und seither jährlich erneut seitens des ACI bestätigt. Die Level 3-Zertifizierung sieht eine weitere Reduktion der CO₂-Emissionen unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässiger Unternehmen vor.

Zahlreiche Projekte zur Reduktion der Treibhausgase wurden und werden am Flughafen Wien umgesetzt. So bezieht der Flughafen Wien bereits den gesamten Strom CO₂-neutral. Der Ausbau der Photovoltaik am Standort unterstützt nachhaltig das Ziel der CO₂-Neutralität des

Flughafen Wien. Die Fernwärme wird ab Mitte 2022 ebenfalls CO₂-neutral bezogen. Der Ausbau des elektrisch betriebenen Fuhrparks und die Kompensation der CO₂-Emissionen, die zurzeit noch durch fossile Treibstoffe durch die FWAG (vor allem im Bereich Flugzeugabfertigung) verursacht werden, sollen dazu führen, dass der Betrieb des Flughafen Wien ab 2023 klimaneutral erfolgen kann.

Abfall

Auf Verkehrsflughäfen entstehen in Abhängigkeit von der Anzahl der Passagiere sowie den erbrachten Leistungen Abfälle und Altstoffe aus unterschiedlichsten Bereichen wie Terminals, Büros, Logistikhallen, Gerätehallen, technischen Stationen, Hotels, Hangars und den Flugzeugen selbst.

Am Flughafen Wien ist daher eine Abfalllogistik im Einsatz, die mit der einer Kleinstadt zu vergleichen ist. Neben den beiden größten Abfallfraktionen Gewerbemüll und Altpapier/Kartonagen fallen auch Verpackungsabfälle, Altmetall und gefährliche Abfälle wie beispielsweise Schmieröl- und Lösungsmittelreste aus der Wartung von Flugzeugen und Fahrzeugen am Boden an. Alle Abfallmengen, aufgeschlüsselt nach Abfallarten, sind im aktuellen Abfallwirtschaftskonzept (AWK) abgebildet.

Eine Übersicht von rund 350 Materialien (von Abbeizmitteln oder Aludosen bis Zahnbürsten oder Zweige) und deren fachgerechter Entsorgung ist in der „VIE Abfalltrenn-ABC“ Broschüre nachzuschlagen.

Vermeiden, Vermindern, Verwerten

Abfallvermeidung steht am Flughafen Wien an oberster Stelle. Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und - je nach Möglichkeit - einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Mülltrennung am Flughafen erfolgt dabei nach strengen Richtlinien, was eine Wiederverwertung leichter und kostengünstiger macht. Dabei werden alle Möglichkeiten einer effizienten Abfallwirtschaft ausgeschöpft. Biogene Abfälle, Glas- und Kunststoffflaschen werden getrennt gesammelt und der Verwertung zugeführt. Spezielle Umweltinseln in den Terminalbereichen bieten auch den Passagieren die Möglichkeit, ihren Abfall entsprechend der Kennzeichnung zu entsorgen. Auch der Abfall und die Mülltrennung der in Wien landenden Luftfahrzeuge werden kontrolliert. Die Gesamtmenge Abfall betrug im Jahr 2022 am Flughafen Wien 3.156 Tonnen (2021: 1.773 Tonnen).

Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch der Flughafen-Wien-Gruppe (Standort Wien) ohne Kunden betrug 2022 437.438 m³ (2021: 254.757 m³). Rechnet man die Kunden hinzu, betrug der gesamte Wasserverbrauch im Jahr 2022 570.283 m³.

Abwasser

Ein zentraler Punkt der Abwasserentsorgung ist die komplette Kanalisierung der Airside gelegenen versiegelten Flächen. Aus den einzelnen Einzugsgebieten des Flughafens - allein Pisten, Vorfelder und Rollwege machen mehr als 2,5 Mio. Quadratmeter Oberfläche aus - führen Niederschlagsabwasser zur zentralen Abwasserentsorgungsanlage. Am Eintritt der Hauptsammler in die zentrale Abwasserentsorgungsanlage wird die Belastung der Abwässer online gemessen.

Belastete Abwässer werden über eigene Leitungen zur Verbandskläranlage Schwechat-Mannswörth gepumpt.

Durch die gezielte Trennung belasteter von unbelasteten Abflüssen konnten die in der Kläranlage zu behandelnden Abwassermengen reduziert werden. Der Abwasseranfall (Standort Wien) der FWAG betrug 2022 342.976 m³.

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. Die Beschaffungen der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgten zum Teil über die BBG. Zudem unterliegt die Flughafen Wien AG als Sektorenauftraggeber 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 am 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.

2) Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) der Flughafen Wien AG im Jahr 2022 ist von 2.846 auf 2.657 Mitarbeiter gesunken. Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt bei 3.470, ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr von 6,6%. Stichtagsbezogen waren zum 31.12.2022 2.671 Mitarbeiter in der Flughafen Wien AG beschäftigt und somit um 94 Mitarbeiter weniger als im Vorjahr (2.765 Mitarbeiter).

Recovery – Reboarding

In Zeiten der Krise – aber vor allem auch danach – sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine zentrale Ressource, da der Erfolg als Dienstleistungsunternehmen entscheidend von der fachlichen Kompetenz, Erfahrung sowie dem Engagement und Einsatz jedes einzelnen Beschäftigten abhängt.

2022 stand unter dem Motto Recovery und Reboarding. Von Jänner bis März des Jahres 2022 befand sich das Unternehmen nach wie vor in Kurzarbeit. Nichtsdestotrotz begannen unternehmensweite Vorbereitungen den Vollbetrieb mit Anfang April wieder zu starten. Ab Jänner 2022 wurden Mitarbeiter in den Prozess des Zurückkommens miteingebunden. Als Haupthandlungsfelder wurden folgende Themen definiert: Identifikation mit dem Unternehmen, Zusammenarbeit, Home-Office vs. Präsenz, Hybride Führung/Meetings. Eine der ersten Maßnahmen war der Restart der Führungs- und Schlüsselkräfteentwicklung. Geänderte gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen fordern ein verändertes Führungsverhalten.

Die Arbeitsmarktlage verschärft den Druck auf das Unternehmen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden. Das Ziel Mitarbeiter zu halten, sie weiter an das Unternehmen zu bin-

den und die Rolle der Führungskräfte bei dieser Aufgabe, war die Grundlage für einen breiten Diskussions- und Lernprozess und somit Basis für den erfolgreichen Restart. Weiters wurde auch ein Schwerpunkt auf Aus- und Weiterbildung gelegt. Die Initiativen zeigten Erfolg. Wir haben den erfreulichen Aufschwung des Flugverkehrs seit Ostern 2022 besser bewältigt als viele andere Flughäfen. Diese großartige Leistung wurde auch weit über unsere Grenzen hinaus anerkannt: Wir wurden als „Best Airport Europe 2022“ sowie als „Ground Handler of the year“ ausgezeichnet. Um diesen erfolgreichen Weg fortzusetzen, ist es notwendig, die Unternehmensstrategie an zukünftige Erfordernisse anzupassen. Dieser langfristige Prozess geht vom Managementteam aus und wird gemeinsam mit allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch 2023 fortgesetzt.

Im März 2021 startete die interne New Placement Agentur (NPA). MitarbeiterInnen aus Arbeitsbereichen, wo mittelfristig keine Erholung in Sicht ist, werden in der NPA betreut und für neue berufliche Aufgaben vorbereitet. Von dieser pandemiebedingten Maßnahme waren konzernweit 280 MitarbeiterInnen betroffen. Ihre berufliche Neuorientierung, mit dem Ziel der Qualifizierung für interne und externe Stellenangebote, wurde mit Begleitmaßnahmen wie Bewerbungstrainings, Coachings und Sprachkursen unterstützt. Aufgrund von intensiven Schulungsmaßnahmen in der NPA während der Kurzarbeit konnten beim Restart interne Besetzungen forciert werden. Alle Aktivitäten der NPA verfolgen weiterhin das Ziel, den betroffenen Mitarbeitern möglichst schnell eine neue Beschäftigung (intern oder extern) zu ermöglichen; das betrifft zurzeit rund 100 Dienstnehmer. Mit diesen Mitarbeitern erfolgen regelmäßig Evaluierungen bzw. Gespräche, um Einsatz- oder Entwicklungsmöglichkeiten zu finden.

Für Aus- und Weiterbildung wurden 2022 am Standort Wien rund € 1,0 Mio. aufgewendet. Die Lehrlingsausbildung wurde auch weiter ausgebaut. Es wurden 30 Lehrlinge in 6 Lehrberufen (im Bereich Werkstätten und IT) aufgenommen und damit ein deutliches Zeichen für einen positiven Blick in die Zukunft gesetzt.

Mitarbeiterstiftung

Bereits vor mehr als 20 Jahren wurde von der FWAG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet, die 10% der Aktien der FWAG hält und die erhaltenen Dividenden an die Mitarbeiter auszahlt. Im Jahr 2022 kam für 2021 keine Dividende zur Ausschüttung.

Freiwillige Sozialleistungen

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).

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) und mit Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden - sowie in einigen Unternehmensbereichen ein Job-Ticket angeboten. Die Möglichkeit zur Essensversorgung für die Mitarbeiter wird finanziell unterstützt, und das Angebot wird laufend erweitert. Mit dem Vienna Airport Health Center ist eine weitreichende ärztliche 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. Seit 2015 tragen wir das Zertifikat „Beruf und Familie“ und im Jahr 2022 wurde im Rahmen eines Audits die Re-Zertifizierung erfolgreich durchgeführt. Aktionen, wie die Betreuung der Kinder von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an schul- und kindergartenfreien Tagen wurden auch 2022 wieder durchgeführt. Die Hilfestellungen zur Pflege von Angehörigen und das Angebot des Employee Assistance Program (EAP) wurden auch 2022 von vielen Beschäftigten angenommen.

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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Schichtdienst eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder ab dem Krabbelalter. Der Flughafen Wien unterstützt die eigenen Beschäftigten dabei finanziell.

Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste

Die Zahl der Arbeitsunfälle hat sich in etwa auf dem Niveau von 2018 eingependelt. Präventionsmaßnahmen und Evaluierungen zur Vermeidung von Arbeitsunfällen werden weiter vorangetrieben. Bei Begehungen achteten die Sicherheitsfachkräfte verstärkt darauf, dass im Zuge des Restarts die Vorgaben der Arbeitssicherheit beachtet werden. In einigen Bereichen wurde die Re-Evaluierung der psychischen Belastungen von Arbeitspsychologinnen durchgeführt. Zahlreiche Personalaufnahmen führten auch zu einem erhöhten Schulungsbedarf zum Thema „Sicher arbeiten“ der von den Präventivdiensten abgedeckt wurde. Konzernweit wurde im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung frisches Obst verteilt und durch die Teilnahme bei der österreichischen Firmenchallenge hinsichtlich Bewegung als Grundlage für einen gesunden Lebensstil sensibilisiert. Das Beratungs- und Schulungsangebot in Form von Stellungnahmen zu Bauprojekten, Gefährdungsbeurteilungen, Unfallanalysen, Ersthelferaus- und Weiterbildung, Ergonomie-Workshops, Nichtraucher-Seminaren, Lehrlingswoche, Untersuchungen, Messungen und der konzernweiten Umsetzung von Impfaktionen wird kontinuierlich ausgebaut.

Standort Wien	2022	Veränderung	2021	2020	2019	2018
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	135	62,7%	83	71	164	131
1.000 MA-Quote	31,2	69,6%	18,4	14,0	29,9	29,3

Diversität

Diversität stellt für die Flughafen Wien AG ein zentrales Thema dar. Die Bedeutung zeigt unter anderem die Tatsache, dass derzeit unter den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen 75 Nationalitäten vertreten sind. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz der großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern. Ein Erfolgsprojekt 2022 war in dieser Hinsicht die Integration von Wochenendarbeitern aus der Ostslowakei zur Spitzenabdeckung im Sommer.

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2022 bei rund 27%. Zurückzuführen ist diese niedrige Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körper-

liche Arbeit. Um den Flughafen Wien als Arbeitgeber auch für Frauen 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 ist die Frauenquote in der Flughafen Wien AG 2022 gestiegen und beträgt derzeit 17,5%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz zählen zu den Grundwerten der Flughafen-Wien-Gruppe. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG beträgt zum Stichtag 40%.

Zum Thema „Menschen mit besonderen Bedürfnissen“ arbeitet der Flughafen Wien 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 zahlreiche Einzelmaßnahmen erarbeitet und umgesetzt.

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 Home Office angeboten. Am Standort Wien wurden im Jahr 2022 im Durchschnitt 6 Arbeitstage pro berechtigtem Beschäftigten im Home Office verbracht.

Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter der Flughafen Wien AG	2022	Veränderung	2021
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	2.657	-6,6%	2.846
davon Arbeiter	1.529	-8,6%	1.672
davon Angestellte	1.128	-3,8%	1.173
Personalstand (Stichtag, FTE)	2.671	-3,4%	2.765
davon Arbeiter	1.525	-3,9%	1.587
davon Angestellte	1.146	-2,7%	1.178
Personalstand (Köpfe)	3.470	6,6%	3.255
Lehrlinge (Durchschnitt)	51	8,1%	47
Durchschnittsalter in Jahren	44,0	0,0%	44,0
Betriebszugehörigkeit in Jahren	13,3	-1,5%	13,5
Anteil Frauen in %	12,3	n.a.	12,3
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	908	139,0%	380
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹	135	62,7%	83

1) Daten der vollkonsolidierten Unternehmen am Standort Wien

3) Achtung der Menschenrechte

Das Unternehmen bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die Flughafen Wien AG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis, sondern ausschließlich innerhalb der Europäischen

Union. Als Infrastruktur- und Dienstleistungsanbieter bezieht die Flughafen Wien AG auch lediglich fertige Endprodukte von ihren Lieferanten und hat keinen Einfluss auf deren Lieferkette. Der neben den Unternehmenswerten herrschende Code of Conduct enthält wesentliche Grundsätze über die Interaktion aller Mitarbeiter mit internen und externen Partnern. Da das Vertrauen von Kunden, Aktionären, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Leistung der Flughafen-Wien-Gruppe hat, ist Integrität ein wesentlicher Eckpfeiler innerhalb des Unternehmens.

4) Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen 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 Sektorenauftraggeber bei Beschaffungen teilweise den Regeln des Bundesvergabegesetzes. Dabei wurden auch Vorkehrungen implementiert, die Korruption im Ansatz vermeiden sollen.

Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen, die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und den darauf beruhenden Regelungen des Börsegesetzes 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 (FWAG) beträgt € 152.670.000 und ist 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 FWAG unter www.vienna-airport.com abrufbar.

2. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

Im Zuge des freiwilligen öffentlichen Teilangebots konnte die Airports Group Europe S.a. r.l den Anteil am Flughafen Wien um weitere 3,37% erhöhen. Damit hält der Investor Airports Group Europe S.a. r.l nunmehr über 43% der Aktien der Flughafen Wien AG. Der Streubesitz ist in Folge der Transaktion auf unter 7% gesunken. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20,0%, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10,0% am Grundkapital der FWAG. 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, die NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH und 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

Im Rahmen eines Aktienrückkaufprogrammes hat die FWAG im Zeitraum von 4.11.2019 bis 30.6.2020 insgesamt 125.319 Aktien im Betrag von T€ 4.532,6 erworben und hielt diese Aktien auch im Berichtsjahr 2022. Das Rückkaufprogramm wurde am 29.5.2020 vorzeitig beendet.

8. Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 225,0 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 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 FWAG 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 das Bundesland Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% der stimmberechtigten Aktien an der FWAG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die FWAG ausübt, die Kontrolle (d.h. eine kontrollierende Beteiligung iSv § 22 Abs 2 f ÜbG an der FWAG, die zur Stellung eines öffentlichen Pflichtangebots nach den §§ 22 ff ÜbG verpflichtet), allenfalls auch gemeinsame Kontrolle mit einem oder mehreren anderen Aktionären, einschließlich den Bundesländern Wien und Niederösterreich – über die FWAG erlangt. Wird das Grundkapital der FWAG erhöht, ohne dass das Bundesland Niederösterreich und das Bundesland Wien ihre Bezugsrechte, zur Gänze oder teilweise ausüben oder sie auf andere Weise Aktien erwerben, und führt dies dazu, dass das Bundesland Niederösterreich und das Bundesland Wien gemeinsam nach der Durchführung der Kapitalerhöhung unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% aber zumindest unmittelbar oder mittelbar mehr als 30% der stimmberechtigten Aktien an der FWAG halten, und nicht gleichzeitig eine natürliche oder eine juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die FWAG ausübt, die Kontrolle über die FWAG ausübt, stellt dies kein Change-of-Control-Ereignis dar. Nach einer solchen Kapitalerhöhung ist die im vorigen Absatz genannte Schwelle von 40% für zukünftige Sachverhalte auf jene Schwelle herabzusetzen, die dem Anteilsbesitz der Bundesländer Wien und Niederösterreich nach Durchführung dieser Kapitalerhöhung entspricht.

9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

Corporate Governance

Der Corporate-Governance-Bericht gemäß § 243c UGB für das Geschäftsjahr 2022 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 stieg im Jänner und Februar 2023 von 1.693.731 auf 3.274.665 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien in den ersten beiden Monaten 2023 ein Plus von 97,5% auf 643.058 Passagiere gegenüber 2022. Die Anzahl der Lokalpassagiere legte im selben Zeitraum um auf 2.621.020 (2022: 1.360.595) zu. Das Frachtaufkommen reduzierte sich um 8,7% auf 35.637 umgeschlagene Tonnen. Die Flugbewegungen verzeichneten einen Anstieg auf 27.357 (2022: 18.536), das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) auf 1.148.971 Tonnen (2022: 804.738).

Entgelte 2023 am Flughafen Wien

Die Flughafenentgelte auf dem Flughafen Wien werden ab 1.1.2023 gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet vom 1.8. bis 31.7.) angepasst. Diese Regelung endet einerseits mit dem Ablauf des 31. Dezember 2026. Das bedeutet, dass die Flughäfen im Entgeltantrag 2026 wieder zur bestehenden Formel zurückkehren und mit 1.1.2027 wieder die bestehende Formel anwenden.

Sollte sich die Branche andererseits aber rascher erholen, ist eine schnellere Rückkehr zur bestehenden Formel vorgesehen. Das ist dann der Fall, wenn ein dreijähriger Durchschnitt der Verkehrsmenge (MTOW, Treibstoffmenge, Passagierzahl) den dreijährigen Durchschnitt von 1.8.2016 bis 31.7.2019 übersteigt.

Per 1. Jänner 2023 wurden die Entgelte gemäß § 17a FEG wie folgt geändert:

- | | |
|---|--------|
| » Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: | +5,78% |
| » Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: | +5,78% |
| » Infrastrukturentgelt Betankung: | +5,78% |

Weiterhin hat die Flughafen Wien AG zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2023 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 8,60/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 12,60/abfliegender Transferpassagier gesenkt.

Das Sicherheitsentgelt inklusive Maßnahmen zur Implementierung des Exit-Entry-Systems (EES) am Flughafen Wien beträgt € 9,44/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt beträgt € 0,70/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,09/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,18/abfliegender Passagier.

Weiters wurden die Volumen-, Transfer-Security-, Destinations- und Frachtincentives genehmigt.

Prognosebericht

Passagierentwicklung: Rund 32-34 Mio. Passagiere in der Flughafen-Wien-Gruppe und rund 26-27 Mio. Passagiere am Standort Wien erwartet

Für den Standort Wien erwartet der Flughafen Wien rund 26 bis 27 Mio. Reisende im Gesamtjahr 2023 und für die Flughafen-Wien-Gruppe (inkl. Beteiligungen) rund 32 bis 34 Mio. Reisende. Die aktuelle Guidance erfolgt unter der Annahme, dass es zu keinen pandemiebedingten Lock Downs oder massiven Verkehrsbeschränkungen kommt. Ein weiterer Unsicherheitsfaktor bleibt der heute nicht abschätzbare weitere Verlauf des Krieges in der Ukraine und dessen Folgen für den Luftverkehr.

Finanzausblick:

Aufgrund der positiven Aussichten soll sich das Periodenergebnis der Flughafen-Wien-Gruppe auf über € 150 Mio. verbessern, bei einem Umsatz von rund € 830 Mio. und einem EBITDA von zumindest € 325 Mio. Die Investitionen steigen auf rund € 135 Mio., wobei alle Investitionen aus dem Cash-Flow finanziert werden und keine Fremdmittelaufnahme erfolgen wird.

Schwechat, am 16. März 2023

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Einzelabschluss 2022 der Flughafen Wien AG



Bilanz der Flughafen Wien AG

Aktiva

	31.12.2022	31.12.2021
	€	T€
A) Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen und Rechte	8.917.274,49	12.240,7
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	792.337.384,29	832.228,0
2. technische Anlagen und Maschinen	117.768.024,16	119.918,1
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	43.140.485,01	51.238,2
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	87.764.911,01	87.800,7
Summe II	1.041.010.804,47	1.091.185,0
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	268.722.778,57	268.722,8
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	112.380.000,00	132.130,0
3. Beteiligungen	4.229.233,17	4.227,6
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	659.543,52	659,5
5. sonstige Ausleihungen	641.602,95	680,7
Summe III	386.633.158,21	406.420,5
Summe A)	1.436.561.237,17	1.509.846,3
B) Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	4.685.093,17	4.328,4
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	329.501.495,01	103.496,1
davon mit einer Restlaufzeit < 1 Jahr	329.343.199,39	103.308,7
davon mit einer Restlaufzeit > 1 Jahr	158.295,62	187,4
III. Wertpapiere und Anteile		
1. sonstige Wertpapiere und Anteile	24.982.700,00	17.032,7
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	69.855.656,72	93.595,0
Summe B)	429.024.944,90	218.452,1
C) Rechnungsabgrenzungsposten	3.818.117,83	2.627,2
D) Aktive latente Steuern	31.626.233,67	36.427,5
Summe Aktiva	1.901.030.533,57	1.767.353,1

Passiva

	31.12.2022	31.12.2021
	€	T€
A) Eigenkapital		
I. Eingefordertes, gezeichnetes und einbezahltes Grundkapital	152.670.000,00	152.670,0
Eigene Anteile	-227.767,28	-227,8
Summe I	152.442.232,72	152.442,2
II. Kapitalrücklagen (gebundene)	117.885.085,80	117.885,1
III. Gewinnrücklagen		
1. gesetzliche Rücklage	2.579.158,88	2.579,2
2. andere Rücklagen (freie Rücklagen)	785.181.253,03	692.904,3
3. Rücklagen für eigene Anteile (gebunden)	-4.304.879,62	-4.304,9
Summe III	783.455.532,29	691.178,5
IV. Bilanzgewinn,		
davon Gewinnvortrag: € 59.608.898,51 VJ: T€ 44.805,4	64.584.426,22	59.608,9
Summe A)	1.118.367.277,03	1.021.114,7
B) Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	3.104.694,27	866,5
C) Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	75.846.650,25	83.858,0
2. Rückstellungen für Pensionen	9.373.808,10	11.886,2
3. Rückstellungen für Steuern	30.165.798,60	5.351,1
4. sonstige Rückstellungen	194.103.309,58	133.820,4
Summe C)	309.489.566,53	234.915,6
D) Verbindlichkeiten	453.770.588,65	492.815,9
davon mit einer Restlaufzeit < 1 Jahr	188.770.588,65	202.815,9
davon mit einer Restlaufzeit > 1 Jahr	265.000.000,00	290.000,0
E) Rechnungsabgrenzungsposten	16.298.407,09	17.640,4
Summe Passiva	1.901.030.533,57	1.767.353,1

Gewinn- und Verlustrechnung der Flughafen Wien AG

vom 1. Jänner 2022 bis 31. Dezember 2022

	1.1.-31.12.2022	1.1.-31.12.2021
	€	T€
1. Umsatzerlöse	605.567.492,68	358.559,4
2. aktivierte Eigenleistungen	2.335.854,16	1.004,5
3. sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	216.454,62	172,9
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	6.251.985,04	1.814,5
c) Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	272.740,57	219,6
d) übrige	11.261.150,06	67.426,6
Summe 3.	18.002.330,29	69.633,5
4. Betriebsleistung (Zwischensumme aus Z 1 bis 3)	625.905.677,13	429.197,4
5. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		
a) Materialaufwand	31.780.153,85	20.911,4
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	34.577.549,11	23.937,9
Summe 5.	66.357.702,96	44.849,3
6. Personalaufwand		
a) Löhne	71.857.812,53	64.668,2
b) Gehälter	79.320.891,23	73.780,8
c) Soziale Aufwendungen	38.988.202,30	48.828,5
davon für Altersversorgung	780.827,00	2.223,5
davon für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-6.402.784,43	5.270,9
davon für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	42.629.303,63	40.495,0
Summe 6.	190.166.906,06	187.277,5
7. Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf das Anlagevermögen € 0,00; Vorjahr: T€ 359,7	91.126.282,05	95.522,6
8. sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Z 17 fallen	369.114,75	332,3
b) übrige	159.252.020,79	92.434,6
Summe 8.	159.621.135,54	92.766,9
Summe 5.-8.	507.272.026,61	420.416,3
9. Betriebserfolg (Zwischensumme aus Z 4 bis 8)	118.633.650,52	8.781,1

10. Erträge aus Beteiligungen, davon aus verbundenen Unternehmen: € 18.112.094,72 VJ: T€ 16.788,7	18.529.649,66	17.279,4
11. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon aus verbundenen Unternehmen: € 207.162,45 VJ: T€ 592,1	212.360,48	597,4
12. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge, davon aus verbundenen Unternehmen: € 0,00 VJ: T€ 0,0	2.300.965,17	1.215,5
13. Aufwendungen aus Finanzanlagen und aus Wertpapieren des Umlaufvermögens, davon Abschreibungen: € 0,00; VJ: T€ 0,0 davon aus verbundenen Unternehmen : € 0,00; VJ: T€ 0,0	72.932,00	0,0
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen, davon betreffend verbundene Unternehmen: € 1.256.208,33 VJ: T€ 1.256,2	12.338.630,71	14.539,2
15. Finanzerfolg (Zwischensumme aus Z 10 bis 14)	8.631.412,60	4.553,0
16. Ergebnis vor Steuern	127.265.063,12	13.334,2
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-30.012.535,41	1.469,3
davon latenter Steueraufwand /-ertrag	-4.801.310,62	1.930,4
18. Jahresüberschuss	97.252.527,71	14.803,5
19. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	92.277.000,00	0,0
20. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	59.608.898,51	44.805,4
21. Bilanzgewinn	64.584.426,22	59.608,9

Anhang zum Jahresabschluss 2022 der Flughafen Wien AG



Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss 2022

Angaben zum Unternehmen

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft (FWAG) und ihre Tochterunternehmen sind Dienstleistungsunternehmen im Bereich Bau und Betrieb von Zivilflugplätzen mit allen hiermit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen. Die FWAG 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 FWAG betreffen folgende:

Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat am 27.03.1955 gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 21.08.1936 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 15.09.1977 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.

Allgemeine Angaben

Auf den vorliegenden Jahresabschluss zum 31.12.2022 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 FWAG.

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 31.12.2022 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 FWAG 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 unter Anwendung eines Körperschaftsteuersatzes von 23% (Vorjahr: 25%) gebildet.

Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Rückstellungen

Rückstellungen werden in der Höhe ihres voraussichtlichen Anfalls unter Berücksichtigung des Vorsichtsprinzips 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 FWAG 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.

Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen

Die FWAG hat im Berichtszeitraum staatliche Unterstützungen in Anspruch genommen. Das betrifft einerseits die ab 16.03.2020 am Standort Wien eingeführte Kurzarbeit sowie andererseits die Erfassung von Förderungen betreffend COVID-19 Unterstützungsmaßnahmen. Die Kurzarbeit endete mit 31.03.2022.

2022 wurden insgesamt T€ 7.646,6 (VJ: T€ 46.997,7) an ergebniswirksamen Erstattungsansprüchen aus Kurzarbeitsgeld, sowie weitere ergebniswirksame Erstattungsansprüche in Höhe von T€ 312,1 (VJ: T€ 18.528,5) betreffend Unterstützungsmaßnahmen COVID-19 erfasst.

Beträge in T€	2022	2021
Kurzarbeitsgeld	7.646,6	46.997,7
Unterstützungsmaßnahmen COVID-19	312,1	18.528,5
Summe	7.958,7	65.526,2

Liquidität

Die FWAG weist zum 31.12.2022 einen Jahresüberschuss von T€ 97.252,5 aus und verfügt im Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses über finanzielle Mittel in Höhe von T€ 348.838,4, die aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie sonstigen Vermögenswerten (Wertpapiere und Termineinlagen) bestehen. Das Eigenkapital beträgt zum Bilanzstichtag T€ 1.118.367,3.

Wesentliche Ereignisse

Seit dem 24.2.2022 führt Russland Krieg gegen die Ukraine („Russland-Ukraine-Krieg“). Dies führte zu einer wirtschaftlichen Krise mit weltweiten Auswirkungen. Folgen sind steigende Energiepreise, Lieferengpässe und eine hohe Finanzmarktvolatilität. Negative Auswirkungen ergeben sich auch durch den für die zivile Luftfahrt gesperrten ukrainischen Luftraum, sowie Flugverbote für russische Flugzeuge. Weitere Kostensteigerungen können wegen den unvorhersehbaren Entwicklungen des Krieges nicht ausgeschlossen werden.

Das erste Quartal 2022 war weiterhin auch geprägt durch die COVID-19 Pandemie. Die FWAG hat, die seit 16.03.2020 am Standort Wien eingeführte Kurzarbeit, mit Ablauf des ersten Quartals 2022 beendet. Hinsichtlich der Saisonalität ist daher auch im Geschäftsjahr 2022 nicht von einem regulären Jahr auszugehen. Staatliche Unterstützungsmaßnahmen (Kurzarbeit oder COVID-19 Unterstützungen) sind in den Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung (Sonstiger betrieblicher Ertrag) dargestellt.

Bewertung von Anlagevermögen

Die Überprüfung der Vermögenswerte auf Werthaltigkeit führte im Geschäftsjahr 2022 zu keiner Abwertung auf den niedrigeren beizulegenden Wert.

2021 wurde eine außerplanmäßige Abschreibung betreffend einer Software erfasst.

Erläuterungen zur Bilanz

Aktiva

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist der beiliegenden Aufstellung über die Entwicklung des Anlagevermögens zu entnehmen.

→ Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die immateriellen Vermögensgegenstände in Höhe von T€ 8.917,3 (VJ: T€ 12.240,7) reduzierten sich um 27,2 % oder um T€ 3.323,4 und betreffen im Wesentlichen Konzessionen und Rechte.

Die Sachanlagen von T€ 1.041.010,8 (VJ: T€ 1.091.185,0) sanken um 4,6 % oder T€ 50.174,2. 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€ 102.435,9 (2021: T€ 101.550,7).

Die den geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau zugeordneten Buchwerte betragen zum 31.12.2021 T€ 87.800,7 und verringerten sich bis zum 31.12.2022 auf T€ 87.764,9.

→ Finanzanlagen

Von den Ausleihungen sind T€ 5.000,0 (2021: T€ 18.950,0) innerhalb eines Jahres fällig.

Anteile an verbundenen Unternehmen wurden im Geschäftsjahr 2022 sowie im Vorjahr nicht zugeschrieben.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	2022	2021
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:

31.12.2022		Forderungen mit einer Restlaufzeit		
Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	34.820,9	0,0	0,0	34.820,9
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	7.495,2	0,0	0,0	7.495,2
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	216,1	0,0	0,0	216,1
4. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	286.811,0	158,3	0,0	286.969,3
	329.343,2	158,3	0,0	329.501,5

31.12.2021		Forderungen mit einer Restlaufzeit		
Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	30.570,5	0,0	0,0	30.570,5
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	6.840,4	0,0	0,0	6.840,4
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	33,6	0,0	0,0	33,6
4. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	65.864,2	187,4	0,0	66.051,6
	103.308,7	187,4	0,0	103.496,1

Bei den „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ bestanden zum Stichtag Wertberichtigungen in Höhe von T€ 2.469,2 (2021: T€ 5.578,6). Es wurde keine pauschale Einzelwertberichtigung im Geschäftsjahr 2022 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€	2022	2021
Forderungen aus Veranlagung von Termingeldern	254.000,0	20.000,0
Forderungen an Kreditkartenunternehmen	1.992,6	1.074,0
Übrige sonstige Forderungen	30.976,7	44.977,6
Summe	286.969,3	66.051,6

In den „sonstigen Forderungen und Vermögensgegenständen“ sind u. a. Kreditkartenabrechnungen in Höhe von T€ 1.992,6 (2021: T€ 1.074,0) enthalten, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden sowie Termingelder in Höhe von T€ 254.000,0 (VJ: T€ 20.000,0) und

übrige sonstige Forderungen die im Wesentlichen Forderungen aus Kurzarbeitsgeldern und andere COVID-19 Unterstützungsmaßnahmen betreffen.

→ Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	2022	2022	2021	2021
RLB NÖ Ergänzungskapital	n.a.	n.a.	12.050,0	12.983,2
Hypo NÖ Anleihe	4.982,7	4.910,8	4.982,7	5.093,8
RLB Kapitalanleihe	20.000,0	20.000,0	n.a.	n.a.
Summe	24.982,7	24.910,8	17.032,7	18.077,0

Im Geschäftsjahr 2022 waren bei den Wertpapieren des Umlaufvermögens keine Zuschreibungen möglich. Das Wertpapier RLB NÖ Ergänzungskapital wurde während des Jahres 2022 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€	31.12.2022	31.12.2021
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	21.042,2	19.497,8
Personalarückstellungen	10.676,6	14.833,9
Sonstige Rückstellungen	1.792,7	4.203,5
	33.511,5	38.535,3
Passive latente Steuerabgrenzung		
Sachanlagen	-1.885,2	-2.107,7
	-1.885,2	-2.107,7
Steuerabgrenzung (saldiert)	31.626,2	36.427,5

Passiva

Eigenkapital

→ Grundkapital

Das Grundkapital beläuft sich mit Stichtag 31.12.2022 auf € 152.670.000,00 und ist geteilt in 84.000.000 Stück (2021: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigende 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 (2021: T€ 227,8) ausgewiesen.

→ Kapitalrücklagen

Das bei der 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.

Die gebundenen Kapitalrücklagen enthalten einen Betrag in Höhe von T€ 140,6 (Nennbetrag der eigenen Aktien) der aufgrund des Erwerbs eigener Aktien in den GJ 2020 und 2019 aus den freien Gewinnrücklagen zugeführt wurde.

→ Gewinnrücklagen

Die gesetzliche Rücklage zeigt sich mit einer Höhe von T€ 2.579,2 gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Die anderen Rücklagen (inkl. freie Rücklage) belaufen sich auf T€ 785.181,2 (2021: T€ 692.904,3).

Die Rücklage für eigene Anteile (gebunden) in Höhe von T€ 4.304,9 wird als Korrekturposten in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

→ Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn beläuft sich auf T€ 64.584,4 (2021: T€ 59.608,9).

Die Entwicklung des Bilanzgewinns stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	
Bilanzgewinn zum 31.12.2021	59.608,9
+ Jahresüberschuss	97.252,5
– Zuweisung zu freien Rücklagen	-92.277,0
Bilanzgewinn zum 31.12.2022	64.584,4

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 FWAG 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. Im Geschäftsjahr 2022 und 2021 wurden der Gesellschaft COVID19-Investitionszuschüsse gewährt. 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 31.12.2022 wurde für die Berechnung der **Abfertigungsrückstellung** der FWAG ein versicherungsmathematisches Gutachten nach den Regeln gemäß IFRS (IAS 19) mit einem Zinsfuß von 3,7% (2021: 0,6%) 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 12,43% für 2023, 8,08% für 2024, 5,58% für 2025, 4,83% für 2026 sowie 4,16% ab 2027 (2021: 3,31%) 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 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 3,7% (2021: 0,6%) 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 Pensionstrend (Valorisierung der zukünftigen Ansprüche) wurden von 2,60% (2021: 2,10%) angenommen. Da kein (2021: kein) aktiver Mitarbeiter Ansprüche aus Leistungspensionen hat, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angenommen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste 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 3,7% (2021: 0,6 %) 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 wurde eine Steigerung von 12,43% für 2023, 8,08% für 2024, 5,58% für 2025, 4,83% für 2026 sowie 4,16% ab 2027 (2021: 3,31%) 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 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 3,3% (2021: 0,2%) nach der „Projected Unit Credit Method“ ermittelt. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 11,43% für 2023, 7,08% für 2024, 4,58% für 2025, 3,83% für 2026

sowie 3,16% ab 2027 (2021: 3,31%) 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 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€ 28.918,7 (2021: T€ 31.637,8), Rückstellungen für Altersteilzeit T€ 22.486,5 (2021: T€ 21.385,0), nicht konsumierter Urlaub T€ 2.569,5 (2021: T€ 1.059,8), Prämien für das Berichtsjahr und Vorjahre T€ 4.457,5 (2021: T€ 8.912,6), noch nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen T€ 15.287,7 (2021: T€ 14.295,7), Rückstellungen für Ermäßigungen T€ 63.365,4 (2021: T€ 19.695,2), 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 (2021: T€ 6.352,8) sowie Rückstellungen für diverse Personalaufwendungen in T€ 20.327,1 (2021: T€ 11.067,6). Die Rückstellung für diverse Personalmaßnahmen beinhaltet Rückstellungen betreffend Dienstfreistellungen, Umstufungen, Personalabgrenzungen, Rechtsfälle und Unterauslastungen. Hinsichtlich der Rückstellung für Unterauslastung in Höhe von T€ 18.878,3 werden Annahmen zum Rechnungszinssatz, zu Gehaltssteigerungen, zum Unterauslastungsgrad und zum Fluktuationsabschlag getroffen. Unter der Rückstellung für Unterauslastung werden Vorsorgen, im Wesentlichen für Mitarbeiter, die im Unternehmen nicht eingesetzt werden können und für die trotz laufender Bemühungen keine geeignete Tätigkeit gefunden werden konnte, verstanden. Für diese kündigungsgeschützten Mitarbeiter besteht die gegenwärtige Verpflichtung diese weiter zu beschäftigen.

Der Barwert der Rückstellung wird unter Ansatz folgender Parameter ermittelt:

Für Bestände innerhalb dieser Gruppe von Mitarbeitern ist der Rechnungszinssatz individuell nach Laufzeiten gestaffelt. Der Zinssatz bewegt sich zwischen 3,4% für Laufzeiten bis zu 5 Jahren und 4,2 % für Laufzeiten bis zu 20 Jahren.

Als Lohn- und Gehaltssteigerung wurden folgende gestaffelte Annahmen getroffen:

Lohn- und Gehaltstrend	
2023	11,43%
2024	7,08%
2025	4,58%
2026	3,83%
ab 2027	3,16%

Hinsichtlich des Unterauslastungsgrades wurden Annahmen in der Bandbreite von 20-100% individuell angenommen, es wurden keine Fluktuationsabschläge vorgenommen.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

31.12.2022	Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit				
	Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.000,0	100.000,0	100.000,0		225.000,0
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.718,0	0,0	0,0		23.718,0
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	110.521,7	20.000,0	45.000,0		175.521,7
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.830,6	0,0	0,0		7.830,6
5. Sonstige Verbindlichkeiten	21.700,3	0,0	0,0		21.700,3
davon aus Steuern	3.890,5	0,0	0,0		3.890,5
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	4.278,4	0,0	0,0		4.278,4
	188.770,6	120.000,0	145.000,0		453.770,6

Die Restlaufzeiten des Vorjahres stellen sich wie folgt dar:

31.12.2021	Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit				
	Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	51.000,4	100.000,0	125.000,0		276.000,4
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.031,2	0,0	0,0		23.031,2
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	88.699,2	20.000,0	45.000,0		153.699,2
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.634,7	0,0	0,0		5.634,7
5. Sonstige Verbindlichkeiten	34.450,4	0,0	0,0		34.450,4
davon aus Steuern	2.807,4	0,0	0,0		2.807,4
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	16.482,9	0,0	0,0		16.482,9
	202.815,9	120.000,0	170.000,0		492.815,9

Die „Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen“ betreffen mit T€ 70.000,0 (2021: 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€ 3.972,3 (2021: T€ 3.477,0) aus der Abrechnung Dezember 2022 bzw. 2021, Verbindlichkeiten im Rahmen

der sozialen Sicherheit in Höhe von T€ 4.278,4 (2021: T€ 16.482,9) sowie Zinsabgrenzungen in Höhe von T€ 116,1 (2021: T€ 137,3). 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€ 1.845,5 (Vorjahr: T€ 2.315,5) ausgewiesen.

Zum Stichtag 31.12.2022 waren keine Termingelder zugunsten von Kreditinstituten als Pfand bestellt.

Passive Rechnungsabgrenzungen

Die passiven Rechnungsabgrenzungen in Höhe von T€ 16.298,4 (V): T€ 17.640,4 bestehen im Wesentlichen aus erhaltenen Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm in Höhe von T€ 13.681,6 (2021: T€ 14.636,2).

Haftungsverhältnisse

Zum 31.12.2022 bestehen Haftungsverhältnisse in Höhe von insgesamt T€ 34.085,9 (2021: T€ 93.628,9). Diese teilen sich wie folgt auf:

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10.12.2003 haftet die FWAG für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 294,7 (2021: T€ 379,4).

Die FWAG garantiert für die Bezahlung von Verpflichtungen aus Leasingverträgen der Tochtergesellschaft Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. in Höhe von derzeit T€ 27.780,6 (2021: T€ 32.557,8).

Die FWAG 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 (2021: T€ 2.800,0) begrenzt.

Die FWAG 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 FWAG 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.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Für immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen bestanden zum Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 9,9 Mio. (2021: € 13,0 Mio.).

Die FWAG 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€	2023	2024-2027
Verbindlichkeiten aus Operating-Leasing-Geschäften	264,4	1.206,2
Verbindlichkeiten aus Operating-Leasing-Geschäften gegenüber verbundenen Unternehmen	2.024,1	8.096,2
Verbindlichkeiten aus Fruchtnießungsvertrag gegenüber verbundenen Unternehmen	9.282,1	37.128,2
Summe	11.570,5	46.430,6

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 31.12.2022 auf rund € 20,4 Mio. (V): rund € 20,4 Mio.) beläuft.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Beträge in T€	2022	2021
Airport-Erträge	305.805,2	153.986,6
Abfertigungserträge	112.752,6	83.228,9
Aviation-Umsatz	418.557,8	237.215,5
Miet-, Pacht- und Nutzungserträge, Parkerträge	118.629,0	65.448,9
Übrige Erträge	68.380,7	55.894,9
Non-Aviation-Umsatz	187.009,7	121.343,8
Umsatzerlös gesamt	605.567,5	358.559,3
davon verbundene Unternehmen ¹⁾	30.979,2	24.090,3

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, Gästebetreuung sowie anderwärtigen Umsätzen zusammen.

Sämtliche Umsätze wurden im Inland erbracht.

Der Aviation-Umsatz ist um 76,4% auf T€ 418.557,8 gestiegen, aufgrund der im Vergleich zur Vorperiode positiven Verkehrsentwicklung.

Der Non-Aviation-Umsatz der FWAG inklusive Erlöse von Konzerngesellschaften stieg im Jahr 2022 um 54,1% auf T€ 187.009,7. Und resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Umsätzen aus Park-, Miet- und Konzessionserträgen.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) betragen zum Bilanzstichtag T€ 18.002,3 (2021: T€ 69.633,5). Darin sind COVID-19 Kurzarbeitsbeihilfe in Höhe von T€ 7.646,6 (2021: T€ 46.997,7) enthalten.

Die übrigen sonstigen Erträge enthalten u.a. COVID-19 Unterstützungsmaßnahmen in Höhe T€ 312,1 (2021: T€ 18.528,5). Die Auflösungen aus Rückstellungen belaufen sich auf T€ 6.252,0 (2021: T€ 1.814,5) und die Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf T€ 1.605,2 (2021: T€ 723,5).

Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen belaufen sich auf T€ 66.357,7 nach T€ 44.849,3 im vorherigen Geschäftsjahr. Der Materialaufwand erhöhte sich aufgrund des höheren Verbrauchs von Treibstoffen, Energie und Materialien sowie höheren bezogenen Leistungen insbesondere für Sicherheitsdienstleistungen.

Personalaufwand

Die Personalaufwendungen der FWAG stiegen gegenüber dem Vergleichszeitraum um 1,5% auf T€ 190.166,9 (2021: T€ 187.277,5). Im Berichtsjahr wurden T€ 10.369,9 an sonstigen Personalarückstellungen (siehe ebenso in der Erläuterung zur Bilanz) dotiert dem stehen Auflösungen in der Vorperiode in Höhe von T€ 2.699,5 gegenüber

Die Aufwendungen für Löhne erhöhten sich um T€ 7.189,6 auf T€ 71.857,8, die Aufwendungen für Gehälter stiegen um T€ 5.540,1 auf T€ 79.320,9.

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Mitarbeitervorsorgekassen gliedern sich wie folgt:

Beträge in T€	2022	2021
Aufwendungen / Erträge (-) für Abfertigungen	-7.943,2	3.698,2
Beitragszahlungen an Mitarbeitervorsorgekasse	1.540,5	1.572,7
Summe Aufwendungen / Erträge (-) für Abfertigungen	-6.402,8	5.270,9

Im Personalaufwand sind für Jubiläumsgelder nachstehende Komponenten enthalten:

Beträge in T€	2022	2021
Dotierung/Auflösung der Rückstellung für Jubiläumsgelder		
in Löhne (Auflösungen und Dotierung)	-927,3	-489,7
in Gehälter (Auflösungen Dotierung)	-685,1	1.199,7
in Löhne (Verwendung)	-426,3	-299,8
in Gehälter (Verwendung)	-680,4	-703,2
Summe Veränderung Rückstellung	-2.719,2	-293,1

2022 wurden T€ 780,8 (2021: T€ 2.223,5) für die Altersversorgung im Aufwand erfasst, davon betreffen T€ 2.394,3 (2021: T€ 2.151,6) beitragsorientierte Pensions-kassen, sowie T€ -1.613,5 (Auflösung) (2021: T€ 71,9) Leistungspensionen.

Abschreibungen

Die Abschreibungen (inkl. außerplanmäßige Abschreibungen) sanken um 4,6% bzw. T€ 4.396,3 auf T€ 91.126,3 gegenüber dem Vorjahr.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst (2021: T€ 359,7) erfasst.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Beträge in T€	2022	2021
Leistungen von Konzernunternehmen	86.863,8	56.565,4
Instandhaltungen	25.212,5	17.385,9
Fremdleistungen	12.843,7	4.349,2
Marketing und Marktkommunikation	9.667,2	1.416,2
Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten	1.940,5	1.718,7
Sonstige Betriebsaufwendungen	5.252,1	1.765,2
Fahrt, Reise- und Ausbildungskosten	1.550,4	451,4
Versicherungsaufwand	2.154,0	2.029,3
Miete und Pacht	2.991,0	2.524,1
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.101,8	1.004,0
Schadensfälle	736,0	764,7
Zuweisungen zu Wertberichtigungen	5.852,8	610,7
Transporte	535,2	157,3
Sonstige Steuern	369,1	332,3
Verluste aus Anlagenabgängen	44,7	13,3
Übrige Aufwendungen	2.506,2	1.679,2
Summe	159.621,1	92.766,9

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Vergleich zur Vorperiode, da aufgrund der COVID-19 Pandemie die Aufwendungen im Geschäftsjahr 2021 auf das notwendigste reduziert worden sind.

Zu den auf das Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer wird auf die diesbezüglichen Angaben im Konzernabschluss der FWAG verwiesen.

Finanzergebnis

In den Erträgen aus Beteiligungen sind Erträge aus Ergebnisabführungen von der Organgesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH in Höhe von T€ 617,8 (2021: T€ 2.288,7) enthalten.

Steuern vom Einkommen

Die FWAG ist seit 2005 Gruppenträger einer Steuergruppe gemäß § 9 KStG. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder, die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträgen mittels Steuerumlagen belastet bzw. (im Verlustfall) gutgeschrieben. Der Steueraufwand vom Einkommen und vom Ertrag ohne latente Steuern betrug T€ 25.211,2 (2021: T€ 461,1) und betrifft den Steueraufwand des Gruppenträgers für das laufende Geschäftsjahr. Der Saldo aus negativen Steuerumlagen beträgt T€ 961,7 (2021: T€ 1.682,3), der aus positiven T€ 5.958,8 (2021: T€ 5.148,5). Der latente Steueraufwand (V): Steuerertrag) beträgt T€ 4.801,3 (2021: T€ 1.930,4).

Sonstige Angaben

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Zuge des freiwilligen öffentlichen Teilangebots konnte die Airports Group Europe S.a. r.l den Anteil am Flughafen Wien um weitere 3,37% erhöhen. Damit hält der Investor Airports Group Europe S.a. r.l nunmehr über 43% der Aktien der Flughafen Wien AG. Der Streubesitz ist in Folge der Transaktion auf unter 7% gesunken. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20,0%, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10,0% am Grundkapital der FWAG. Der Gesellschaft sind keine weiteren Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10,0% bekannt.

Nach dem Bilanzstichtag haben keine weiteren relevanten Ereignisse stattgefunden.

Ergebnisverwendung

Es wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn in Höhe von € 64.584.426,22 eine Dividende von € 0,77 je Aktie, das sind in Summe € 64.583.504,37 auszuschütten (bei 83.874.681 ausschüttungsberechtigten Aktien) und den Restbetrag in Höhe von € 921,85 auf neue Rechnung vorzutragen.

Organe und Arbeitnehmer

Dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gehörten im Geschäftsjahr 2022 an:

- » Ing. Ewald KIRSCHNER
- » Dr. Wolfgang RUTTENSTORFER (bis 30.06.2022)
- » Lars BESPOLKA
- » Mag. PhDr. Susanne HÖLLINGER
- » Dr. Ralph MÜLLER (bis 30.06.2022)
- » DI Herbert PAIERL
- » Mag. Manfred PERNSTEINER M.A.
- » Dr. Karin REST EMBA
- » Boris SCHUCHT
- » Mag. Gerhard STARSICH
- » Mag. Karin ZIPPERER MBA (ab 30.06.2022)
- » Mag. Sonja STEßL (ab 30.06.2022)

Vom Betriebsrat wurden delegiert:

- » Thomas SCHÄFFER
- » Heinz STRAUBY
- » Herbert FRANK
- » Thomas FAULHUBER
- » David JOHN

Als Aufsichtsratsvorsitzender fungierte:

» Ing. Ewald KIRSCHNER

Als dessen Stellvertreter wirkten:

» Mag. PhDr. Susanne HÖLLINGER

» Lars BESPOLKA

Als Vorstandsmitgliedern wirkten im Geschäftsjahr 2022:

» Mag. Julian JÄGER

» Mag. Dr. Günther OFNER

Der durchschnittliche Personalstand (ohne Vorstandsmitglieder) betrug:

	2022	2021
Arbeiter	1.529	1.672
Angestellte	1.128	1.173
Arbeitnehmer insgesamt	2.657	2.846

Die Mitglieder des Vorstands der FWAG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2022 und 2021 folgende Vergütungen:

Bezüge Vorstand 2022 (Auszahlungen)				
in T€	Fixe Bezüge 2022	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2022	Gesamtbezüge 2022
	747,3	343,4	14,4	1.105,1

Bezüge Vorstand 2021 (Auszahlungen)				
in T€	Fixe Bezüge 2021	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2021	Gesamtbezüge 2021
	609,7	343,4	20,4	973,5

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich auf T€ 496,8 (2021: T€ 481,9).

Die gesamten Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen ohne frühere Mitglieder des Vorstands betragen für den Vorstand und die leitenden Angestellten T€ 242,9 (2021: T€ 221,5), für andere Arbeitnehmer fielen T€ -5.864,9 (Ertrag aufgrund von Parameteranpassungen) (2021: T€ 7.273,0) an.

Die Vergütungen für Sitzungsgelder (Zahlungen) an den Aufsichtsrat betragen im Jahr 2022 T€ 324,0 (2021: T€ 146,7).

An Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats bestanden zum Bilanzstichtag keine Forderungen aus Vorschüssen und Krediten.

Schwechat, am 16. März 2023

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 2022 bis 31. Dezember 2022

Posten des Anlagevermögens	Entwicklung zu Anschaffungs- und Herstellungskosten					Kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
	Stand 1.1.2022	Zugänge	Umbuchung	Abgänge	Stand 31.12.2022	Stand 1/1/2022	Zugänge	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand 31/12/2022	Stand 31.12.2022	Stand 1/1/2022
Beträge in €													
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
Konzessionen und Rechte	56.201.221,08	298.763,74	213.262,76	744.183,64	55.969.063,94	43.960.500,86	3.834.895,58	0,00	0,00	743.606,99	47.051.789,45	8.917.274,49	12.240.720,22
Summe	56.201.221,08	298.763,74	213.262,76	744.183,64	55.969.063,94	43.960.500,86	3.834.895,58	0,00	0,00	743.606,99	47.051.789,45	8.917.274,49	12.240.720,22
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	1.542.633.903,26	1.006.847,90	11.159.066,45	2.603.960,76	1.552.195.856,85	710.405.854,25	51.339.906,22	0,00	0,00	1.887.287,91	759.858.472,56	792.337.384,29	832.228.049,01
2. technische Anlagen und Maschinen	842.077.857,27	959.937,73	16.825.441,77	9.749.469,00	850.113.767,77	722.159.783,62	19.844.022,06	0,00	0,00	9.658.062,07	732.345.743,61	117.768.024,16	119.918.073,65
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	272.083.298,98	6.561.301,87	1.538.514,76	8.348.871,69	271.834.243,92	220.845.058,19	16.107.458,19	0,00	0,00	8.258.757,47	228.693.758,91	43.140.485,01	51.238.240,79
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	94.723.459,44	29.840.295,80	-29.736.285,74	139.758,04	94.687.711,46	6.922.800,45	0,00	0,00	0,00	6.922.800,45	87.764.911,01	87.800.658,99	
Summe	2.751.518.518,95	38.368.383,30	-213.262,76	20.842.059,49	2.768.831.580,00	1.660.333.496,51	87.291.386,47	0,00	0,00	19.804.107,45	1.727.820.775,53	1.041.010.804,47	1.091.185.022,44
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	132.220.224,52	0,00	0,00	19.750.000,00	112.470.224,52	90.224,52	0,00	0,00	0,00	90.224,52	112.380.000,00	132.130.000,00	
3. Beteiligungen	4.227.553,17	1.680,00	0,00	0,00	4.229.233,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.229.233,17	4.227.553,17	
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	659.543,52	659.543,52	
5. sonstige Ausleihungen	680.673,93	0,00	0,00	39.070,98	641.602,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	641.602,95	680.673,93	
Summe	406.527.773,71	1.680,00	0,00	19.789.070,98	386.740.382,73	107.224,52	0,00	0,00	0,00	0,00	107.224,52	386.633.158,21	406.420.549,19
Gesamt	3.214.247.513,74	38.668.827,04	0,00	41.375.314,11	3.211.541.026,67	1.704.401.221,89	91.126.282,05	0,00	0,00	20.547.714,44	1.774.979.789,50	1.436.561.237,17	1.509.846.291,85

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.

Beträge in T€	2022	2021
Eigenkapital	40.428,6	40.153,7
Umsatzerlöse	9.282,1	8.950,0
Jahresüberschuss	3.274,9	3.086,0

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).

Beträge in T€	2022	2021
Eigenkapital	8.699,8	8.699,8
Umsatzerlöse	11.893,8	10.713,7
Jahresüberschuss	617,8	2.288,7

Vienna Airport Technik GmbH (VAT)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

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

Beträge in T€	2022	2021
Eigenkapital	3.618,3	3.151,9
Umsatzerlöse	37.272,1	22.520,5
Jahresüberschuss	466,3	447,6

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.

Beträge in T€	2022	2021
Eigenkapital	16.279,5	13.652,3
Umsatzerlöse	44.145,3	29.313,5
Jahresüberschuss	2.627,1	96,7

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€	2022	2021
Eigenkapital	55.724,0	54.704,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	4.020,1	3.075,9

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€	2022	2021
Eigenkapital	119.180,8	119.176,1
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	4,7	-0,6

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€	2022	2021
Eigenkapital	5.178,0	5.181,3
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-3,3	-4,1

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.

Beträge in T€	2022	2021
Eigenkapital	10.868,5	9.616,4
Umsatzerlöse	10.027,1	766,7
Jahresüberschuss	1.252,1	383,9

SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 49% VIE

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

Beträge in T€	2022	2021
Eigenkapital	626,4	702,0
Umsatzerlöse	697,0	578,0
Jahresfehlbetrag	-75,0	-24,0

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€, IFRS-Werte	2022	2021
Eigenkapital	5.073,1	135,9
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	4.937,1	-161,8

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€, IFRS-Werte	2022	2021
Eigenkapital	38.830,7	37.552,8
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	1.278,0	187,5

Vienna AirportCity Event GmbH (VAC) (vormals Vienna AirportCity Conferencing & Co-Working GmbH - VAC)**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€	2022	2021
Eigenkapital	-407,3	-363,2
Umsatzerlöse	1.632,2	582,0
Jahresfehlbetrag	-44,1	-69,4

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.

Beträge in T€	2022	2021
Eigenkapital	523,6	513,1
Umsatzerlöse	8.428,7	3.632,1
Jahresüberschuss	10,5	12,9

VIE Bauberatungsholding GmbH (VFH) (vormals VIE Finance Holding GmbH)**Sitz:** Kottlingbrunn**Kapitalanteil:** 99,95% VIE
0,05 % VIAB**Gegenstand des Unternehmens:** Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Build GmbH.

Beträge in T€	2022	2021
Eigenkapital	285,5	11.729,9
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	55,5	405,1

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.

Beträge in T€, IFRS-Werte	2022	2021
Eigenkapital	16,1	-18,0
Umsatzerlöse	1.121,0	623,0
Jahresüberschuss	34,0	11,7

Entwicklung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

Beträge in €	Stand 1.1.2022	Abgang	Auflösung	Dotierung	Stand 31.12.2022
I. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten	226.849,31	0,00	56.712,33	0,00	170.136,98
2. technische Anlagen und Maschinen	196.377,10	0,00	34.615,48	0,00	161.761,62
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.128,28	0,00	2.380,73	0,00	3.747,55
II. COVID Investitionsförderung	437.100,56	0,00	179.032,03	2.510.979,59	2.769.048,12
Gesamt	866.455,25	0,00	272.740,57	2.510.979,59	3.104.694,27

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, am 16. März 2023

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der
Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat,

bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, 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 2022 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.

Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens

Siehe Beilage I, Seiten 6, 10, 11 und 22

→ Das Risiko für den Abschluss

Der Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens kommt besondere Bedeutung zu, weil im Jahresabschluss der Gesellschaft dieser Posten mit EUR 1.041 Mio rund 55 % der Bilanzsumme repräsentiert.

Das Management der Gesellschaft prüft an jedem Abschlussstichtag, ob Anhaltspunkte (Triggering Events) für voraussichtlich dauernde Wertminderungen (außerplanmäßige Abschreibungen) vorliegen. Im Falle von Triggering Events untersucht das Management die Werthaltigkeit der betreffenden Sachanlagen durch Vergleich ihrer Buchwerte mit den beizulegenden Werten. Die Ermittlung der beizulegenden Werte erfolgt als Barwert der zukünftig erzielbaren Zahlungsmittelströme mittels eines anerkannten Discounted Cash Flow-Verfahrens.

Den Werthaltigkeitstests liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Die Werthaltigkeit ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Managements hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse, 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 die Konzeption und Einrichtung ausgewählter interner Kontrollen beurteilt.
- » 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. Weiters 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 Planungsrechnungen abgestimmt. 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 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.
- » Die betroffenen Buchwerte haben wir mit der Anlagenbuchhaltung abgestimmt.
- » Weiters haben wir beurteilt, ob die qualitativen und quantitativen Angaben zur Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens im Anhang angemessen sind.

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 Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

- » Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- » Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- » Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.
- » Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Lagebericht

Der Lagebericht ist 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 27. Mai 2022 als Abschlussprüfer gewählt und am 25. Juli 2022 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2022 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.

Auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin

Die für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Frau Mag. Heidi Schachinger.

Wien, 17. März 2023

KPMG Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger

Wirtschaftsprüferin

Glossar

- › **Austro Control:** Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum
- › **Catchment Area:** Geografische Region, innerhalb derer der Flughafen Wien binnen zweier Autostunden erreicht werden kann bzw. von der aus die Anfahrt kürzer ist als zu jedem anderen gleichrangigen Flughafen
- › **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. Bernd Maurer
Telefon: +43/1/7007-23126
E-Mail: b.maurer@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/
investor_relations](http://www.viennaairport.com/investor_relations)

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:

www.laermschutzprogramm.at

Umwelt und Luftfahrt:

www.vie-umwelt.at

Alles zur 3. Piste:

www.viennaairport.com/drittepiste

Dialogforum Flughafen Wien:

www.dialogforum.at

Mediationsverfahren (Archiv):

www.viemediation.at

Fotos:

Andreas Hofer Photography

Grafik:

Ing.Mag.(FH) Philipp Stöhr



Disclaimer: Dieser Jahresfinanzbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss im März 2023 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 2022 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.