



Jahresfinanzbericht 2024

Flughafen Wien AG

Inhalt

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe.....	5
Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2024.....	7
Die Flughafen-Wien-Gruppe.....	8
Strategie 2030.....	10
Gesamtwirtschaftliches Umfeld.....	14
Verkehrsentwicklung.....	16
Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien.....	22
Entgelte des Flughafen Malta.....	23
Umsatzentwicklung.....	24
Entwicklung der Segmente.....	25
Ertragslage im Überblick.....	29
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur.....	33
Geldflussrechnung.....	36
Investitionen.....	37
Beteiligungen an ausländischen Flughäfen.....	38
Finanzinstrumente.....	39
Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement.....	40
Risiken der zukünftigen Entwicklung.....	41
Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess.....	50
Forschung, Entwicklung und Innovationsmanagement.....	52
Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB.....	55
Offenlegung gemäß § 243a UGB.....	76
Nachtragsbericht.....	78
Prognosebericht.....	80
Konzernabschluss 2024 der Flughafen Wien AG.....	81
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.....	82
Konzern-Gesamtergebnisrechnung.....	83
Konzern-Bilanz.....	84
Konzern-Geldflussrechnung.....	85
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals.....	86
Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2024.....	87
I Unternehmen.....	88

II Grundlagen der Rechnungslegung	89
III Funktionale Darstellungswährung.....	90
IV Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen.....	91
V Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.....	94
VI Erläuterungen zur Konzernbilanz.....	110
VII Konzern Geldflussrechnung	128
VIII Finanzinstrumente und Risikomanagement.....	129
IX Sonstige Angaben	143
X Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden	151
Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG.....	167
Beteiligungen der Flughafen Wien AG.....	169
Wesentliche nicht beherrschende Anteile.....	186
Erklärung des Vorstands.....	189
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024.....	196
Die Flughafen Wien AG.....	197
Strategie 2030.....	198
Gesamtwirtschaftliches Umfeld	202
Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien	208
Umsatzentwicklung	209
Ertragslage.....	210
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur	212
Investitionen	215
Finanzinstrumente	216
Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement	217
Risiken der zukünftigen Entwicklung.....	218
Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess	227
Forschung, Entwicklung und Innovationsmanagement.....	229
Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 243b UGB.....	232
Offenlegung gemäß § 243a UGB.....	244
Nachtragsbericht.....	246
Prognosebericht.....	247
Einzelabschluss 2024 der Flughafen Wien AG	248
Bilanz der Flughafen Wien AG	249
Gewinn- und Verlustrechnung der Flughafen Wien AG.....	250

Anhang zum Jahresabschluss 2024 der Flughafen Wien AG	252
Allgemeine Erläuterungen und Bilanzierungsgrundsätze.....	253
Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.....	255
Erläuterungen zur Bilanz.....	259
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	264
Sonstige Angaben	267
Anlagen zum Anhang	271
Erklärung des Vorstands.....	279
Impressum	286

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

→ Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

(in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	2024	Veränderung	2023	2022	2021
Gesamtumsatz	1.052,7	13,0%	931,5	692,7	407,0
davon Airport	506,6	15,1%	440,1	321,0	169,5
davon Handling & Sicherheitsdienstleistungen	177,8	7,3%	165,7	124,9	94,4
davon Retail & Properties	203,0	11,2%	182,5	138,8	82,4
davon Malta	142,9	18,8%	120,2	88,0	47,4
davon Sonstige Segmente	22,5	-2,4%	23,0	20,0	13,3
EBITDA	442,3	12,4%	393,6	295,9	154,4
EBITDA-Marge (in %) ¹	42,0	n.a.	42,2	42,7	37,9
EBIT	306,1	16,9%	261,8	167,2	20,0
EBIT-Marge (in %) ²	29,1	n.a.	28,1	24,1	4,9
ROCE vor Steuern (in %) ³	17,1	n.a.	15,0	9,8	1,2
ROCE nach Steuern (in %) ⁴	13,1	n.a.	11,5	7,3	0,9
Konzernergebnis	239,5	27,0%	188,6	128,1	6,6
Konzernergebnis Muttergesellschaft	216,3	28,4%	168,4	107,9	3,7
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	443,7	15,3%	384,8	337,6	105,7
Investitionen ⁵	189,8	77,4%	107,0	53,6	51,6
Ertragsteuern	82,2	18,8%	69,1	29,8	2,9
Beschäftigte Köpfe (Flughafen-Wien-Gruppe) ⁶	6.990	-2,0%	7.131	6.575	5.721
Mitarbeiter Jahresdurchschnitt (FTE) (Flughafen-Wien-Gruppe) ⁷	5.337	5,2%	5.074	4.696	4.858
	31.12.2024	Veränderung	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapital	1.667,2	7,1%	1.556,4	1.448,5	1.314,5
Eigenkapitalquote (in %)	69,5	n.a.	70,9	65,1	63,4
Nettoliquidität (V): (-) Nettoverschuldung)	511,6	41,4%	361,9	149,4	-150,4
Bilanzsumme	2.400,4	9,4%	2.194,4	2.224,9	2.073,8
Gearing (in %) ⁸	-30,7	n.a.	-23,3	-10,3	11,4

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

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

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

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

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

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

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

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

→ Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2024	Veränderung	2023	2022	2021
Passagierentwicklung Gruppe					
Flughafen Wien (in Mio.)	31,7	7,4%	29,5	23,7	10,4
Malta Airport (in Mio.)	9,0	14,8%	7,8	5,9	2,5
Kosice Airport (in Mio.)	0,7	18,2%	0,6	0,5	0,2
Flughafen Wien und Beteiligungen (VIE, MLA, KSC)	41,4	9,1%	38,0	30,1	13,1
Verkehrsentwicklung Wien					
Gesamtpassagiere (in Mio.)	31,7	7,4%	29,5	23,7	10,4
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,8	2,1%	6,6	5,8	2,5
Flugbewegungen	234.138	5,9%	221.095	188.412	111.567
MTOW (in Mio. Tonnen) ¹	10,0	8,2%	9,3	7,9	4,7
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	297.945	21,6%	245.009	250.637	261.299
Sitzladefaktor ²	80,8	n.a.	80,5	77,6	62,5

→ Börsetechnische Kennzahlen

	2024	Veränderung	2023	2022	2021
Anzahl der ausgegebenen Aktien (in Mio.)	84,0	0,0%	84,0	84,0	84,0
KGV (per 31.12.)	20,6	n.a.	25,4	25,2	665,0
Gewinn je Aktie (in €)	2,58	28,4%	2,01	1,29	0,04
Dividende je Aktie (in €) ³	1,65	25,0%	1,32	0,77	0,0
Dividendenrendite (per 31.12.; in %)	3,10	n.a.	2,59	2,38	0,0
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	64,0	n.a.	65,7	59,9	0,0
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	4.468,8	4,5%	4.275,6	2.717,4	2.234,4
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	55,20	6,2%	52,00	33,60	32,25
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	48,00	48,8%	32,25	24,05	26,00
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	53,20	4,5%	50,90	32,35	26,60
Marktgewichtung ATX Prime (per 31.12.; in %)	0,84	n.a.	0,74	0,49	0,67

→ Abkürzungen

Reuters	VIEV.VI
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

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2024



Die Flughafen-Wien-Gruppe

Geschäftsmodell

Die Flughafen Wien Gruppe (FWAG-Konzern) umfasst die drei Flughäfen Wien, Malta und Košice (at-Equity konsolidiert) sowie den österreichischen Flugplatz Bad Vöslau. Die drei internationalen Flughäfen Wien, Malta und Košice verzeichneten in 2024 in Summe 41,4 Mio. Passagiere (2023: 38,0 Mio. Passagiere). Den Flughafen Wien frequentierten im letzten Jahr 31,7 Mio. Fluggäste (2023: 29,5 Mio.). Damit lag Wien gemessen an den Passagierzahlen auf Rang 19 unter den europäischen Airports (Quelle: ACI Europe).

Der Fokus der ab Wien bedienten Verbindungen liegt auf innereuropäischen Routen (ca. 86% der Gesamtpassagiere). Dabei fungiert der Flughafen Wien als wichtige Drehscheibe zu Destinationen in Mittel- und Osteuropa. Attraktive Langstreckenverbindungen runden das Profil ab. Insbesondere profitiert der Flughafen Wien vom großen Einzugsgebiet, welches neben Österreich auch Teile der Tschechischen Republik, der Slowakei und Ungarns umfasst. Der Flughafen Wien ist neben Frankfurt, München und Zürich einer von vier Lufthansa Hubs. Der Home Carrier Austrian Airlines erreichte im letzten Jahr einen Marktanteil von 46%, jener der gesamten Lufthansa-Gruppe beträgt 51%. Einen deutlichen Zuwachs erzielten in den letzten Jahren verschiedene Low Cost Carrier, deren Anteil zuletzt rund 30% an den Gesamtpassagieren erreichte. Der Flughafen Wien ist einer der größten Arbeitgeber in Ostösterreich.

Der Flughafen Wien erbringt als Komplettbetreiber die gesamte Dienstleistungspalette des Flughafenbetriebes. Dazu zählen der operative Flugbetrieb, Bodenabfertigungsdienste, Sicherheitsdienstleistungen und die kommerziellen Aktivitäten des Immobilienmanagements am Standort. Am Airport Malta sind einzelne Kernprozesse wie Handling oder Sicherheitsdienstleistungen an externe Anbieter ausgelagert.

Beim FWAG-Konzern stellen die Geschäftsbereiche der Flughafen Wien AG (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.

Fünf Segmente der Geschäftstätigkeit

Airport

Das Segment Airport ist für Betrieb und Instandhaltung aller Bewegungsflächen, der Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck am Flughafen Wien verantwortlich (Durchführung Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen). Auch die Aktivitäten zur Akquisition neuer Airline-Kunden und für die Erweiterung des Destinationsangebots sind hier zugeordnet.

Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien-, Charter und General-Aviation-Verkehrs werden im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen gebündelt. Dazu zählen neben dem Passagier-, Cargo- und Ramp-Handling auch die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen, die Kontrollen von Personen und Handgepäck und die General Aviation. Das Erbringen der Handling- und Sicherheitsdienstleistungen durch unternehmenseigene Gesellschaften am Flughafen Wien gewährleistet hohe Pünktlichkeit, kurze Umsteigezeiten und maßgeschneiderte Angebote für Kunden.

Retail & Properties

Retail & Properties stellt wichtige Dienstleistungen rund um den Flughafenbetrieb bereit und verantwortet die Entwicklung und Vermarktung der unternehmenseigenen Immobilien. Wesentliche Ergebnisbeiträge liefern das Center Management & Hospitality mit Shopping, Gastronomie, und Passagierservices (Lounges, VIP) in den Terminals, das Parken, Werbeerlöse sowie die Vermietung von Büro-, Geschäfts- 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.

Sonstige Segmente

In diesem Segment werden verschiedene Dienstleistungen zusammengefasst, die sowohl für andere Segmente der FWAG, als auch für externe Kunden erbracht werden, sowie auch für jene Tochtergesellschaften, die Anteile an assoziierten Unternehmen und an Gemeinschaftsunternehmen im Ausland (z.B. am Flughafen Košice) halten und ansonsten keine operative Tätigkeit ausüben. Das betrifft vor allem Aufgaben wie die Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung, der Telekommunikation und Informatik, der Elektromechanik und Haustechnik, der Errichtung und Wartung von Infrastruktur sowie des Baumanagements und Beratungsleistungen.

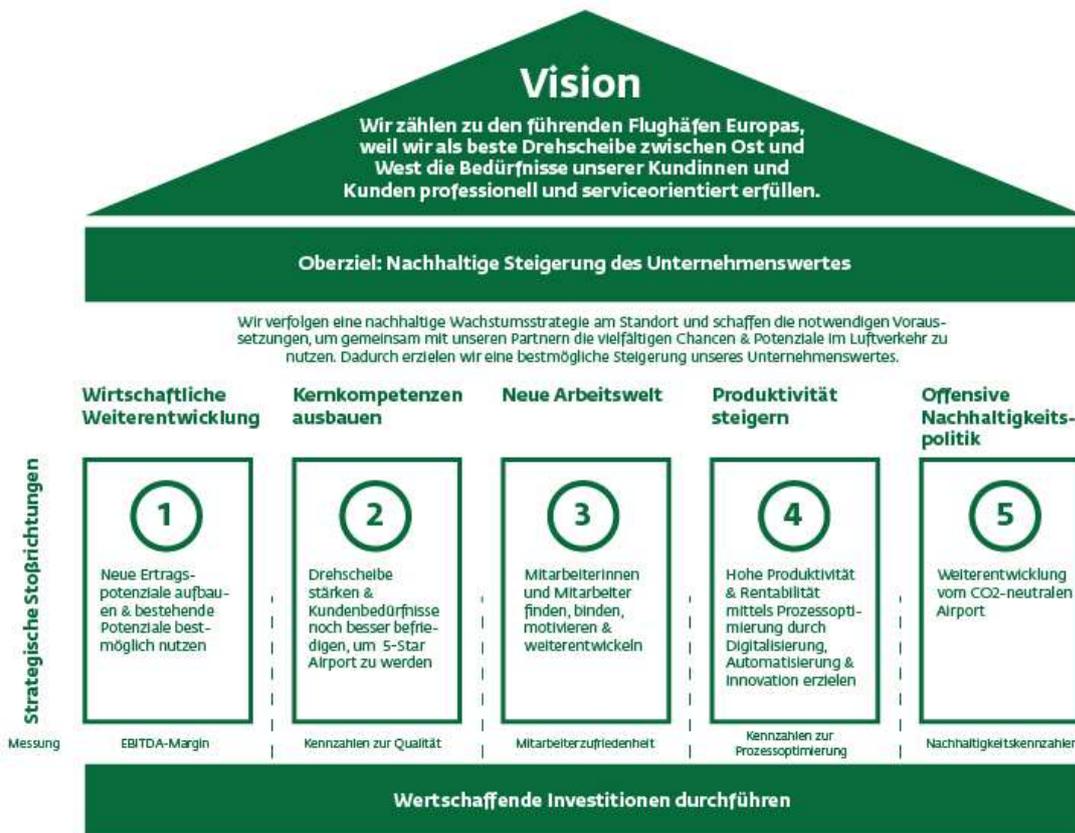
Hinweis: Bei der Summierung gerundeter Beträge und Prozentangaben können durch die Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.

Strategie 2030

Unsere Vision: „Als beste Drehscheibe zwischen Ost und West zählen wir zu den führenden Flughäfen Europas. Wir erfüllen die Bedürfnisse unserer Kunden professionell und serviceorientiert.“ Zur Umsetzung sind wir unseren fünf Werten verpflichtet:

- Wirtschaftlichkeit
- Kundenorientierung
- Respekt
- Professionalität
- Nachhaltigkeit

Abgeleitet vom strategischen Oberziel „nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes“ verfolgt die Unternehmensstrategie fünf strategische Schwerpunktthemen:



Wirtschaftliche Weiterentwicklung

Neue Ertragspotenziale aufbauen und bestehende Potenziale bestmöglich nutzen

Eine konsequente Kostendisziplin ermöglichte der FWAG eine vollständige Schuldentilgung sowie regelmäßige Dividendenzahlungen.

Die nachhaltige Sicherung, Diversifikation und Erweiterung von Einnahmequellen soll auch künftig den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens sicherstellen. Hierzu zählen insbesondere:

- Nachhaltige Weiterentwicklung der Aviation-Entgelte sowie kundenspezifische Angebote
- Steigerung der Durchschnittserlöse im Ground Handling
- Erhöhung der Umsatz-Marge im Retail
- Wertsteigerung des Immobilienvermögens
- Optimierung der Parkeinnahmen
- Ausschöpfung der Werbepotentiale am Standort
- Konsequente Forcierung von Cross-Selling Maßnahmen

Hoher Kostendruck (insb. durch steigende Personalkosten) macht weitere Einsparungen sowie Prozessoptimierungen unerlässlich. Ebenso sind die Maximierung der Wirtschaftlichkeit, Kostentreue und Kostentransparenz im Baubereich und im Facility Management wichtige Erfolgsfaktoren. Auch ein aktives Energie- und Betriebskostenmanagement sowie laufende Effizienzsteigerungsmaßnahmen sind von großer Bedeutung.

Kernkompetenzen ausbauen

Drehscheibe stärken und Kundenbedürfnisse noch besser befriedigen, um 5-Star Airport zu werden

Der Flughafen Wien ist ein verlässlicher Partner, der seinen Kunden die notwendigen Kapazitäten rechtzeitig zur Verfügung stellt und somit Wachstumspotenziale ermöglicht. Bei kundenrelevanten Kriterien im Aviation-Bereich wie Pünktlichkeit, Umsteigezuverlässigkeit oder Service Qualität sowie im Bereich „Safety & Security“ erzielt der Flughafen Wien eine überdurchschnittlich hohe Qualität bei gleichzeitig überaus effizientem Ressourceneinsatz. Diese international anerkannte Kernkompetenz gilt es auch zukünftig zu halten bzw. auszubauen. Ein ausgezeichnetes Zusammenspiel von funktionierenden Services (Terminal, Sicherheitskontrolle, Gepäck, Airside-Management, Handling etc.) ist der Garant dafür, dass der Flughafen Wien die höchste Pünktlichkeit aller Hubs der Lufthansa-Gruppe erreicht und dadurch den am Standort operierenden Fluglinien einen Wettbewerbsvorteil bietet.

Darüber hinaus soll Passagieren ein erstklassiges Reiseerlebnis sowie ein vielfältiges Angebot an Destinationen und Fluglinien geboten werden. Ambiente und Aufenthaltsqualität werden zielgerichtet weiterentwickelt und die ausgezeichneten Anbindungen mittels unterschiedlicher Verkehrsmittel laufend optimiert. Dadurch stärkt der Flughafen Wien seine Position als führender Flughafen in der Catchment-Area und verbessert zunehmend seine Position unter den Lufthansa-Hubs.

Neue Arbeitswelt

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter finden, binden, motivieren und weiterentwickeln

Der Flughafen Wien ist ein attraktiver Arbeitgeber. Aktuelle Studien weisen den Flughafen Wien als einen der Top-Arbeitgeber des Landes aus. Diese Position gilt es durch gezielte Maßnahmen auch zukünftig zu halten und konsequent weiter auszubauen. Im aktuellen Umfeld mit einer erweiterten Werteskala

braucht es vermehrt Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung. Die Wahrnehmung als verlässlicher und guter Arbeitgeber in der Bevölkerung ist ein wichtiger Schlüssel, um in diesem kompetitiven Umfeld bestehen zu können.

Im Kampf um die besten Talente wird zukünftig dem Diversitätsmanagement, der Förderung von Frauen und der Vereinbarkeit von Beruf und Familie eine noch größere Bedeutung zukommen. Das Management der FWAG zeichnet sich durch eine enge, vertrauensvolle und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit den Belegschaftsvertretern aus. Die Entwicklung von Löhnen und Gehältern, Flexibilisierungsmaßnahmen sowie weitere Anpassungen im Personalbereich sollen in bewährter Art und Weise in enger Abstimmung zwischen den Belegschaftsvertretern und dem Unternehmen erfolgen.

Technologische Neuerungen in den Bereichen Digitalisierung und Automatisierung werden Prozesse verbessern und dadurch die Produktivität steigern. Die Zurverfügungstellung eines bedarfsgerechten Aus- und Weiterbildungsangebots für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewinnt durch diese Entwicklungen zunehmend an Bedeutung. Ebenso wird auch der Anspruch an die technischen Fähigkeiten der bestehenden sowie der neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiter steigen.

Produktivität steigern

Hohe Produktivität und Rentabilität mittels Prozessoptimierung durch Digitalisierung, Automatisierung und Innovation erzielen

Der Wettbewerb wird über alle Branchen hinweg immer intensiver. Um konkurrenzfähig zu bleiben, ist eine permanente Weiterentwicklung und selbstkritisches Hinterfragen der eigenen Prozesse erforderlich. Durch Digitalisierung, Automatisierung und Innovation können Wettbewerbsvorteile aufgebaut, Gewinnpotentiale gehoben und Kosten reduziert werden. Die FWAG versteht sich daher als innovationsfreundliches Unternehmen. Innovationsmanagement ist zentrale Führungsaufgabe und Teil der Unternehmenskultur.

Um die Digitalisierungs- und Innovationsbemühungen der FWAG proaktiv voranzutreiben, werden die strategischen und operativen Digitalisierungs- und Innovationsagenden zentral koordiniert. Die Identifizierung, Auswahl und Umsetzung erfolgt dezentral in den operativen Organisationseinheiten.

Zusätzlich entsteht durch das aufgebaute Startup-Ökosystem im AirportCity Conference & Innovation Center, insbesondere auch durch die enge Zusammenarbeit mit „Plug and Play“, einem der größten Startup Accelerator weltweit, eine Symbiose aus Innovation, Conference und Co-Working. Mittlerweile befindet sich auch der Europahub von „Plug and Play“ für die Entwicklung im Bereich Travel & Hospitality am Flughafen Wien. Durch diese Kooperation konnten in den vergangenen Jahren zahlreiche POCs (Proof of Concepts) mit verschiedenen internationalen Partnern durchgeführt werden.

Offensive Nachhaltigkeitspolitik

Weitere Steigerung der Energieeffizienz, SAF als Dekarbonisierungshebel der Luftfahrtindustrie

Der Flughafen Wien bekennt sich zu einem nachhaltigen Umgang mit der Umwelt und übernimmt Verantwortung für sein Umland und die dort lebende Bevölkerung. Zusätzlich zu einem CO₂-neutralen Flughafenbetrieb werden im Flugverkehr insbesondere Sustainable Aviation Fuels (SAF) eine zentrale Rolle zur Dekarbonisierung der Branche spielen. Der Flughafen Wien wird die für die Betankung mit SAF notwendige Infrastruktur bereitstellen und die Dekarbonisierung der Aviation-Branche bestmöglich unterstützen.

Nachhaltigkeitsaktivitäten der FWAG sind zum leitenden Führungsprinzip geworden. Daher werden Investitionsentscheidungen der FWAG auch stets unter Berücksichtigung nachhaltiger Grundsätze getroffen:

- Erhöhung der Energieeffizienz
- Ausbau der eigenen nachhaltigen Stromproduktion
- Reduktion der laufenden Ressourcenverbräuche
- Maßnahmen zur Minimierung des induzierten CO₂-Ausstoßes (Optimierung öffentliche Verkehrsanbindung, Umstellung Fuhrpark auf nachhaltige Antriebsformen etc.)
- Ertüchtigung der Netzinfrastuktur, um den künftigen Anforderungen gerecht zu werden
- Nachhaltige Beschaffung im Sinne einer Kreislaufwirtschaft
- Förderung der Entwicklung von SAF und die Errichtung der notwendigen Infrastruktur
- Kooperativer Dialog mit dem Umfeld des Flughafens durch Fortführung und Weiterentwicklung der vertrauensvollen Arbeit des Dialogforums und des intensiven Austausches mit Entscheidungsträgern und der Bevölkerung in der Region.

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Das makroökonomische Umfeld, Wirtschaftswachstum, Währungsrelationen sowie die Entwicklung der verfügbaren Einkommen und des internationalen Handels haben großen Einfluss auf den Flugverkehr. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone und der Region Zentral- und Osteuropa betroffen. Das gilt ebenso für die Flughäfen Malta und Košice, bei welchen zusätzlich auch noch ihr lokales Umfeld zu beachten ist. Wichtige Faktoren für die Entwicklung des FWAG-Konzerns sind ebenso die ökonomische und politische Lage in Nordamerika, Russland sowie im Fernen, Mittleren und Nahen Osten. In diesem Zusammenhang sind insbesondere der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und der militärisch geführte Gaza-Konflikt von Relevanz.

Die Weltwirtschaft und die weltweiten Lieferketten konnten sich im Jahr 2024 weiter von den starken Rückschlägen und Einschnitten der Covid-19-Pandemie erholen. Die globale Konjunktur entwickelte sich moderat aufwärts. Als besonders robust zeichnet sich die Konjunktur in den USA und in Asien (mit Ausnahme Chinas) aus. Schwach hingegen ist die Konjunktur in Westeuropa. Zudem belasten der weiterhin andauernde russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und der Krieg zwischen Israel und der palästinensischen Hamas spürbar das geopolitische Geschehen und die wirtschaftliche Entwicklung. Die mit Sommer 2021 stark gestiegene Inflation mit unterjährigen Teuerungsraten von bis zu 11,2% hat sich im abgelaufenen Jahr konstant abgeflacht und lag Ende 2024 bei etwa 2,0%. Die zur Eindämmung der Inflation angehobenen Leitzinsen wurden von vielen Zentralbanken im Laufe des Jahres 2024 wieder abgesenkt. So lagen zu Jahresende 2024 die Leitzinsen in den USA bei 4,25-4,5% und bei 3,0% im Euroraum. Die moderate Expansion der Weltwirtschaft wird sich in 2025 voraussichtlich fortsetzen, wobei das Nachlassen der Inflation und steigende Realeinkommen die Konsumnachfrage stützen sollten. Höhere Handelszölle, insbesondere zwischen den USA und China, könnten den Welthandel beeinflussen. Die USA planen schrittweise Zölle auf Exporte aus China, Mexiko, Kanada und der EU (Quelle: WIFO Konjunkturprognose).

Auch im Euroraum haben die wirtschaftlichen Herausforderungen zu einer Schwächung der Konsumnachfrage geführt. Die europäische Industrie leidet unter konjunkturellen und strukturellen Problemen, was besonders die Industrieregionen Mitteleuropas belastet. Für das Jahr 2025 wird eine Inflationsrate von 2% und für 2026 eine weitere Abschwächung auf 1,8% erwartet. Es ist davon auszugehen, dass der aktuelle EZB-Leitzinssatz vor diesem Hintergrund noch weiter abgesenkt wird. Das BIP-Wachstum im Euro-Raum stagnierte im Jahr 2024, insbesondere aufgrund der schwachen Nachfrage nach Industriegütern und der pessimistischen Unternehmensstimmung. Für die Jahre 2025 und 2026 wird jedoch ein moderates Wachstum von jeweils 1,25% prognostiziert (Quelle: WIFO – Konjunkturprognose, Dezember 2024).

Die wirtschaftliche Entwicklung in Österreich bleibt herausfordernd. Im Jahr 2024 schrumpfte die Wirtschaftsleistung erneut um knapp 1%, was die Ausgangslage für eine Budgetkonsolidierung ebenso erschwert, wie die – nach zwei gescheiterten Versuchen – längste Regierungsbildung der Zweiten Republik. Die Konjunktur dürfte sich allerdings im Jahr 2025 zu erholen beginnen. Für die Jahre 2025 und 2026 wird ein moderates Wachstum von 0,6% bzw. 1,2% prognostiziert. Die wirtschaftspolitische Unsicherheit in Österreich ist hoch und es sind erhebliche Einsparungen in den öffentlichen Haushalten zu erwarten, deren Auswirkungen derzeit nicht absehbar sind. Die Stimmung in den Unternehmen bleibt überwiegend pessimistisch und die privaten Haushalte sind in ihren Konsumausgaben weiterhin zurückhaltend (Quelle: WIFO – Konjunkturprognose, Dezember 2024).

Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft und Reisetätigkeit

Die Entwicklung des österreichischen Tourismus konnte sich im abgelaufenen Tourismusjahr 2023/24 weiter verbessern. Mit knapp 153 Mio. Nächtigungen wurde ein Wachstum von 1,6 % gegenüber der Vorjahressaison erzielt. Die Gruppe ausländischer Gäste erreichte einen Anteil von 74,0%. Für das gesamte Kalenderjahr 2024 konnten über 154 Mio. Übernachtungen in Österreich verzeichnet werden, was einem Plus von 2,1% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Mit einem Zuwachs von 2,5% ist die Gruppe der ausländischen Gäste überdurchschnittlich stark gewachsen und konnte im Jahr 2024 allein über 114 Mio. Nächtigungen verzeichnen.

Die Reisetätigkeit der Österreicherinnen und Österreicher im Jahr 2024 knüpfte an die positive Entwicklung der letzten Jahre an. Nach 22,1 Mio. Urlaubs- und Geschäftsreisen in den ersten drei Quartalen des Jahres 2022 und 24,0 Mio. Reisen im Jahr 2023, konnten für das Jahr 2024 24,4 Mio. Reisen verzeichnet werden. Dies entspricht einer Steigerung von 1,9% gegenüber 2023 und 10,6% im Vergleich zu 2022 (Quelle: Statistik Austria).

Verkehrsentwicklung

Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe

Die wichtigsten Verkehrszahlen der FWAG im Überblick

Verkehrskennzahlen VIE, MIA, KSC	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019
Gesamtpassagiere	41.412.671	9,1%	37.958.240	39.527.803
davon Lokalpassagiere	34.545.869	10,6%	31.226.964	32.135.634
davon Transferpassagiere	6.769.602	1,8%	6.650.268	7.237.646
Flugbewegungen	298.666	7,8%	277.096	324.740
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	320.142	21,1%	264.274	300.266

Dank der im Berichtsjahr 2024 ungebrochenen Reiselust konnte die Flughafen-Wien-Gruppe (Flughafen Wien, Malta Airport und Flughafen Košice) einen neuen Passagierrekord verbuchen. Die Zahl der Fluggäste in der Gruppe ist im Vergleich zum Vorjahr um 9,1% auf 41.412.671 Passagiere gestiegen. Damit wurde das bisherige Rekordjahr 2019 um fast 1,9 Mio. Reisende übertroffen, und die Corona-bedingte Krise endgültig überwunden.

Insbesondere die Gruppe der Lokalpassagiere verzeichnete mit +10,6% gegenüber 2023 ein zweistelliges Wachstum auf 34.545.869 Passagiere. Die Zahl der Transferpassagiere erhöhte sich dagegen nur um 1,8%. Die Flugbewegungen nahmen um 7,8% auf 298.666 Starts und Landungen zu und liegen damit Dank größerer Fluggeräte und besserer Auslastung noch deutlich hinter dem Höchststand von 324.740 aus 2019 zurück. Ebenfalls eine Steigerung gab es beim Frachtvolumen, das in der Gruppe gegenüber dem Vorjahr um 21,1% auf 320.142 Tonnen zulegen konnte.

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien 2024

Steigerung der Passagierzahlen (+7,4%) führte zu neuem Rekord

Verkehrskennzahlen	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019
Gesamtpassagiere (in Mio.)	31,7	7,4%	29,5	31,7
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	24,9	8,9%	22,8	24,3
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,8	2,1%	6,6	7,2
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,1	19,9%	0,1	0,2
Flugbewegungen	234.138	5,9%	221.095	266.802
MTOW (in Mio. Tonnen)	10,0	8,2%	9,3	10,9
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	297.945	21,6%	245.009	283.806
Sitzladefaktor in %	80,8	n.a.	80,5	77,3
Anzahl der Destinationen	195	-3,9%	203	217
Anzahl der Airlines	72	10,8%	65	77

Der Flughafen Wien verzeichnete 70 Jahre nach seiner Gründung, im Jahr 2024 mit 31.719.836 Fluggäste wieder einen neuen Passagierrekord – 0,2% über dem bisherigen Höchstwert von 2019. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Reisenden um deutliche 7,4% bzw. mehr als zwei Millionen. Trotz der negativen Effekte durch den anhaltenden Konflikt im Nahen und Mittleren Osten und den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine stärkte der Flughafen Wien seine Position als bedeutender internationaler Verkehrsknotenpunkt.

Neben den verkehrstarken Hochsommermonaten Juli und August wurden erstmals auch im Juni und September jeweils über drei Millionen Passagiere gezählt. 2024 wurden an 105 Tagen mehr als 100.000 Fluggäste gezählt und am 26. Juli mit 115.989 Reisenden ein neuer Tagesrekord erreicht.

Trotz der stark gestiegenen Frequenz blieb die Pünktlichkeitsrate weiterhin auf einem sehr hohen Niveau. Im europäischen Hub-Vergleich liegt der Flughafen Wien deutlich vor den anderen Airports des Lufthansa-Verbands Brüssel, Zürich, München und Frankfurt. Diese Konstanz zeigt die Effizienz und exzellente Servicequalität, mit der am Flughafen Wien gearbeitet wird.

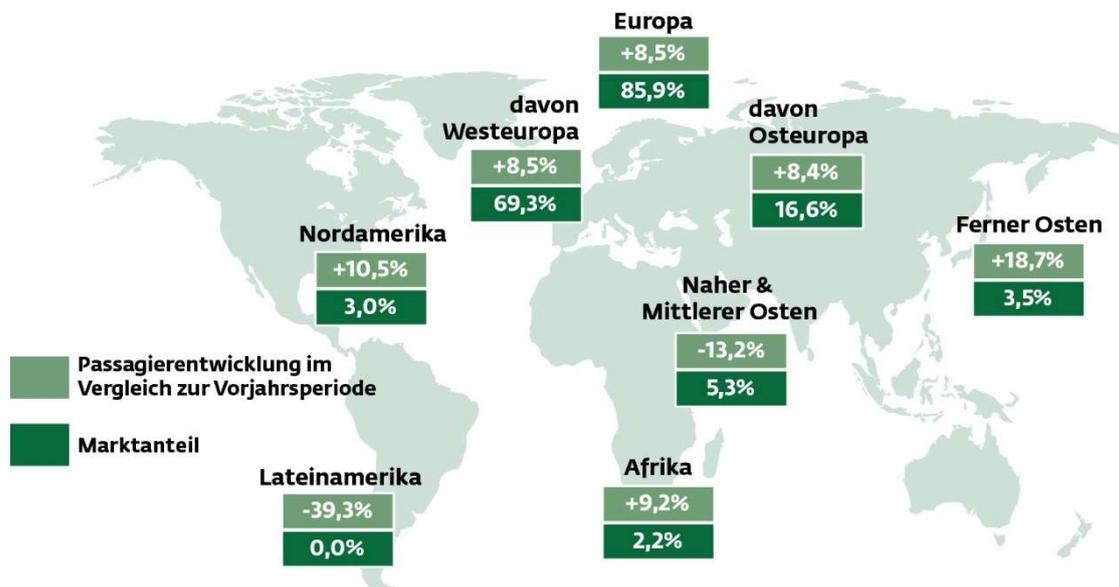
Top-Reiseziele im Hochsommer waren Antalya, Barcelona, Mallorca, Kreta und Venedig. Diese Destinationen trugen maßgeblich zur positiven Entwicklung der Verkehrszahlen bei. Das Passagieraufkommen verteilt sich auf 24.865.388 Lokalpassagiere (+8,9% gegenüber 2023) und 6.757.308 Transferpassagiere (+2,1%). Die Flugbewegungen legten um 5,9% auf 234.138 Starts und Landungen zu. Verglichen mit 2019 entspricht dies allerdings immer noch einem Minus von 32.664 Bewegungen (-12,2%). Zurückzuführen ist diese Diskrepanz auf die von 121 auf 138 gestiegene Durchschnittszahl beförderter Passagiere pro Flug, die sich aus dem Einsatz größerer Flugzeuge und einem höheren Sitzladefaktor erklärt. Letzterer erreichte 80,8%, verglichen mit 80,5% im Jahr 2023 und 77,3% im Jahr 2019. Auch das Frachtaufkommen stieg gegenüber 2023 deutlich um 21,6% auf 297.945 Tonnen an - ebenfalls ein neuer Rekordwert.

2024 wurde der Flughafen Wien von 72 Fluglinien (VJ: 65) angefliegen, die 195 Destinationen (VJ: 203) in 65 Ländern (VJ: 65) im Linienverkehr bedienten.

Passagierentwicklung am Flughafen Wien

→ Aufkommen abfliegender Passagiere (Linie & Charter) 2024 nach Regionen

Region	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019	Anteil 2024	Anteil 2023	Anteil 2019
Westeuropa	10.956.558	+8,5%	10.098.820	10.717.728	69,3%	68,6%	68,0%
Osteuropa	2.619.728	+8,4%	2.417.082	2.755.423	16,6%	16,4%	17,5%
Ferner Osten	552.041	+18,7%	465.213	698.436	3,5%	3,2%	4,4%
Naher und Mittlerer Osten	838.893	-13,2%	965.932	797.495	5,3%	6,6%	5,1%
Nordamerika	479.701	+10,5%	434.019	459.377	3,0%	2,9%	2,9%
Afrika	348.900	+9,2%	319.516	333.305	2,2%	2,2%	2,1%
Lateinamerika	7.604	-39,3%	12.535	593	0,0%	0,1%	0,0%
Gesamt	15.803.425	+7,4%	14.713.117	15.762.357	100,0%	100,0%	100,0%



Abgeflogene Passagiere (Linie und Charter), 2024 im Vergleich zu 2023 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2024

Die beliebteste Region ab Wien bleibt nach wie vor Westeuropa, mit einem Anteil von 69,3% aller Passagiere (Zahlen beziehen sich jeweils auf abfliegende Reisende). Sie verzeichnete gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 8,5 % auf 10.956.558 Reisende. Den größten absoluten Zuwachs erreichte Italien (169.530, +13,8%), gefolgt von Spanien (139.188, 10,4%) und dem Vereinigten Königreich (131.851, 18,2%). Deutschland war ab Wien auch 2024 das beliebteste Zielland, blieb aber mit nur 75% der Fluggäste von 2019 weit hinter den Vor-Corona-Zahlen zurück.

Nach Osteuropa konnte der Flughafen Wien ein Passagierplus von 8,4% auf 2.619.728 Reisende verzeichnen. Aufgrund des anhaltenden Ukraine-Konflikts und der damit einhergehenden Einstellung des Flugbetriebs in die Ukraine, nach Russland und Weißrussland, liegt der Osteuropaverkehr jedoch weiterhin um 4,9% hinter den Zahlen von 2019 zurück.

Auch das Passagieraufkommen in den Nahen und Mittleren Osten ist von geopolitischen Spannungen negativ beeinflusst. 2024 reduzierte sich die Zahl der Reisenden in diese Region gegenüber 2023 um 13,2% auf 838.893 Fluggäste.

Mit der weiteren Markterholung sowie der Neu- und Wiederaufnahme von Destinationen in den Fernen Osten steuerten 552.041 Fluggäste die Region an, was einem Plus von 18,7% gegenüber 2023 entspricht. Vom Vor-Pandemie-Niveau ist man damit jedoch noch gut 20% entfernt.

Die Regionen Nordamerika und Afrika entwickelten sich mit einem Passagierzuwachs von rund 10% positiv, wobei die Marktanteile mit 3,0% respektive 2,2% praktisch unverändert blieben (siehe Tabelle). Lateinamerika spielt am Flughafen Wien weiterhin eine untergeordnete Rolle.

→ Die 5 passagierstärksten Destinationen 2024 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019
1. London	728.849	15,9%	628.753	707.002
2. Frankfurt	512.060	7,9%	474.572	562.166
3. Istanbul	508.979	19,0%	427.842	369.986
4. Paris	462.877	4,0%	445.094	514.760
5. Amsterdam	392.890	1,7%	386.504	475.165

→ Passagieraufkommen Zentral- und Osteuropa 2024 (abflieg. Passagiere)

Destinationen	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019
1. Bukarest	252.367	4,5%	241.413	312.843
2. Warschau	229.955	-2,2%	235.237	192.884
3. Sofia	205.358	17,2%	175.176	173.492
4. Tirana	192.986	68,1%	114.835	90.402
5. Belgrad	121.772	-1,3%	123.321	101.230
6. Pristina	119.336	12,7%	105.916	57.605
7. Riga	114.673	16,7%	98.283	66.219
8. Krakau	106.666	2,0%	104.550	63.698
9. Podgorica	92.821	8,3%	85.679	42.004
10. Sarajevo	88.170	6,1%	83.135	79.135
Sonstige	1.095.624	4,4%	1.049.537	1.575.911
Abfliegende Passagiere	2.619.728	8,4%	2.417.082	2.755.423

→ Passagieraufkommen Langstrecke 2024 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019
1. Bangkok	162.941	3,5%	157.504	178.010
2. Taipei	110.396	-5,4%	116.724	139.762
3. Newark	91.712	-2,2%	93.742	67.295
4. Toronto	80.539	-2,3%	82.436	76.248
5. Chicago	72.912	-9,3%	80.430	80.342
6. New York	65.849	27,7%	51.549	62.470
7. Peking	61.512	148,9%	24.714	75.716
8. Washington	58.953	4,5%	56.436	56.481
9. Addis Abeba	52.730	18,9%	44.349	39.813
10. Montreal	50.475	20,1%	42.027	39.664
Sonstige	311.148	33,7%	232.803	420.457
Abfliegende Passagiere	1.119.167	13,9%	982.714	1.236.258

→ Passagieraufkommen Naher & Mittlerer Osten 2024 (abflieg. Passagiere)

Destinationen	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019
1. Dubai	232.568	9,0%	213.337	211.893
2. Tel Aviv	154.238	-42,3%	267.463	299.119
3. Abu Dhabi	145.615	20,0%	121.310	0
4. Doha	140.233	21,3%	115.645	116.397
5. Amman	46.042	-44,8%	83.467	50.129
Sonstige	120.197	-27,0%	164.710	119.957
Abfliegende Passagiere	838.893	-13,2%	965.932	797.495

→ Passagieraufkommen nach Airlines 2024

Fluglinie	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019	Anteil 2024	Anteil 2023	Anteil 2019
Austrian	14.581.301	5,2%	13.862.273	13.673.856	46,0%	46,9%	43,2%
Ryanair/Lauda	6.643.398	11,6%	5.954.732	2.656.939	20,9%	20,2%	8,4%
Wizz Air	2.016.566	-0,7%	2.031.506	2.080.809	6,4%	6,9%	6,6%
Eurowings	786.690	12,9%	696.928	2.277.788	2,5%	2,4%	7,2%
Turkish Airlines	578.867	-16,8%	695.578	550.309	1,8%	2,4%	1,7%
Pegasus Airlines	493.456	27,0%	388.566	291.831	1,6%	1,3%	0,9%
Emirates	448.305	10,2%	406.730	415.533	1,4%	1,4%	1,3%
SunExpress	388.328	13,6%	341.883	256.927	1,2%	1,2%	0,8%
KLM Royal Dutch Airlines	385.416	5,6%	365.088	379.618	1,2%	1,2%	1,2%
British Airways	351.538	10,7%	317.695	447.966	1,1%	1,1%	1,4%
Sonstige	5.045.971	12,8%	4.472.207	8.630.613	15,9%	15,1%	27,3%
davon Lufthansa-Gruppe ¹	16.105.305	6,1%	15.183.542	17.318.078	50,8%	51,4%	54,7%
davon Low-Cost Carrier	9.689.292	9,8%	8.821.767	7.663.225	30,5%	29,9%	24,2%
Passagiere gesamt	31.719.836	7,4%	29.533.186	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

Austrian Airlines behauptet weiterhin die Position als Marktführer am Flughafen Wien. 2024 erreichte die Airline einen Marktanteil von 46,0% am Gesamtpassagieraufkommen, wenig verändert gegenüber dem Vorjahr mit 46,9%. Im Verlauf des Berichtsjahres wurden insgesamt 14.581.301 Fluggäste abgefertigt, was einem Anstieg von 719.028 beziehungsweise 5,2% gegenüber 2023 entspricht.

Ryanair/Lauda bleibt der zweitgrößte Carrier am Standort und konnte den Marktanteil am Gesamtpassagieraufkommen 2024 mit 20,9% geringfügig ausbauen (2023: 20,2%). Die Airline zählte insgesamt 6.643.398 Passagiere von und nach Wien, was einer Steigerung von 688.666 oder 11,6% entspricht.

Wizz Air, weiterhin drittstärkste Fluglinie, fertigte 2024 insgesamt 2.016.566 Reisende ab. Gegenüber dem Vorjahr 2023 entspricht das einem leichten Rückgang von 0,7%. Der Anteil am Gesamtpassagieraufkommen reduzierte sich ebenfalls leicht um 0,5 Prozentpunkte auf 6,4%.

Frachtrekord in 2024

Im Berichtsjahr konnte am Flughafen Wien ein neuer Rekord beim umgeschlagenen Frachtvolumen erzielt werden. Die gesamte Frachtmenge (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) erreichte 297.945 Tonnen, ein Plus von 21,6% gegenüber dem Vorjahr beziehungsweise 5,0% gegenüber 2019. Dabei wurde sowohl bei der abgefertigten Luftfracht mit 207.746 Tonnen (+20,6%), als auch beim Trucking-Volumen von 90.199 Tonnen (+24,0%) ein deutliches Wachstum im Jahresvergleich erzielt. Das von der

FWAG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 240.871 Tonnen, was einem Plus von 16,5% gegenüber 2023 und einem Marktanteil von 80,8% entspricht.

Innerhalb der Luftfracht gab es beim Belly-Verkehr durch die Wiederaufnahme weiterer Langstreckenverbindungen eine markante Steigerung um 43,8%, während das Volumen des Frachter-Segments um 3,1% sank. Die Warenströme waren weitgehend ausgewogen sowohl von Export- (+23,4%) als auch Importwachstum (+20,2%) gekennzeichnet.

Verkehrsentwicklung der Flughäfen Malta und Košice

Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen)

Verkehrskennzahlen	2024	Veränderung	2023
Gesamtpassagiere (in Mio.)	9,0	14,8%	7,8
Flugbewegungen	58.773	14,4%	51.353
MTOW (in Mio. Tonnen)	2,3	13,3%	2,0
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	22.194	15,2%	19.264

Am Flughafen Malta wurden im Berichtsjahr insgesamt 8.957.451 Passagiere abgefertigt, was einem Plus von 14,8% im Vergleich zu 2023 entspricht. Die Flugbewegungen erhöhten sich um 14,4% von 51.353 auf 58.773 Starts und Landungen. Auch das Frachtaufkommen konnte um 2.930 Tonnen beziehungsweise 15,2% auf 22.194 Tonnen zulegen.

Košice (at-Equity-Beteiligung)

Verkehrskennzahlen	2024	Veränderung	2023
Gesamtpassagiere (in Mio.)	0,7	18,2%	0,6
Flugbewegungen	5.755	23,8%	4.648
MTOW (in Mio. Tonnen)	0,2	16,6%	0,2
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	3,2	127,8%	1,4

Der Flughafen Košice erreichte im Jahr 2024 mit insgesamt 735.384 Passagieren – ein Plus von 18,2% im Jahresvergleich - das erfolgreichste Geschäftsjahr seiner 100jährigen Geschichte.

Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie die Methodik der Anpassungen für 2024 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt.

Die Novellierung des FEG aufgrund der Covid-19 Pandemie führte zu Änderungen bei der Berechnung der Flughafenentgelte. Die Flughafenentgelte am Flughafen Wien werden gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet von 1.8. bis 31.7.) angepasst. Diese Regelung endet mit 31. Dezember 2026, wodurch die Flughäfen im Entgeltantrag 2026 zur bestehenden Formel zurückkehren und diese mit 1. Jänner 2027 wieder anwenden. Sollte sich die Branche andererseits 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 1.1.2024, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden.

- Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt +9,708%
- Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt +9,708%
- Infrastrukturentgelt Betankung +9,708%

Das Sicherheitsentgelt inklusive Maßnahmen zur Implementierung des Exit-Entry-Systems (EES) am Flughafen Wien betrug € 10,28/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) betrug € 0,77/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,11/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,22/abfliegender Passagier.

Die Flughafen Wien AG hat, wie im Vorjahr zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2024 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 9,43/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 13,82/abfliegender Transferpassagier gesenkt.

Ab 1.1.2024 wurden auch alle Luftfahrzeuge in der General & Business Aviation sowie alle Luftfahrzeuge unter 45 Tonnen MTOW in das Lärmentgelteregime einbezogen.

Ergänzend wurden mit dem Volumenincentive das nachhaltige Passagiervolumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert und mit dem Transfer-Security-Incentive die Rolle des Flughafen Wien als Hub-Airport weiter gestärkt. Der Frachtincentive dient der Förderung des Frachtverkehrs auf der Langstrecke. Der Destinationsincentive findet bei Linienflügen zu neuen Destinationen Anwendung. Die Incentives wurden ebenfalls um +9,708% valorisiert.

Entgelte des Flughafens Malta

Die regulierten Entgelte des Flughafens Malta (Fluggasttarif, Lande- und Parkgebühren) werden nach der Tarifordnung abgerechnet. Im Berichtsjahr wurden diese nicht angehoben. Das aktuelle Incentive-Schema steht allen Airlines gleichermaßen zur Verfügung.

Umsatzentwicklung

Externe Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Airport	506,6	15,1%	440,1
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	177,8	7,3%	165,7
Retail & Properties	203,0	11,2%	182,5
Malta	142,9	18,8%	120,2
Sonstige Segmente	22,5	-2,4%	23,0
Externer Konzernumsatz	1.052,7	13,0%	931,5

Die Umsatzerlöse der FWAG-Konzern konnten in 2024 um 13,0% auf € 1.052,7 Mio. (2023: € 931,5 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 2024

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze ¹	549,4	285,7	221,4	142,9	185,0	-331,7	1.052,7
Betriebsleistung	555,4	286,9	225,2	142,9	187,8	-331,7	1.066,6
Betriebsaufwand ²	429,1	278,3	131,4	72,8	180,6	-331,7	760,5
EBITDA	204,3	17,1	113,9	87,2	19,8		442,3
EBITDA-Marge in %	37,2	6,0	51,4	61,0	10,7		42,0
EBIT	126,3	8,6	93,9	70,1	7,3		306,1
EBIT-Marge in %	23,0	3,0	42,4	49,1	3,9		29,1

1) enthält in den Segmenten externe und interne Umsätze; die Summe stellt den externen Konzernumsatz dar

2) inkl. Abschreibungen sowie at-Equity-Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente

Ergebnis der Segmente 2023

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze ¹	478,4	258,6	200,1	120,2	174,0	-299,8	931,5
Betriebsleistung	483,0	258,8	202,7	120,2	176,6	-299,8	941,7
Betriebsaufwand ²	382,6	252,8	121,6	59,7	163,0	-299,8	679,9
EBITDA	176,7	14,6	100,6	75,4	26,4		393,6
EBITDA-Marge in %	36,9	5,6	50,3	62,7	15,2		42,2
EBIT	100,4	6,1	81,1	60,5	13,7		261,8
EBIT-Marge in %	21,0	2,3	40,5	50,4	7,9		28,1

1) enthält in den Segmenten externe und interne Umsätze; die Summe stellt den externen Konzernumsatz dar

2) inkl. Abschreibungen, Wertaufholung sowie at-Equity-Ergebnisse im Segment Sonstige Segmente

Segment Airport

Beträge in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Aircraftbezogene Entgelte	73,2	3,4%	70,8
Passagierbezogene Entgelte	371,3	17,9%	314,9
Infrastruktur Erlöse & Dienstleistungen	62,1	14,3%	54,3
Umsatz Segment Airport	506,6	15,1%	440,1

In 2024 stieg der externe Umsatz im Segment Airport um 15,1% auf € 506,6 Mio. (2023: € 440,1 Mio.). Die passagierbezogenen Entgelte legten deutlich um 17,9% auf € 371,3 Mio. (2023: € 314,9 Mio.) zu, getrieben durch die Passagierentwicklung (plus 7,4%) und die Entgelterhöhungen laut Tarifordnung. Die Erlöse aus aircraftbezogenen Entgelten stiegen um 3,4% auf € 73,2 Mio. (2023: € 70,8 Mio.). Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf die Zunahme der Bewegungen um 5,9% und des MTOWs um 8,2% zurückzuführen, der jedoch entsprechende Incentives gegenüberstehen. Die Erlöse aus der Bereitstellung und Vermietung von Infrastruktur und aus sonstigen Dienstleistungen stiegen um 14,3% und betrugen € 62,1 Mio. (2023: € 54,3 Mio.). Mit einem Anteil von 48,1% (2023: 47,2%) leistet das Segment Airport den größten Beitrag zum Konzernumsatz. Die internen Umsatzerlöse erhöhten sich um 11,8% auf € 42,8 Mio., u.a. durch gestiegene Vermietungserlöse. Die sonstigen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) erhöhten sich unter anderem aufgrund der gesteigerten Bautätigkeiten um € 1,4 Mio. auf € 6,0 Mio.

Der Materialaufwand liegt im Wesentlichen aufgrund eines geringeren Verbrauchs an Enteisungsmitteln mit € 6,4 Mio. (2023: € 7,0 Mio.) leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Der Personalaufwand nahm um € 1,6 Mio. auf € 54,9 Mio. (2023: € 53,2 Mio.) zu. Kollektivvertragliche Erhöhungen ab 1.5.2024 und eine höhere durchschnittliche Mitarbeiteranzahl von 559 (2023: 538) sind dafür ausschlaggebend. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen € 73,3 Mio. und waren damit um € 19,8 Mio. höher als im Vorjahr. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die in Q4/2024 erfasste Verpflichtung aus Lärmschutzmaßnahmen (plus € 23,9 Mio.) und höhere Aufwendungen für Marktkommunikation und Fremdleistungen zurückzuführen, denen jedoch gesunkene Aufwendungen für Instandhaltungen und die Auflösung von Wertberichtigungen gegenüberstehen. Der interne Betriebsaufwand erhöhte sich auf € 216,6 Mio. nach € 192,7 Mio. in der Vorperiode. Die wesentlichen Treiber waren Kosten für IT-Leistungen, Sicherheitskontrolle und für sonstige passagierbezogene Leistungen des Terminalbetriebs sowie gestiegene interne Instandhaltungen und Wartungen. Der interne Energieaufwand war leicht rückläufig.

Das EBITDA verbesserte sich aufgrund der stark gestiegenen Umsätze in 2024 deutlich auf € 204,3 Mio. (2023: € 176,7 Mio.). Unter Berücksichtigung der Abschreibungen im Ausmaß von € 78,0 Mio. (2023: € 76,2 Mio.) wurde ein Segment-EBIT von € 126,3 Mio., nach € 100,4 Mio. im Vorjahr erzielt. Die EBITDA-Marge stieg geringfügig von 36,9% auf 37,2 %, die EBIT-Marge erhöhte sich um 2 Prozentpunkte auf 23,0%.

Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Beträge in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Ground Handling	115,2	1,9%	113,0
Frachtabfertigung (Cargo)	36,2	27,1%	28,5
Sicherheitsdienstleistungen	5,1	15,5%	4,5
Passenger Handling	10,5	2,0%	10,3
General Aviation, Sonstiges	10,7	14,2%	9,4
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen	177,8	7,3%	165,7

Die Umsatzerlöse des Ground Handling (Vorfeld- und Verkehrsabfertigung) stiegen im Berichtsjahr um € 2,2 Mio. auf € 115,2 Mio. Dies ist vor allem auf die Zunahme bei Bewegungen (+5,9%) und MTOW (+8,2%) zurückzuführen, der jedoch wegen des besonders milden Winters geringere Enteisungserlöse zu Beginn des Jahres 2024 gegenüberstehen. Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) war mit 86,7% (2023: 86,7%) unverändert. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung (VIE-Marktanteil 80,8%) liegen, bedingt durch das um 21,6% gestiegene Frachtvolumen (Cargo: 297.945 Tonnen), mit € 36,2 Mio. um € 7,7 Mio. über dem Vorjahresniveau (2023: € 28,5 Mio.). Der Bereich General Aviation (inkl. Sonstiges) erwirtschaftete einen Umsatz von € 10,7 Mio., ein Plus von 14,2% (2023: € 9,4 Mio.). Der Anteil des Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen am Konzernumsatz betrug 16,9% (2023: 17,8%). Die internen Umsatzerlöse erhöhten sich um 16,1% auf € 107,9 Mio. (2023: € 92,9 Mio.), u.a. durch passagierbezogene Leistungen (z.B. Sicherheitskontrolle). Die sonstigen Erträge belaufen sich auf € 1,2 Mio. nach € 0,2 Mio. im Vorjahr.

Der Materialaufwand liegt mit € 9,7 Mio. (2023: € 9,8 Mio.) leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Niedrigere Aufwendungen für Enteisungsmittel wurden betriebsbedingt durch einen höheren Verbrauch an Treibstoffen und sonstigem Material kompensiert. Die kollektivvertragliche Erhöhung per 1.5.2024 sowie eine um 4,0% auf 3.033 gestiegene durchschnittliche Mitarbeiterzahl erhöhten den Personalaufwand um € 23,9 Mio. oder 13,1% auf € 207,0 Mio. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit € 13,5 Mio. geringfügig unter dem Niveau des Vorjahres (2023: € 13,7 Mio.). Steigerungen im Bereich der Fremdleistungen für die Verkehrsabfertigung (Reinigung der Luftfahrzeuge) und Instandhaltungen wurden durch Auflösungen von Wertberichtigungen zu Forderungen mehr als ausgeglichen. Der interne Betriebsaufwand, inkl. Energiekosten, betrug € 39,5 Mio. (2023: € 37,7 Mio.). Ein Anstieg wurde insbesondere bei den Instandhaltungen und IT-Leistungen verzeichnet.

Das EBITDA des Segments Handling & Sicherheitsdienstleistungen verbesserte sich auf € 17,1 Mio. gegenüber € 14,6 Mio. im Vorjahr. Nach Abschreibungen von € 8,5 Mio. (2023: € 8,5 Mio.) wurde ein EBIT von € 8,6 Mio. (2023: € 6,1 Mio.) erzielt. Die EBITDA-Marge hat sich von 5,6% im Vorjahr auf 6,0% verbessert, die EBIT-Marge von 2,3% auf 3,0%.

Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Parkerlöse	61,5	9,3%	56,3
Vermietung	36,2	9,3%	33,1
Center Management & Hospitality	105,3	13,1%	93,1
Umsatz Segment Retail & Properties	203,0	11,2%	182,5

Die externen Umsatzerlöse im Segment Retail & Properties legten im Vergleich zum Vorjahr um 11,2% auf € 203,0 Mio. (2023: € 182,5 Mio.) zu. Getragen wurde diese Entwicklung vor allem durch höhere Erlöse aus Center Management & Hospitality, welche ein Umsatz-Plus von € 93,1 Mio. um 13,1% auf € 105,3 Mio. verzeichneten. Das entspricht etwas mehr als der Hälfte des Segmentumsatzes. Auch die Parkerlöse entwickelten sich mit einem Zuwachs von 9,3% auf € 61,5 Mio. sehr positiv. Die Vermietungserlöse lagen mit € 36,2 Mio. ebenfalls um 9,3% über dem Vorjahr (2023: € 33,1 Mio.). Der Anteil des Segments am Konzernumsatz betrug kaum verändert 19,3% (2023: 19,6%). Die internen Umsatzerlöse erhöhten sich um 4,7% auf € 18,4 Mio. Die sonstigen Erträge (extern und intern) erreichten € 3,8 Mio. nach € 2,6 Mio. im Vorjahr.

Der Materialaufwand erhöhte sich u.a. durch höhere bezogene Leistungen für Weiterverrechnungen (Kundenaufträge, Shop-Umbauten, Mietereinbauten) auf € 4,1 Mio. (2023: € 3,4 Mio.). Der Personalaufwand betrug bei einem durchschnittlichen Mitarbeiterstand von 190 Personen (2023: 178 Personen) € 18,6 Mio. (2023: € 18,7 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen legten im Vorjahresvergleich um € 3,5 Mio. auf € 26,8 Mio. zu und betreffen Anstiege beim sonstigen Betriebsaufwand (Lounges), Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation, Fremdleistungen und Beratungsleistungen. Der interne Betriebsaufwand stieg ebenfalls (u.a. wegen des Anstiegs der internen Mieten, bezogener IT-Leistungen und Instandhaltungen) um € 5,2 Mio. auf € 61,8 Mio.

Das EBITDA des Segments Retail & Properties verbesserte sich aufgrund höherer Umsatzerlöse in 2024 um 13,2% von € 100,6 Mio. auf € 113,9 Mio. Die Abschreibungen nahmen im Vergleich zum Vorjahr um € 0,6 Mio. auf € 20,0 Mio. zu. Das Segment-EBIT legte demnach um € 12,7 Mio. auf € 93,9 Mio. zu. Die EBITDA-Marge betrug 51,4 % (2023: 50,3%). Die EBIT-Marge beläuft sich auf 42,4% nach 40,5% in der Vorperiode.

Segment Malta

Beträge in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Airport	99,1	20,4%	82,4
Retail & Properties	43,5	15,5%	37,6
Sonstiges	0,3	4,6%	0,3
Umsatz Segment Malta	142,9	18,8%	120,2

Die airportbezogenen Umsätze, welche Erträge aus Tarifen, Aviation-Konzessionen und PRM-Services enthalten, erhöhten sich auf € 99,1 Mio. (2023: € 82,4 Mio.), was primär auf den gestiegenen Verkehr (Passagiere: plus 14,8%, Bewegungen: plus 14,4%) zurückzuführen ist. Ebenso trugen die Erlöse aus Retail-Outlets, Vermietungen inklusive VIP-Lounges und Parken mit einem Umsatzplus von 15,5% auf € 43,5 Mio. (2023: € 37,6 Mio.) zum guten Ergebnis bei.

Der Materialaufwand lag mit € 3,0 Mio. um 13,0% über dem Vorjahr (2023: € 2,6 Mio.). Die Personalaufwendungen erhöhten sich bei einem durchschnittlichen Personalstand von 444 Mitarbeitern (plus 13,4%) spürbar um 20,1% auf € 16,9 Mio. (2023: € 14,1 Mio.). Der sonstige betriebliche Aufwand stieg um 26,3% auf € 35,3 Mio. und setzt sich u.a. aus Aufwendungen für Sicherheitspersonal, Reinigung, PRM-Leistungen, sonstiges Fremdpersonal, Instandhaltungen, Airline-Marketing, IT-Aufwendungen und sonstige passagierbezogene Aufwendungen zusammen.

Das Segment-EBITDA betrug € 87,2 Mio. (2023: € 75,4 Mio.). Die EBITDA-Marge erreichte, wenn auch rückläufig, weiterhin ein auch im internationalen Vergleich sehr hohes Niveau von 61,0 % (2023: 62,7%). Abschreibungen von € 17,0 Mio. (2023: € 14,8 Mio.) führten zu einem EBIT von € 70,1 Mio. (2023: € 60,5 Mio.). Die EBIT-Marge lag bei 49,1% (2023: 50,4%).

Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Ver- und Entsorgung	12,4	-9,8%	13,8
Telekommunikation und EDV	3,6	7,0%	3,4
Materialwirtschaft	1,4	8,5%	1,3
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten	0,6	-3,9%	0,6
Facility-Management, bauliche Instandhaltung, u.a.	1,9	12,5%	1,7
"GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1,8	23,8%	1,5
Sonstiges inkl. Auslandsbeteiligungen	0,7	-9,2%	0,8
Umsatz Sonstige Segmente	22,5	-2,4%	23,0

Der externe Umsatz lag bei € 22,5 Mio. (2023: € 23,0 Mio.). Diese Reduktion resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen Erlösen im Bereich der Ver- und Entsorgung (minus € 1,4 Mio.). Die internen Umsätze beliefen sich auf € 162,6 Mio. (2023: € 151,0 Mio.). Die Zunahme ist vor allem auf vermehrte Konzernleistungen im Bereich der technischen Dienstleistungen, Instandhaltungen, der internen Ver- und Entsorgung (inkl. Energie) und IT-Leistungen zurückzuführen. Die sonstigen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) betragen € 2,8 Mio. (2023: € 2,7 Mio.).

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen stieg um 4,1% auf € 32,5 Mio. (2023: € 31,2 Mio.). Gesunkene Aufwendungen für den Energiebezug steht ein höherer Verbrauch an Treibstoffen und sonstigem Verbrauchsmaterial gegenüber. Auch die bezogenen Leistungen nahmen zu. Umsätze aus Weiterverrechnungen sanken dagegen. Der Personalaufwand erhöhte sich bei einem um 5,7% gestiegenen durchschnittlichen Personalstand von 1.111 Mitarbeitern (2023: 1.051) um 10,5% auf € 88,7 Mio. (2023: € 80,2 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um € 8,6 Mio. auf € 35,6 Mio. u.a. als Folge höherer Aufwendungen für Fremdleistungen, Instandhaltungen sowie Miet- und Lizenzaufwendungen. Der interne Aufwand beläuft sich auf € 13,2 Mio. (2023: € 12,6 Mio.).

Das at-Equity-Ergebnis spiegelt im Wesentlichen das operative Ergebnis der at-Equity-Beteiligungen Flughafen Košice und City Airport Train (CAT) mit € 2,0 Mio. (2023: € 0,8 Mio.) wider.

Das Segment-EBITDA betrug € 19,8 Mio. (2023: € 26,4 Mio.). Die Abschreibungen beliefen sich auf € 12,6 Mio. (2023: € 12,7 Mio.) und führten zu einem Segment-EBIT in Höhe von € 7,3 Mio. (2023: € 13,7 Mio.). Die EBITDA-Marge lag bei 10,7% (2023: 15,2%) und die EBIT-Marge bei 3,9% (2023: 7,9%).

Ertragslage im Überblick

Gewinn- und Verlustrechnung

Konzernergebnis in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Umsatzerlöse	1.052,7	13,0%	931,5
Sonstige betriebliche Erträge	13,9	37,1%	10,1
Betriebsleistung	1.066,6	13,3%	941,7
Betriebsaufwand ¹ ohne Abschreibungen und Wertminderungen	-626,3	14,1%	-549,0
At-Equity-Ergebnisse	2,0	138,2%	0,8
EBITDA	442,3	12,4%	393,6
Abschreibungen inkl. Wertminderungen	-136,1	3,3%	-131,8
EBIT	306,1	16,9%	261,8
Finanzergebnis	15,5	478,3%	-4,1
EBT	321,7	24,8%	257,7
Steuern	-82,2	18,8%	-69,1
Periodenergebnis	239,5	27,0%	188,6
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	23,3	15,6%	20,1
davon Ergebnis Muttergesellschaft	216,3	28,4%	168,4
Gewinn je Aktie in €	2,58	28,4%	2,01

1) inkl. Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen

Der Flughafen-Wien Konzern (FWAG-Konzern) erzielte im Jahresvergleich ein Umsatzplus von 13,3% auf € 1.052,7 Mio. (2023: € 931,5 Mio.). Wegen der durch Urlaubsreisen bedingten Saisonalität des Flughafen-geschäfts generiert die FWAG im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsätze. Die Treiber der Umsatzentwicklung waren vor allem der Passagieranstieg (+9,1%), die Zunahme der Flugbewegungen (+7,8%) und die Anhebung der Entgelte gemäß Entgeltformel. Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich gegenüber 2023 um € 3,8 Mio. auf € 13,9 Mio. (2023: € 10,1 Mio.). Davon belaufen sich die aktivierte Eigenleistungen auf € 7,4 Mio. (2023: € 5,9 Mio.). Diese Erhöhung ist auf die gesteigerte Bautätigkeit, vor allem die Terminal 3-Süderweiterung zurückzuführen.

Betriebsaufwand um 12,0% gestiegen

Beträge in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Materialaufwand und bezogene Leistungen	55,7	2,9%	54,1
Personalaufwand	386,1	10,5%	349,4
Sonstiger betrieblicher Aufwand (inkl. Wertminderung/Wertaufholung von Forderungen)	184,6	26,9%	145,5
Abschreibungen, Wertaufholungen, Wertminderungen	136,1	3,3%	131,8
Summe Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen, Wertaufholungen, Wertminderungen)	762,5	12,0%	680,7

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen stiegen in 2024 um 2,9% auf € 55,7 Mio. (2023: € 54,1 Mio.). Die Energieaufwendungen reduzierten sich um € 0,5 Mio. auf € 22,7 Mio. (2023: € 23,2 Mio.), die Aufwendungen für sonstiges Material befinden sich auf dem Niveau des Vorjahres bei € 26,2 Mio. (2023: € 26,2 Mio.).

Der Personalaufwand legte im Vergleich zum Vorjahr um 10,5% auf € 386,1 Mio. zu (2023: € 349,4 Mio.). Hier spiegeln sich kollektivvertragliche Erhöhungen des laufenden Jahres (Standort Wien per 1.5.2024: +7,0%) und die Zunahme des durchschnittlichen Personalstands um 263 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalent) wider (+5,2%). Die Löhne stiegen im Vorjahresvergleich um 12,1% auf € 153,5 Mio. (2023: € 136,9 Mio.), die

Gehälter um 8,8% auf € 140,3 Mio. (2023: 128,9 Mio.). Weiters wurden im Personalaufwand sonstige Personalrückstellungen (u.a. Unterauslastung) in Höhe von € 3,6 Mio. (2023: Dotierung € 2,7 Mio.) per Saldo aufgelöst. Insbesondere versicherungsmathematische Bewertungen (Parameteränderungen) der Jubiläumsgeldrückstellung entlasteten den Personalaufwand im Geschäftsjahr 2024. Die Aufwendungen für Abfertigungen erhöhten sich geringfügig auf € 10,6 Mio. (2023: € 10,2 Mio.). Der Pensionsaufwand beläuft sich wie im Vorjahr auf € 3,0 Mio. (2023: € 3,0 Mio.). Die Aufwendungen für Sozialabgaben betragen in 2024 € 76,0 Mio. (2023: € 67,8 Mio.), die sonstigen Sozialaufwendungen lagen bei € 2,7 Mio. (2023: € 2,5 Mio.).

Der sonstige betriebliche Aufwand (inkl. Wertminderung/Wertaufholung auf Forderungen) stieg um 26,9% auf € 184,6 Mio. (2023: € 145,5 Mio.). Die wesentlichsten Veränderungen ergaben sich bei den Aufwendungen für Instandhaltungen (plus € 6,9 Mio.), Marketing und Marktkommunikation (plus € 3,0 Mio.), Fremdleistungen (plus € 4,8 Mio.) und dem sonstigen Betriebsaufwand inkl. Lounges (plus € 5,1 Mio.). Die Rechts- Prüf- und Beratungskosten (plus € 1,4 Mio.) und die Miet- und Lizenzaufwendungen (plus € 1,3 Mio.) erhöhten sich ebenfalls im Vorjahresvergleich. In 2024 wurden auch Aufwendungen aus dem Lärmschutzprogramm in Höhe von € 23,9 Mio. erfasst (siehe dazu auch die Ausführungen im Konzernanhang). Mindernd auf den sonstigen betrieblichen Aufwand wirken Auflösungen aus Forderungswertberichtigungen in Höhe von € 5,5 Mio. (2023: Dotierung von € 2,9 Mio.) sowie die Reduktion der Schadensfälle aufgrund der Auflösung einer Rückstellung (minus € 1,7 Mio.).

Die operativen Ergebnisse der at-Equity-Beteiligungen (im Wesentlichen Flughafen Košice und City Airport Train) belaufen sich in Summe auf € 2,0 Mio. nach € 0,8 Mio. im Jahr 2023.

Konzern-EBITDA Anstieg um € 48,7 Mio. auf € 442,3 Mio.

EBITDA (Beträge in € Mio.)	2024	Veränderung	2023
Airport	204,3	15,7%	176,7
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	17,1	17,3%	14,6
Retail & Properties	113,9	13,2%	100,6
Malta	87,2	15,6%	75,4
Sonstige Segmente	19,8	-24,8%	26,4
Konzern-EBITDA	442,3	12,4%	393,6

EBITDA Konzern Anteile (in %)	2024	2023
Airport	46,2	44,9
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	3,9	3,7
Retail & Properties	25,7	25,6
Malta	19,7	19,1
Sonstige Segmente	4,5	6,7
Konzern-EBITDA	100,0	100,0

Infolge der positiven Umsatzentwicklung erhöhte sich das EBITDA um 12,4% auf € 442,3 Mio. (2023: € 393,6 Mio.). Die EBITDA-Marge beläuft sich weiterhin auf starke 42,0% (2023: 42,2%).

Planmäßige Abschreibungen von € 135,8 Mio.

Beträge in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Investitionen langfristiges Vermögen (exkl. Finanzanlagen)	189,8	77,4%	107,0
Planmäßige Abschreibungen	135,8	3,1%	131,8
Wertminderungen	0,4	n.a.	0,0
Summe Abschreibungen und Wertminderung	136,1	3,3%	131,8

2024 wurden € 189,8 Mio. (2023: € 107,0 Mio.) in immaterielles Vermögen, Sachanlagen sowie in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien investiert bzw. als Anzahlung geleistet. Die größten Investitionsprojekte sind im Konzernanhang (16) angeführt.

Die planmäßigen Abschreibungen erhöhten sich um 3,1% auf € 135,8 Mio. (2023: € 131,8 Mio.). Im laufenden Geschäftsjahr wurde eine Wertminderung von € 0,4 Mio. erfasst. Es gab im laufenden Geschäftsjahr keine weiteren Hinweise, die zu einer Wertminderung oder Wertaufholung von Sachanlagen oder als Finanzinvestitionen gehalten Immobilien führten (siehe Ausführungen im Konzernanhang (9)).

EBIT-Anstieg um € 44,3 Mio. auf € 306,1 Mio.

EBIT (Beträge in € Mio.)	2024	Veränderung	2023
Airport	126,3	25,8%	100,4
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	8,6	42,3%	6,1
Retail & Properties	93,9	15,7%	81,1
Malta	70,1	15,8%	60,5
Sonstige Segmente	7,3	-46,9%	13,7
Konzern-EBIT	306,1	16,9%	261,8

EBIT Konzern Anteile (in %)	2024	2023
Airport	41,3	38,4
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	2,8	2,3
Retail & Properties	30,7	31,0
Malta	22,9	23,1
Sonstige Segmente	2,4	5,2
Konzern-EBIT	100,0	100,0

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) verbesserte sich aufgrund des gestiegenen operativen Ergebnisses (EBITDA) um € 44,3 Mio. auf € 306,1 Mio. (2023: € 261,8 Mio.). Die EBIT-Marge beläuft sich auf 29,1% und erhöhte sich somit gegenüber dem Vorjahr um 1,0 Prozentpunkt (2023: 28,1%).

Finanzergebnis legt markant um € 19,6 Mio. auf € 15,5 Mio. zu

Beträge in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	0,8	87,6%	0,4
Zinsertrag	17,2	8,7%	15,9
Zinsaufwand	-2,8	76,3%	-12,0
Sonstiges Finanzergebnis	0,4	104,6%	-8,3
Finanzergebnis	15,5	478,3%	-4,1

Vor allem aufgrund eines stark verbesserten Zinsergebnisses in Folge der Rückzahlung des EIB-Darlehens Ende des Vorjahres konnte in der Berichtsperiode eine deutliche Steigerung des Finanzergebnisses erzielt werden. Das Zinsergebnis beläuft sich auf plus € 14,4 Mio. (2023: plus € 3,8 Mio.) und setzt sich aus Zinsaufwendungen (insbesondere in der laufenden Periode aus Zinsaufwendungen aus Leasingverhältnissen) von € 2,8 Mio. (2023: € 12,0 Mio.) und gestiegenen Zinserträgen von € 17,2 Mio. (2023: € 15,9 Mio.) in Folge durchschnittlich höherer Veranlagungsvolumina zusammen. Das sonstige Finanzergebnis beläuft sich auf € 0,4 Mio. (2023: minus € 8,3 Mio.) und enthält die Bewertung von Finanzinstrumenten. In der Vergleichsperiode war zusätzlich zum positiven Bewertungsergebnis aus den Finanzinstrumenten eine Vorfälligkeitsentschädigung durch die vorzeitige Tilgung des EIB-Darlehens mit € 9,9 Mio. enthalten. Das Beteiligungsergebnis (ohne at-Equity Gesellschaften) erreichte € 0,8 Mio. und erhöhte sich um € 0,4 Mio. im Vergleich zum Vorjahr.

Konzern-Periodenergebnis verbessert sich um € 51,0 Mio. auf € 239,5 Mio. (2023: € 188,6 Mio.)

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) des FWAG-Konzerns stieg um € 64,0 Mio. auf € 321,7 Mio. (2023: € 257,7 Mio.) Nach Ertragsteuern von € 82,1 Mio. (2023: € 69,1 Mio.) betrug das Periodenergebnis € 239,5 Mio. (2023: € 188,6 Mio.). Das den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zustehende Periodenergebnis beläuft sich auf € 216,3 Mio. (2023: € 168,4 Mio.). Auf nicht beherrschende Anteile entfällt ein Ergebnis für das Geschäftsjahr 2024 von € 23,3 Mio. (2023: € 20,1 Mio.). 2024 waren durchschnittlich gewichtet unverändert zum Vorjahr 83.874.681 Aktien im Umlauf. Daraus errechnet sich ein Ergebnis je Aktie in Höhe von € 2,58 (2023: € 2,01). Zum Stichtag 31.12.2024 hielt die FWAG 125.319 (31.12.2023: 125.319) eigene Aktien.

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur

Bilanzstruktur	2024		2023	
	in € Mio.	Bilanzsumme in %	in € Mio.	Bilanzsumme in %
AKTIVA				
Langfristiges Vermögen	1.717,7	71,6%	1.662,7	75,8%
Kurzfristiges Vermögen	682,7	28,4%	531,7	24,2%
Bilanzsumme	2.400,4	100,0%	2.194,4	100,0%
PASSIVA				
Eigenkapital	1.667,2	69,5%	1.556,4	70,9%
Langfristige Schulden	320,2	13,3%	292,6	13,3%
Kurzfristige Schulden	413,0	17,2%	345,4	15,7%
Bilanzsumme	2.400,4	100,0%	2.194,4	100,0%

Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen erhöhte sich seit Jahresbeginn in Summe um 3,3% auf € 1.717,7 Mio. (2023: € 1.662,7 Mio.). Den laufenden Zugängen bei immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von € 189,8 Mio., stehen Abschreibungen von € 136,1 Mio. und Buchwertabgänge von € 0,7 Mio. gegenüber. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen beläuft sich auf 71,6% (2023: 75,8%).

Die Sachanlagen stellen mit € 1.379,0 Mio. (2023: € 1.324,3 Mio.) die größte Position des langfristigen Vermögens dar. Hier fielen Investitionen (Zugänge) von € 170,9 Mio. und Umbuchungen von € 5,0 Mio. an, während die planmäßigen Abschreibungen (inkl. Wertminderungen) € 120,4 Mio. und Buchwertabgänge € 0,7 Mio. betragen. Der Buchwert der Grundstücke und Bauten reduzierte sich um 5,3% von € 901,7 Mio. in 2023 auf € 854,3 Mio. Neben Investitionen von € 9,3 Mio. wurden Abschreibungen von € 65,0 Mio. erfasst und Umbuchungen aus fertiggestellten Projekten von € 8,7 Mio. vorgenommen. Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ mit einem Buchwert von € 178,3 Mio. reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,8% (2023: € 187,2 Mio.). Investitionen und Umbuchungen von fertiggestellten Projekten in Höhe von € 7,5 Mio. stehen Abschreibungen von € 26,7 Mio. gegenüber. Die Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ nahm um 35,6% auf € 172,5 Mio. (2023: € 127,2 Mio.) zu. Hier wurden Zugänge (inkl. Umbuchungen) in Höhe von € 74,0 Mio. und Abschreibungen (inkl. Wertminderungen) in Höhe von € 28,7 Mio. erfasst. Die geleisteten Anzahlungen und die Position in Bau befindliche Projekte erhöhten sich durch die gestiegene Bautätigkeit an den Standorten Wien und Malta um € 65,9 Mio. auf € 174,0 Mio. (2023: € 108,1 Mio.).

Der Buchwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien erhöhte sich um 2,2% und betrug € 133,9 Mio. (2023: € 131,0 Mio.). Den planmäßigen Abschreibungen von € 7,8 Mio. stehen Investitionen in Höhe von € 16,2 Mio. und Umbuchungen von minus € 5,6 Mio. gegenüber. Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der at-Equity-Methode bilanziert werden, erhöhte sich um 2,7% von € 42,9 Mio. auf € 44,0 Mio. Dies ist auf die operativen Ergebnisse dieser Beteiligungen in Höhe von € 2,0 Mio. sowie auf Ausschüttungen von € 0,8 Mio. zurückzuführen. Die langfristigen sonstigen Vermögenswerte liegen mit € 9,1 Mio. um € 0,9 Mio. über dem Vorjahreswert von € 8,2 Mio. Die darin enthaltenen Eigenkapitaltitel des langfristigen Vermögens verringerten sich im Wesentlichen durch die Bewertung der Finanzinstrumente von € 5,4 Mio. auf € 5,3 Mio.

Das kurzfristige Vermögen erhöhte sich um 28,4% auf € 682,7 Mio. (2023: € 531,7 Mio.). Die kurzfristigen Veranlagungen betragen € 494,4 Mio. nach € 343,2 Mio. in 2023. Während die Netto-Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des Umsatzwachstums stichtagsbezogen um € 16,6 Mio. auf € 77,9 Mio. (2023: € 61,3 Mio.) stiegen, reduzierten sich die sonstigen Forderungen um € 17,1 Mio. auf € 16,7 Mio. (2023: € 33,8 Mio.), zurückzuführen im Wesentlichen auf Auszahlungen aus COVID-19 Förderungen. Der Buchwert der Wertpapiere erhöhte sich durch die Marktwertbewertung, den Zukauf von neuen Wertpapieren sowie den Abgang eines bestehenden Wertpapiers in Höhe von € 42,1 Mio. auf € 50,7 Mio. Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten beläuft sich zum 31.12.2024 auf € 22,1 Mio. ab (2023: € 31,9 Mio.).

Bilanzpassiva

Das Eigenkapital nahm als Folge des Periodenergebnisses (inkl. nicht beherrschende Anteile) von plus € 239,5 Mio. um 7,1% auf € 1.667,2 Mio. zu (2023: € 1.556,4 Mio.). Versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von leistungsorientierten Plänen von € 7,2 Mio. und die Bewertungen von Finanzinstrumenten (FVOCI) mit minus € 0,4 Mio. wirken dem jedoch entgegen. Im Geschäftsjahr wurden Dividenden in Höhe von € 123,2 Mio. ausgeschüttet, wovon € 110,7 Mio. auf Anteilseigner der FWAG und € 12,5 Mio. auf nicht beherrschende Anteile der MIA-Gruppe und MMLC entfielen. Die Eigenkapitalquote liegt weiterhin bei starken 69,5% und reduzierte sich seit dem letzten Ultimo leicht um 1,5 Prozentpunkte. 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 € 23,3 Mio. (inkl. OCI). Der Buchwert der nicht beherrschenden Anteile betrug € 144,7 Mio. (2023: € 133,9 Mio.).

Die langfristigen Schulden erhöhten sich um 9,5% von € 292,6 Mio. auf € 320,2 Mio. primär aufgrund des Anstiegs der langfristigen Rückstellungen. Zum 31.12.2024 betragen die langfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten € 55,5 Mio. (2023: € 55,3 Mio.). Die langfristigen Rückstellungen veränderten sich von € 190,4 Mio. auf € 224,7 Mio., durch die laufende Bewertung langfristiger Personalrückstellungen als Folge der Aktualisierung von versicherungsmathematischen Parametern und zusätzlich durch die Dotation von langfristigen Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Lärmschutzprogramm (siehe dazu auch Anhangangabe (29)). Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um € 1,8 Mio. auf € 28,2 Mio. Die passiven latenten Steuern reduzierten sich um € 8,7 Mio. auf € 11,8 Mio.

Die kurzfristigen Schulden stiegen um € 67,6 Mio. auf € 413,0 Mio. Die kurzfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten befinden sich mit € 0,1 Mio. auf dem Niveau des Vorjahres. Die Lieferantenverbindlichkeiten erhöhten sich hingegen stichtagsbezogen um € 11,5 Mio. auf € 50,5 Mio. und die kurzfristigen Rückstellungen stiegen um € 34,5 Mio. auf € 135,1 Mio. an (2023: € 100,6 Mio.). Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten (darin sind u.a. auch noch nicht ausgezahlte Incentives enthalten) belaufen sich zum Stichtag auf € 147,6 Mio. (2023: € 134,2 Mio.).

Die Steuerrückstellung erhöhte sich aufgrund des positiven Ergebnisses um € 8,2 Mio. auf € 79,7 Mio. (2023: € 71,5 Mio.).

Finanzkennzahlen

	2024	Veränderung	2023
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	1.667,2	7,1%	1.556,4
Eigenkapitalquote in %	69,5	n.a.	70,9
Nettoliquidität in € Mio.	511,6	41,4%	361,9
Gearing in % ¹	-30,7	n.a.	-23,3
Working Capital in € Mio.	-197,0	75,3%	-112,4
Anlagenintensität in %	71,5	n.a.	75,7

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

Geldflussrechnung

in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Flüssige Mittel per 1.1.	31,9	-69,7%	105,2
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	443,7	15,3%	384,8
Cashflow aus Investitionsaktivitäten	-329,4	110,4%	-156,6
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-124,0	-58,9%	-301,5
Endbestand der flüssigen Mittel	22,1	-30,8%	31,9
Free Cashflow	114,2	-49,9%	228,2

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit erreichte plus € 443,7 Mio. (2023: € 384,8 Mio.). Das operative Ergebnis (EBT zuzüglich Abschreibungen, Wertminderungen, Wertaufholungen abzüglich Bewertung von Finanzinstrumenten) erhöhte sich um € 169,6 Mio. auf € 457,4 Mio. (2023: € 387,9 Mio.). Die anteiligen Periodenergebnisse der at-Equity-Unternehmen wurden mit minus € 2,0 Mio. berücksichtigt (2023: minus € 0,8 Mio.), dem stehen jedoch Dividendenausschüttungen dieser Unternehmen in Höhe von € 0,8 Mio. gegenüber (2023: € 0,7 Mio.). Weiters wurden im Berichtsjahr Gewinne aus dem Abgang von Vermögenswerten in Höhe von € 0,1 Mio. (2023: € 0,1 Mio.) verbucht. Die Passiva erhöhten sich um € 69,5 Mio. (2023: Erhöhung um € 39,0 Mio.), die Forderungen geringfügig um € 0,7 Mio. (2023: Abbau von € 0,6 Mio.). Die erhaltenen Zinsen belaufen sich auf € 18,0 Mio. (2023: € 9,0 Mio.), die Dividenden auf € 0,7 Mio. (2023: € 0,4 Mio.). Andererseits wurden Zinsen in Höhe von € 2,2 Mio. (2023: € 11,9 Mio.) bezahlt. Ertragsteuerzahlungen erreichten im Geschäftsjahr € 81,6 Mio. (2023: € 35,1 Mio.).

Der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich auf minus € 329,4 Mio. (2023: minus € 156,6 Mio.). Für Investitionsprojekte (inkl. Finanzanlagen) wurden € 169,8 Mio. ausbezahlt (2023: € 97,8 Mio.). € 494,4 Mio. wurden im Wesentlichen in kurz- und langfristige Veranlagungen investiert (2023: € 343,0 Mio.) und weitere € 30,0 Mio. in Wertpapiere (2023: € 20,0 Mio.). Die Einzahlungen aus abgelaufenen Termineinlagen betrugen € 343,0 Mio. (2023: € 298,3 Mio.), die aus dem Abgang von Wertpapieren € 21,7 Mio. (2023: € 5,0 Mio.). Der Free-Cashflow (Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit plus Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit) erreichte daher € 114,2 Mio. (2023: € 228,2 Mio.).

Der Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit von minus € 124,0 Mio. (2023: minus € 301,5 Mio.) betrifft in der laufenden Periode hauptsächlich Dividendenzahlungen. Die Dividendenausschüttung an Anteilseigner der FWAG beläuft sich auf € 110,7 Mio. (2023: € 64,6 Mio.), an nicht beherrschende Anteilseigner wurden € 12,5 Mio. (2023: € 11,1 Mio.) ausbezahlt. Für andere finanzielle Verbindlichkeiten flossen € 0,7 Mio. ab (2023: € 0,7 Mio.). In 2023 wurden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von € 225,0 Mio. getilgt.

Der Finanzmittelbestand betrug zum 31.12.2024 € 22,1 Mio. nach € 31,9 Mio. zu Beginn der Berichtsperiode.

Investitionen

Beträge in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Immaterielle Vermögenswerte	2,6	-19,3%	3,3
Sachanlagen inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien	187,1	80,5%	103,7

Die Zugänge des langfristigen Vermögens sind im Konzernanhang (Anhangläuterung (16)) beschrieben.

Beteiligungen an ausländischen Flughäfen

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) war im Jahr 2024 an zwei internationalen Flughäfen beteiligt. Am Flughafen Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen) hielt die FWAG per 31.12.2024 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 (37) und (38) 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 ihres obersten Unternehmensziels „nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts“ 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. Diese erreichte auch in 2024 starke 42,0% (2023: 42,2%).

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. Aktuell verfügt die Flughafen-Wien-Gruppe zum 31.12.2024 jedoch über eine Nettoliquidität in Höhe von € 511,6 Mio. (2023: € 361,9 Mio.).

Die liquiden Mittel betragen zum 31.12.2024 € 22,1 Mio. (2023: € 31,9 Mio.). Veranlagungen in der Höhe von € 494,4 Mio. sind in den kurz- bzw. langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen (2023: € 343,2 Mio.).

Die Wertpapiere belaufen sich auf € 55,7 Mio. nach €42,1 Mio. zum 31.12.2023. Bei einem buchmäßigen Eigenkapital zum 31.12.2024 von € 1.667,2 Mio. und einer Nettoliquidität von € 511,6 Mio. resultierte daraus ein Gearing von minus 30,7% (2023: minus 23,2%).

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.

	2024	2023
EBITDA-Marge ¹	42,0	42,2
EBIT-Marge ²	29,1	28,1
ROE ³	14,9	12,6
ROCE vor Steuern ⁴	17,1	15,0
ROCE nach Steuern ⁵	13,1	11,5
Free Cashflow in € Mio.	114,2	228,2

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

Der FWAG-Konzern verfügt über ein Risikomanagementsystem (RMS), welches alle relevanten Aspekte identifiziert, analysiert, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt.



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

Das RMS beruht für die gesamte Gruppe auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“ und ist in einer unternehmensweiten 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 einer Prozess- und Risikomanagementsoftware. 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 des FWAG-Konzerns wahr. Daneben prüft die Revisionsabteilung die Geschäftsgebarung und die Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Ergänzt wird das Risikomanagement um ein konzernweites Innovationsmanagement, um rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen zu erkennen.

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 des FWAG-Konzerns wird wesentlich von der generellen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst. Diese ist ihrerseits von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig. Konjunkturelle Schwankungen haben daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens. Auf europäischer wie nationaler Ebene dominieren die weiterhin die Auswirkungen des Angriffs Russlands auf die Ukraine und die israelische Offensive in Gaza als Reaktion auf den Terrorakt der Hamas im Oktober 2023 sowie die schwache Konjunktorentwicklung und die internationale Handelspolitik die Themenlandschaft. Das wichtige Thema Nachhaltigkeit in der Luftfahrt wird im Kapitel „Umweltrisiken“ im Detail betrachtet.

Die Gesamtrisikoposition des FWAG-Konzerns ändert sich laufend. Insbesondere die bestehende Sperre des ukrainischen Luftraumes sowie das bestehende Überflugverbot des russischen Luftraumes für westliche Fluggesellschaften führen zu teilweise deutlich längeren Reisezeiten Richtung Ost- bzw. Südostasien und somit zu negativen Auswirkungen auch auf den Geschäftsverlauf der FWAG. Ebenso wird die Konfliktregion in Gaza von zivilen Luftfahrzeugen derzeit nicht überflogen, was jedoch aufgrund der geringen Größe des Konfliktgebietes nur beschränkte Auswirkungen auf die Reisezeiten hat. Zusätzliche negative Auswirkungen ergeben sich durch den Entfall bzw. den starken Rückgang der russischen, ukrainischen und teilweise israelischen Passagiere. Weiteres Risikopotential für den FWAG-Konzern entsteht durch die Unsicherheit in Bezug auf die Zollpolitik der USA, deren Auswirkungen auf die Branche noch nicht abgeschätzt werden kann.

Die weitere Entwicklung der militärischen Konflikte ist nur schwer abschätzbar. Grundsätzlich ist sowohl eine Verschärfung der Rahmenbedingungen (z.B. durch eine Ausweitung des Gaza-Konflikts auf andere Konfliktgebiete in der Region), wie auch eine Entspannung (insb. durch eine nachhaltige Einigung der Konfliktparteien) denkbar. Es bleibt abzuwarten, welchen Einfluss die weitere Politik der USA auf diese Konflikte haben wird.

Nach einer kurzen Entspannung der Inflationsraten ist in den letzten Monaten wieder ein Anstieg, insbesondere der Energiepreise, zu beobachten. Dieser Anstieg ist zumindest zum Teil auf die Einstellung der Lieferungen russischen Erdgases zurückzuführen. Die hohen Preissteigerungen und hohen Lohnabschlüsse, sowie die immer noch restriktiven Leitzinsen führten zu einem Rückgang der Wirtschaftsleistung, was sich auch auf die Geschäftsentwicklung der FWAG negativ auswirkt. Ebenso führen die gestiegenen Energiepreise und Personalkosten zu steigenden Aufwendungen. Durch Maßnahmen wie die kontinuierliche Erhöhung der Energieeffizienz und Eigenerzeugung von Strom wird diesen Entwicklungen entgegengewirkt.

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

Rechtliche und regulatorische Risiken

Auf EU-Ebene wurde noch vor den EU-Wahlen im Juni 2024 ein neuer Konsultationsprozess „Fitness-Check“ gestartet. Dabei wird die mögliche Revision der Entgelte-Richtlinie (Airport Charges Directive), der Slots-Verordnung sowie der Bodenverkehrsdienste-Richtlinie geprüft. Die neue EU-Kommission führt diese Konsultation fort. Sollte die Kommission eine Revision zu einem oder mehreren dieser Dossiers vorschlagen, ist angesichts des Gesetzgebungsverfahrens mit einem Inkrafttreten dieser Verordnungen und Richtlinien nicht vor 2027 zu rechnen. Bereits bekannt geworden sind Pläne der Kommission, eine neue Sicherheitsstrategie (Aviation Security Strategy) zu implementieren. Im

Wesentlichen sieht diese vor, die technischen Standards bei den Sicherheitskontrollen deutlich anzuheben, was zu massiven Beschaffungskosten für neue Geräte (Bodyscanner, CT-Scanner, etc.) sowie zu höheren Energiekosten und operativen Umstellungen führen würde. Ein Gesetzesvorschlag ist 2025 zu erwarten. Die derzeit anvisierte Umsetzung soll bereits in den Jahren 2027 bis 2030 stattfinden.

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene tritt die Umsetzung der beschlossenen Gesetze zu Umwelt- und Klimathematiken in den Fokus. In Österreich hat die Regierung in der abgelaufenen Gesetzgebungsperiode eine Erhöhung der Flugabgabe beschlossen und die „ökosoziale Steuerreform“ ist mit 1.1.2022 in Kraft getreten. Außerdem wurde im Oktober 2022 die nationale CO₂-Bepreisung eingeführt. (Weiteres zu umweltbezogenen Risiken im Unterpunkt „Umweltrisiken“.)

Auf EU-Ebene steht die Umsetzung des Gesetzespakets „Fit for 55“ im Vordergrund. Dieses enthält Maßnahmen, welche die Kosten der Luftfahrt spürbar erhöhen werden, wie die deutliche Verteuerung der Zertifikate im EU-ETS und die Integration von CORSIA, eine verpflichtende Beimischungsquote für nachhaltige Flugtreibstoffe (ReFuel EU Aviation; ab 1.1.2025) sowie eine Richtlinie über die Errichtung von Infrastruktur für nachhaltige Treibstoffe (AFIR). Die vorgesehene AFIR-Überarbeitung enthält insbesondere die Verpflichtungen für Flughäfen, die Stromversorgung von stationären LFZs bis 2029 zu elektrifizieren bzw. nachhaltig zu betreiben. Zusätzlich wurde im Rahmen der Revision der TEN-T Verordnung eine weitere Verpflichtung beschlossen, welche die Installation von Pre-Conditioned Air Anlagen (PCA) an allen Kontaktpositionen bis Ende 2030 vorsieht. Die schrittweise Einführung einer Kerosinsteuer wurde im Zuge der Verhandlungen auf unbestimmte Zeit verschoben.

Die geplanten Maßnahmen erhöhen das Risiko eines einseitigen Wettbewerbsnachteils von europäischen Fluggesellschaften sowie europäischen Hubs gegenüber außereuropäischen Mitbewerbern und die Gefahr der Verlagerung von Flugverkehrsströmen. Die damit verbundenen Investitionskosten und Folgekosten (z.B. Ausbau des Stromnetzes) werden erhebliche Kostensteigerungen für die FWAG zur Folge haben.

Schließlich sind im Bereich Klimapolitik neue Vorgaben für Emissionsreduktionen zu erwarten. Das Klimaziel der EU-Kommission sieht eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 90% bis zum Jahr 2040 im Vergleich zum Ausstoß des Jahres 1990 vor. Welche Auswirkungen dieses neue Ziel auf den Flughafen Wien oder den Standort allgemein haben wird, ist noch nicht abschätzbar.

Neue, bürokratisch aufwendige Regelungen gelten zudem für die FWAG durch die im Gesetzgebungsprozess befindliche nicht-finanzielle Berichterstattung (CSRD) sowie aufgrund der EU Taxonomie-Verordnung.

Im Jahr 2024 wurden zahlreiche Wahlen abgehalten, deren Ausgang auch Auswirkungen auf die europäische bzw. österreichische Luftfahrtbranche haben. Neben der Wahl zum Europäischen Parlament (Europawahl) im Juni fanden in Österreich im September 2024 die Nationalratswahlen statt. Die neue EU-Kommission ist seit Dezember 2024 im Amt, hat aber noch keine konkreten Pläne für die Luftfahrtpolitik der nächsten Jahre bekannt gegeben. Die Auswirkungen auf die FWAG ist zum jetzigen Zeitpunkt daher noch nicht abschätzbar.

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.

Der VfGH hat in einem Prüfungsbeschluss vom 11.12.2024 Bedenken darüber geäußert, dass jene Bestimmungen des Luftfahrtsicherheitsgesetzes (LSG), mit denen die österreichischen Flughäfen zur Durchführung der Sicherheitskontrollen betraut werden, verfassungswidrig sein könnten. Sollte der

VfGH feststellen, dass die Durchführung der Sicherheitskontrollen nicht an Private ausgelagert werden darf, da es sich dabei um einen ausgliederungsfesten Kern der staatlichen Verwaltung handelt und der Gesetzgeber keine entsprechende Gesetzesänderung durchführt, würde dies – nach einer definierten Übergangsfrist - zu einer organisatorischen Änderung der Sicherheitskontrollprozesse auf österreichischen Flughäfen und in der Folge zu einem strukturellen Umbau der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H (VIAS) führen.

Markt- und Wettbewerbsrisiken

Der weltweite Flugverkehr konnte 2024 ein Rekordjahr verzeichnen. So sind die Passagierkilometer (RPKs) um 10,4% im Vergleich zum Vorjahr gestiegen und auch der Sitzladefaktor hat sich auf 83,5% erhöht. Der Flugverkehr in Europa konnte im Vorjahr eine ähnlich positive Entwicklung verzeichnen. So sind die Passagierkilometer um 8,7%, die angebotenen Sitzplatzkilometer um 8,1% und der Sitzladefaktor um 0,5 Prozentpunkte auf 84,8% gestiegen. (Quelle: IATA, Air Passenger Market Analysis, Dezember 2024)

Auch bei Cargo wurde ein Rekordjahr verzeichnet. Im Dezember 2024 stieg die weltweite Nachfrage nach Luftfracht mit einem Wachstum der Cargo-Tonnen Kilometer (CTK) von 6,1% im Vergleich zum Dezember 2023 deutlich an, womit bereits das 17. Wachstumsmonat in Folge verzeichnet wurde. Für das gesamte Jahr 2024 übertrafen die Cargo-Tonnen-Kilometer die Vergleichswerte von 2023 um 11,3%, was einen neuen Gesamtjahresrekord darstellt. Der europäische Markt entwickelte sich mit einem CTK-Wachstum von 11,2% nahezu ident mit der weltweiten Entwicklung. Ein besonders robustes Wachstum weist dabei die Handelsroute Europa-Asien auf, welche mit einem Anstieg von 10,3% im Jahresvergleich den 22. Wachstumsmonat in Folge erzielte. (Quelle: IATA, Air Cargo Market Analysis, Dezember 2024)

Der Ausblick für 2025, und generell für die kommenden Jahre, bleibt weiterhin positiv. Der Passagierverkehr hat sich im Jahr 2024 stark erholt, und die Werte der Jahre vor der Pandemie konnten bereits überschritten werden. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch sinkende Ölpreise, welche die Betriebskosten der Airlines reduzierten und sich global inflationsdämpfend auswirkten. Für 2025 wird ein weiteres stabiles Wachstum erwartet. Insbesondere die Regionen Asien und Mittlerer Osten sollten in den nächsten Jahren besonders stark wachsen. Der Frachtverkehr profitierte von einem Boom im grenzüberschreitenden E-Commerce sowie von Engpässen im Seeverkehr. Dank niedrigerer Treibstoffkosten wurde zuletzt erwartet, dass Airlines 2024 einen Nettogewinn von \$ 31,5 Mrd. erzielt haben. Für 2025 wird ein Rekordgewinn von \$ 36,6 Mrd. prognostiziert. Zudem sollen die Einnahmen erstmals die Marke von \$ 1 Billion überschreiten, angetrieben durch eine hohe Nachfrage bei weiterhin begrenzten Kapazitäten. (Quelle: IATA, Global Outlook for Air Transport – A world with lower oil prices, Dezember 2024)

Auch am Flughafen Wien blickt man sehr zufrieden auf das letzte Geschäftsjahr zurück. Mit 31,7 Mio. Passagieren im Jahr 2024 wurde das erfolgreichste Jahr der Geschichte verzeichnet. Die rasche Erholung nach der Covid-19 Pandemie hat erneut gezeigt, dass der Flugverkehr eine hohe Resilienz aufweist und sich innerhalb kurzer Zeit von Einbrüchen erholen kann.

Austrian Airlines als Home Carrier am Standort Wien war mit 46,0% weiterhin größter Kunde der FWAG, wenn auch der Marktanteil im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückging (-0,9 Prozentpunkte). Die strategische Ausrichtung von Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Die Passagierzahlen der Austrian Airlines am Flughafen Wien konnten um 5,2% auf knapp 14,6 Mio. Passagiere zulegen. Der Umsatz ist in Q1-3/2024 um 3% auf € 1,853 Mrd. gestiegen, wobei sich das adjusted EBIT mit € 77 Mio. im Vergleich zum Vorjahr (€ 144 Mio.) beinahe halbiert hat. Gründe hierfür sind die Streiks rund um die Kollektivvertragsverhandlungen im Frühling 2024, die angestiegenen Verspätungen durch

Kapazitätsengpässe bei europäischen Flugsicherungen und die kurzfristigen Flugstreichungen zu Zielen im Nahen Osten aufgrund der dortigen volatilen Sicherheitslage. Erfreulich war die Einflottung der ersten zwei von insgesamt elf Boeing 787-9 Dreamlinern, welche die Langstreckenflotte bestehend aus Boeing 767 und Boeing 777 in den nächsten Jahren ablösen sollen. Diese Investitionen können als deutliches Zeichen für das Vertrauen in den Standort Wien seitens der Konzernmutter Lufthansa gesehen werden. (Quelle: APA-Meldung Erweiterung Langstreckenflotte)

Neben den Austrian Airlines sind vor allem die Low-Cost-Carrier (LCC) für den Standort Wien von großer Bedeutung und diversifizieren das Angebot am Standort. Ryanair als passagierstärkster Vertreter der LCC konnte im Jahr 2024 über 6,6 Mio. Passagiere befördern, ein Plus von 11,6% im Vergleich zum Vorjahr. Der Marktanteil ist mit 20,9% um 0,7 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Für den Winterflugplan 2024/25 bietet Ryanair mit 18 am Flughafen Wien stationierten Flugzeugen Verbindungen zu 56 Zielen an. Wizz Air konnte sich am Standort etwa auf Vorjahresniveau halten. Der Marktanteil ging geringfügig um 0,5 Prozentpunkte auf 6,4 % zurück, die Passagierzahlen um 0,7% auf gut 2 Mio. Passagiere. Da LCC sehr flexibel agieren und reagieren können, kann es jederzeit zu Adaptierungen kommen. Aus diesem Grund wird die Entwicklung bei LCC auch genauestens beobachtet.

Marktkonsolidierungen unter den Airline-Kunden, hervorgerufen durch verschiedensten Ursachen, können Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf der FWAG zeigen.

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 Covid-19 Pandemie betroffen, konnte sich jedoch nachhaltig erholen und das Vorkrisenniveau von 2019 bereits deutlich übertreffen. Im Jahr 2024 verzeichnete der Flughafen Malta knapp 9,0 Mio. Passagiere, was einem Wachstum von 14,8% zu 2023 und einem Plus von 22,5% gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 entspricht.

Air Malta ist als Home Carrier des Flughafens von großer Bedeutung, sieht sich allerdings seit Jahren mit einer herausfordernden Marktsituation konfrontiert. Insbesondere durch den hohen LCC-Anteil ist der Wettbewerb am Flughafen Malta besonders intensiv. So hat speziell Ryanair eine gute Marktstellung und auch den größten Marktanteil am Standort. Getrieben durch diesen intensiven Wettbewerb hat sich Air Malta im Januar 2022 entschlossen, einen Restrukturierungsprozess zu starten. Dieser scheiterte allerdings, da staatliche Hilfen von der EU-Kommission nicht genehmigt wurden. Als Konsequenz stellte Air Malta mit 30.03.2024 den Flugbetrieb ein. Direkt anschließend hat allerdings der neu gegründete maltesische (Nachfolge-)Carrier KM Malta Airlines seinen Betrieb aufgenommen. Mit Hilfe einer nachhaltigen Strategie soll dieser neuen Fluggesellschaft der Turnaround gelingen und KM Malta Airlines eine langfristig erfolgreiche Zukunft sichern. Sollte der Turnaround nicht gelingen, hätte dies zumindest 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.

Auch der Flughafen Košice konnte das bisherige Rekordjahr 2023 übertreffen und hat im abgelaufenen Geschäftsjahr über 735.000 Passagiere abgefertigt, was einem Plus von 18,2% zum Vorjahr und einem Plus von 31,8 % zum Jahr 2019 entspricht. 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 vergrößert. Welche Auswirkungen die kriegerische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine auf den Flughafen Košice hat, ist von der Dauer und Entwicklung des Krieges abhängig.

Die hohe Wettbewerbsintensität unter den Fluggesellschaften erhöht seit Jahren den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister wie etwa Abfertigungsdienste. Zur Gegensteuerung wurden durch die FWAG 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 2024 ist der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste Marktführer im Ramp-Handling sowie auch in der Frachtabfertigung am Flughafen Wien. Das Risiko von wesentlichen Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen von langfristigen Dienstleistungsverträgen mit den wichtigsten Key Accounts und hohen Qualitätsstandards weitestgehend abgesichert. Der Cargo-Bereich konnte im abgelaufenen Jahr ebenfalls ein Rekordjahr verzeichnen. Insgesamt wurden rund 298.000 Tonnen Fracht abgefertigt, was einem deutlichen Zuwachs von 21,6% im Vergleich zum Vorjahr und einem Plus von 5,0% im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 entspricht.

Im Retail & Properties-Bereich vermietet die FWAG Gebäude und Flächen, die primär von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäftsentwicklung auch 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. Wesentlichen Einfluss auf den Retail-Bereich wird das Projekt Süderweiterung haben, welches im Jahr 2027 in Betrieb gehen soll und eine beträchtliche Erweiterung der Retailflächen sowie eine generelle Verbesserung der Shopping- und Gastronomie-Möglichkeiten im Terminalbereich bringen wird.

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 vollständige Abbau zinstragender Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG massiv reduziert. 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 sind in einer Richtlinie zum Baumanagement festgelegt. Eine Vielzahl von Investitionsprojekten wurde im Zuge des Covid-19-bedingten Sparprogramms verschoben. Diese werden nun schrittweise umgesetzt (wie beispielsweise das Großprojekt Süderweiterung).

Der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) stellt ein Schlüsselprojekt für die langfristigen Entwicklungs- und Wachstumspotenziale der FWAG dar, wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt und entsprechend der tatsächlichen Entwicklung der Flugzahlen sowie der Wirtschaftlichkeit geplant. Sämtliche Bewertungen von Vermögenswerten erfolgten unter der Prämisse des Fortbestehens der Drehscheibenfunktion des Flughafens Wien als Ost-West-Hub.

Im Mai 2023 verlängerte die zuständige UVP-Behörde die Realisierungsfrist für das Vorhaben 3. Piste auf 30.6.2033. Die Verlängerung der Realisierungsfrist wurde aufgrund der über 7-jährigen Rechtsmittel-Verfahrensdauer und dem Covid-19-bedingten Verkehrseinbruch genehmigt. Gegen die Verlängerung der Bauvollendungsfrist und die Abwicklung im Einparteienverfahren wurden mehrere Beschwerden ohne aufschiebende Wirkung eingebracht. Zu diesen Beschwerden veröffentlichte das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) am 10.05.2024 die Entscheidung, dass es sich entgegen der bisherigen Praxis und der klaren Gesetzessystematik bei diesem Fristverlängerungsverfahren um kein Einparteienverfahren handelt und gewährte den Beschwerdeführerinnen Parteistellung im Verfahren. Gleichzeitig verkürzte das BVwG die ursprünglich durch die 1. Instanz gewährte Fristverlängerung von 9,5 Jahren auf 6,5 Jahre. Die FWAG hat zur Klärung dieses Rechtsstreits die Höchstgerichte befasst.

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 Auswirkungen der weltweiten Klimaveränderungen sind auch für Europa schwer abschätzbar und führen daher zu einem Risiko für den Flughafenbetrieb. Zunehmende Wetterextreme wie Stürme, ungewöhnliche Niederschlagsmengen und länger anhaltende extreme Hitze- und Kältewellen können den Flugverkehr kurzfristig negativ beeinflussen.

Die FWAG ist bestrebt, durch ständiges Monitoring der operativen Risiken, auf die Auswirkungen entsprechend vorbereitet zu sein. Weiters trifft die FWAG mit entsprechenden Notfallplänen, Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie mit hohen Sicherheitsstandards Vorbereitungen für den Ernstfall. Die operativen Risiken sind durch einen angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung etc.). Die Energiewende in Europa und der dadurch größere Fokus auf erneuerbare Energien verringert in Kombination mit der geringen Steuerbarkeit die Systemsicherheit des europäischen Stromnetzes und erhöht die Gefahr eines Blackouts. Durch Notstromaggregate und Erhöhung der Eigenerzeugung durch Photovoltaik wird diesem Risiko aktiv entgegengewirkt.

Da der Flughafen Wien eine kritische Funktion als zentraler Infrastrukturversorger und Rückgrat der internationalen Konnektivität im gesamten mittel- und 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“ sowie der „Ausfall der Informationstechnologie“. Die FWAG setzt zur Gewährleistung eines weiterhin hohen Maßes an Informationssicherheit kontinuierlich Maßnahmen zur Reduktion der IKT-Risiken um. 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.

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

Die FWAG ist in ihrer Geschäftstätigkeit einer Reihe von Umweltrisiken ausgesetzt, deren Entwicklungen genau verfolgt werden. So werden in diesem Zusammenhang beispielsweise mögliche Auswirkungen durch Klimaveränderungen in einer umfangreichen Analyse betrachtet. Darin wird eine Reihe möglicher Gefahren durch die Änderung klimatischer Bedingungen, wie etwa die Zunahme von Hitzewellen und der globalen Durchschnittstemperatur, starke Niederschläge, Stürme oder eine Änderung von Windmustern in den nächsten zehn Jahren und darüber hinaus anhand zweier möglicher Klimaszenarien evaluiert. Insbesondere die Zunahme von Hitzewellen, die Zunahme von zeitlich begrenzten, starken Niederschlägen, die langfristige Steigerung der globalen Durchschnittstemperatur sowie das Auftreten von extremen Windereignissen werden dabei als potenzielle Gefahrenquellen analysiert. Bezüglich der identifizierten Risikofaktoren werden entsprechende Gegenmaßnahmen entwickelt und nach Möglichkeit umgesetzt (z.B. die Schaffung von Retentions- und Versickerungsmöglichkeiten zur Verhinderung von Schäden durch Hochwasser nach starkem Niederschlag). Es werden in diesem Zusammenhang allerdings nicht nur die Risiken, sondern auch die Chancen betrachtet. So bringt beispielsweise der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur zwar das Risiko einer Reduktion der Attraktivität bestimmter Reiseziele in extremen Hitzephasen mit sich, es könnte sich dadurch aber auch die touristische Saison in Sommerdestinationen verlängern beziehungsweise könnten neue Tourismusregionen erschlossen werden.

Neben den direkten Auswirkungen durch die Klimaveränderungen ist die FWAG auch einer Reihe von regulatorischen Risiken durch neue Gesetze zur Eindämmung des Klimawandels ausgesetzt. Diese Übergangsriskiken wurden zum Teil bereits im Kapitel „Rechtliche und regulatorische Risiken“ behandelt (insb. Überarbeitung des Emissionszertifikatehandels sowie Änderungen von Auflagen und Regulierungen). Zusätzlich zu den regulatorischen Risiken werden von der FWAG weitere mögliche Übergangsriskiken aus negativen Effekten auf das Image des Luftfahrtsektors, höheren Kosten von Rohstoffen (insbesondere Energie und Treibstoffe) und temporären Fachkräftemängeln evaluiert.

Auch bei der Vermeidung bzw. Eindämmung des Klimawandels ist sich die FWAG ihrer Verantwortung bewusst und hat dazu bereits entsprechende Handlungen gesetzt. So wurde unter anderem ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet. Ziel dieses Systems ist es, den Energieverbrauch weiter zu senken bzw. Energie aus erneuerbaren Quellen (mittels Photovoltaik) selbst zu produzieren und damit auch die Umwelteinflüsse des Unternehmens auf ein Minimum zu reduzieren. Durch diese Maßnahmen ist es gelungen, den Betrieb des Flughafens Wien seit 2023 CO₂-neutral zu führen.

Durch das Einheben von Lärmentgelten wird dem Wunsch der Bevölkerung nach einer Reduktion der Lärmimmissionen ebenso Rechnung getragen wie durch die kontinuierliche Überwachung der Einhaltung der Nachtflugregelung. Zudem setzt die FWAG auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Flughafenregion als Konsequenz des Mediationsverfahrens (Dialogforum).

Mögliche Auswirkungen von klimabedingten Veränderungen werden auch in der Unternehmensstrategie und im langfristigen Unternehmensplan berücksichtigt. Ebenso wird bei der Durchführung des Impairment-Tests 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 der Unternehmensplanung und damit auch in den Impairment-Tests direkte Aufwendungen zur Einhaltung der Klimaziele erfasst. Darüber hinaus können Umweltrisiken auch Einfluss auf die erwartete Nutzungsdauer von Anlagevermögen zeigen, insbesondere bei wetterexponierten Oberflächen (z.B. Deckschicht der Start- und Landebahnen).

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der FWAG lässt trotz der erheblichen krisenbedingten und makroökonomischen Herausforderungen keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen. Der Fortbestand des Unternehmens ist auch zukünftig gesichert.

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 Kontrollsystems (IKS) 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 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, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware. 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 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. Die Implementierung des IKS im Rechnungslegungsprozess ist in internen Richtlinien, Vorschriften, Prozessen und Kontrollbeschreibungen festgelegt.

Risikobeurteilung

Die Wesentlichkeit von Risiken ergibt sich aus der 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 das Sozialkapital, den

Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, die Einbringlichkeit von Forderungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie die Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen zu (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 und E-Mails 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, Entwicklung und Innovationsmanagement

Um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, sind permanente Weiterentwicklung und selbstkritisches Hinterfragen der eigenen Prozesse erforderlich. Durch Digitalisierung, Automatisierung und Innovation können Wettbewerbsvorteile aufgebaut, Gewinnpotentiale gehoben und Kosten reduziert werden. Im Jahr 2024 wurden seitens der FWAG eine Vielzahl an Innovations- und Digitalisierungsinitiativen vorangetrieben.

Der Digital Innovation Hub

Im zweiten Jahr seines Bestehens hat sich der Digital Innovation Hub der FWAG als Herzstück der Innovationsstrategie etabliert. Der Digital Innovation Hub dient als zentrale Plattform, um innovative Ideen zu koordinieren und zu fördern, während die operative Innovationsarbeit dezentral in den verschiedenen Bereichen erfolgt. Durch zahlreiche Aktivitäten und Maßnahmen wurde die Innovationsarbeit weiter gestärkt, wobei immer der potenzielle Mehrwert für das Unternehmen im Vordergrund steht.

Die Schwerpunkte der Innovationsarbeit umfassen die Bereiche Verbesserung der Guest Experience, Gepäck- und Abfertigungsprozesse, Dateninput, Arbeitswelt, Workflows, Technik, Advanced Air Mobility (AAM) und Green Airport. Technologisch liegt der Schwerpunkt auf Robotik, Datenanalyse, Künstliche Intelligenz, Automatisierung und Sensorik. Die Schwerpunkte haben sich als äußerst erfolgreich erwiesen und zu vielen neuen Vorhaben und Projekten geführt.

Ein zentraler Bestandteil der Innovationskultur ist die Einbindung aller Mitarbeiter. Die Mitarbeiter haben die Möglichkeit, neue Technologien und Konzepte in Form eines Proof of Concept (PoC) in einem sicheren Umfeld zu testen und die Ideen weiterzuentwickeln. Der offene Innovationsansatz fördert den Austausch und die Zusammenarbeit durch die aktive Teilnahme an Innovationsgruppen, Communities und Veranstaltungen.

Im Jahr 2024 konnten durch diesen erfolgreichen Prozess zahlreiche Herausforderungen, Ideen und Konzepte erprobt und bewertet werden. Die PoC reichten von Vorhaben mit autonomen Robotern - beispielsweise autonome Rollstühle - bis hin zur Erprobung von Lösungen im Bereich Predictive Maintenance bei Rolltreppen oder auch neuen Lösungen rund um die Inspektion von Asphalt- und Betonflächen.

Um den vielfältigen Herausforderungen und Ideen gerecht zu werden, wurde die intensive Zusammenarbeit mit dem globalen Innovationsnetzwerk Plug and Play fortgesetzt. Das Matchmaking mit Startups, der Austausch mit anderen internationalen Unternehmen und die Teilnahme an verschiedenen Veranstaltungen zu neuen Technologien und Trends unterstreichen die Bedeutung eines unterstützenden Partners für die Innovationsarbeit der FWAG.

Das Innovation Center

Seit nunmehr vier Jahren besteht im Zentrum der AirportCity, im Office Park 4, das Innovations- und Konferenzzentrum –Vienna Airport Conference & Innovation Center. Es bietet auf über 2.600 m² zahlreiche kreative Meetingräume, die ein optimales Umfeld für die Entwicklung innovativer Ideen schaffen. In 2024 wurden zahlreiche nationale und internationale Veranstaltungen organisiert und zusätzliche Innovationsformate geschaffen, die sich größter Beliebtheit erfreuen. Mit über 40 nationalen und internationalen Partnerschaften, darunter renommierte Universitäten, Fachhochschulen und Key Player des Innovationsökosystems, stärkt es die Innovationsarbeit des Unternehmens nachhaltig und

trägt dazu bei, dass die FWAG als innovatives Unternehmen wahrgenommen wird. Diese Kooperationen bringen nicht nur neue Ideen und frisches Wissen, sondern eröffnen auch Zugang zu Talenten, die für die Weiterentwicklung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit wesentlich sind.

Im Zuge dieser Bemühungen hat die FWAG auch ihre Partnerschaften mit anderen Innovationstreibern weiter ausgebaut. Initiativen wie die Future Travel Experience Plattform, das EUROCONTROL Air Transport Innovation Network (EATIN) sowie auf nationaler Ebene die Zusammenarbeit mit der Servicestelle Innovationsfördernde Öffentliche Beschaffung (IÖB), dem INNOX Network oder Airlabs Austria haben zu einem weitreichenden Netzwerk im Innovationsbereich beigetragen.

Der Servicebereich Informationssysteme

Der Servicebereich Informationssysteme ist der zentrale interne Dienstleister für Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Dieser betreibt und optimiert alle IKT-Systeme, die in den verschiedenen Unternehmensbereichen zum Einsatz kommen und unterstützt tatkräftig bei der Erprobung neuer Technologien.

Im Jahr 2024 wurden u.a. folgende Themen weiterentwickelt bzw. gestartet:

→ Extended Airport Operations Plan

Aufbauend auf dem System des „Initial Airport Operations Plan“ wird seit 2024 bis 2027 der eAOP (extended Airport Operations Plan) entwickelt. Das erweiterte System integriert Datenquellen von IT-Systemen der Landside und der Terminalinfrastruktur. eAOP soll die Vorhersehbarkeit und Effizienz von Flügen durch die Anbindung der Eurocontrol weiter verbessern.

→ VIE-Shop

Im Jahr 2024 wurde der VIE-Shop um Online-Parkangebote erweitert und die Implementierung neuer Bezahlmethoden wie PayPal umgesetzt. Der VIE-Shop verbessert als zentraler Webshop für alle verfügbaren Services der Unternehmensgruppe die Customer Experience.

→ Robot Process Automation

Durch die Einführung von Robotic Process Automation (RPA) wurden bis Ende 2024 rund 70 Prozesse analysiert und 25 Prozesse automatisiert. RPA trug auch im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zur Digitalisierung und Vereinfachung von Prozessen bei.

→ Mobile Flight Information

Zum Start der Sommerferien wurde das Mobile Flight Information Display System (FIDS) in Betrieb genommen. Dadurch ist es Passagieren möglich, aktuelle Information zu bevorstehenden Abflügen noch einfacher auf mobilen Geräten anzuzeigen. Unter <https://vie.flights/> sind alle notwendigen und nützlichen Daten für Passagiere ersichtlich.

Insgesamt wurden dafür 2024 Kosten als Investition bzw. Aufwand in Höhe von € 1,1 Mio. (V): € 1,6 Mio.) erfasst.

Innovationspreis 2024

Im Jahr 2024 feierte der Flughafen Wien mit der erstmaligen Verleihung der Innovationspreise eine bedeutende Premiere. Diese Auszeichnungen würdigen die hervorragende Innovationsarbeit von Mitarbeitern, die maßgeblich zum Erfolg und zur Weiterentwicklung des Unternehmens beitragen. Insgesamt wurden 24 Projekte aus verschiedenen Bereichen und Tochtergesellschaften eingereicht, welche alle das Ziel verfolgen, durch innovative Technologien und Lösungsansätze die Arbeitsprozesse

am Flughafen Wien zu optimieren. Ausgezeichnet wurde der Einsatz von Autonomen & Follow-me Rollstühlen, um Passagieren mit eingeschränkter Mobilität (PRM) mehr Unabhängigkeit und Flexibilität zu bieten, eine autonome Dokumententransporteinheit, um Dokumente zwischen Landside und Airside zu transportieren und die Einführung digitalisierter Reinigungsprozesse durch den Einsatz von autonomen Reinigungsmaschinen.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB

Der schonende Umgang mit natürlichen Ressourcen, eine mitarbeiterorientierte Unternehmenskultur sowie die Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse von Anrainern sind Schwerpunkte der Unternehmensstrategie (vgl. Strategie 2030).

Neben den jährlichen Updates der Nachhaltigkeitskennzahlen auf der Homepage (www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht), veröffentlichte die FWAG bisher in Abständen einen vollständigen Nachhaltigkeitsbericht. Der letzte veröffentlichte 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 Inhalte, Daten und Zahlen dieses Nachhaltigkeitsberichts entsprechen den Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards 2016). Der Nachhaltigkeitsbericht 2021 erreicht die Anwendungsebene „In Accordance Core“ und bezieht zudem die branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber ein. Der Bericht wurde auch extern durch den TÜV Süd verifiziert.

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 nicht-finanzielle Leistungsindikatoren haben könnten, sind im Kapitel „Risiken der zukünftigen Entwicklung“ des Lageberichts beschrieben.

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

Sustainable Development Goals (SDGs)

Um den Herausforderungen einer globalisierten Welt nachhaltig zu begegnen, haben die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen 2015 gemeinsame Entwicklungsziele, die sogenannten Sustainable Development Goals (SDGs), verabschiedet. Diese Ziele sind allgemeine Ziele zur nachhaltigen Entwicklung für alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen.

Die FWAG bekennt sich zu den SDGs und versteht es als ihre Aufgabe, einen aktiven Beitrag zu leisten.

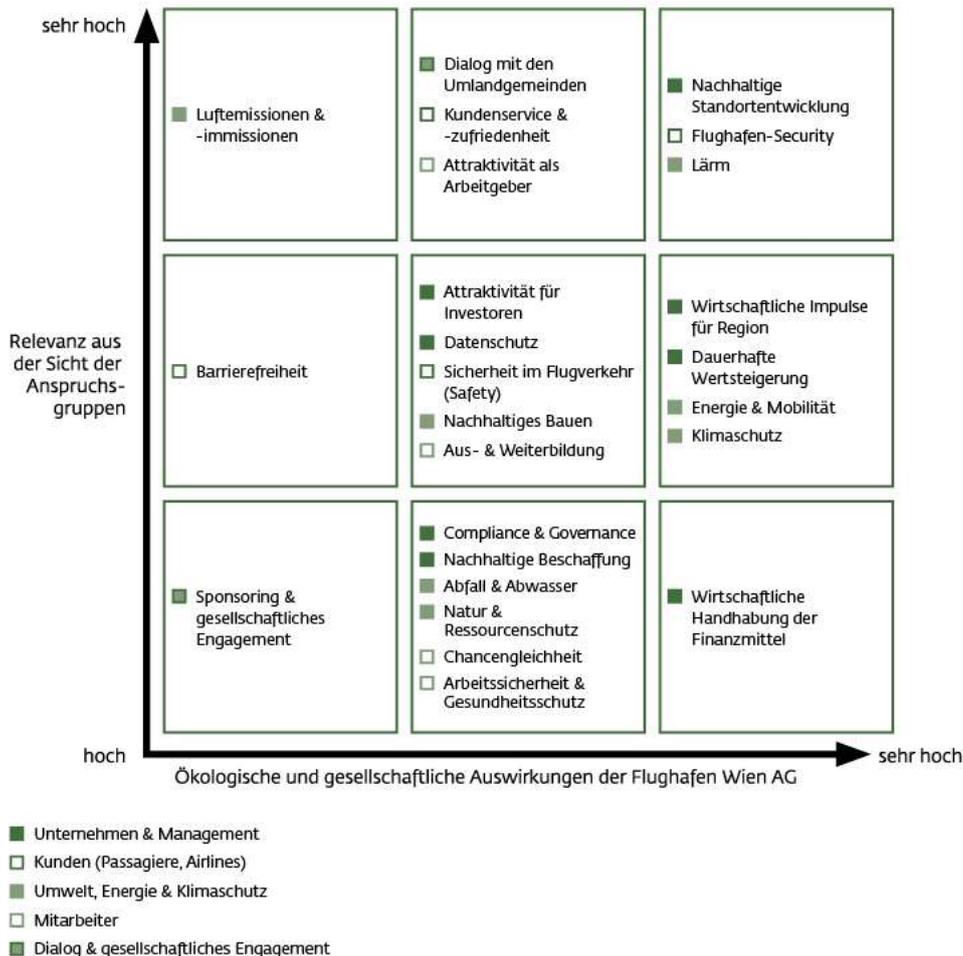


Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die wesentlichen Themen für die FWAG im Bereich Nachhaltigkeit wurden in einem Prozess, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante externe Stakeholder umfasste, definiert. Es wurden dabei 25 Themen für die FWAG als wesentlich definiert, welche in folgende Überkategorien zusammengefasst sind:

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

Die Wesentlichkeitsmatrix der FWAG



Nachhaltigkeitsmanagement

Die FWAG hat bereits 2014 ein Nachhaltigkeitsmanagementsystem implementiert. Daraus abgeleitet wurde ein Nachhaltigkeitsprogramm mit Zielen und konkreten Maßnahmen definiert. Die „offensive Nachhaltigkeitspolitik“ ist in der Unternehmensstrategie als eine der fünf strategischen Stoßrichtungen festgelegt (vgl. Strategie 2030). Zudem wurden Nachhaltigkeitsaspekte auch in die Satzung des Unternehmens aufgenommen.

Die Abteilung Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement ist für Verwaltung und Dokumentation der umweltrelevanten Nachhaltigkeitsagenden zuständig und berichtet maßgebliche Themen direkt an den Vorstand. Dem Nachhaltigkeitskernteam stehen aus jedem relevanten Unternehmensbereich Ansprechpartner zu Verfügung.

Die FWAG verfolgt eine nachhaltig ausgerichtete Wachstumsstrategie und schafft die notwendigen Voraussetzungen, um gemeinsam mit ihren Partnern die Kundenbedürfnisse zu erfüllen, die Chancen in der Luftfahrt zu nutzen und damit das strategische Oberziel, die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts konsequent zu verfolgen. Die vorrangigen strategischen Nachhaltigkeitsziele sind die Minimierung der negativen Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs, eine kontinuierliche Verbesserung der Energieeffizienz und eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Flughafenregion.

Umweltbelange und Energieeffizienz

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden Umgang mit der Umwelt, verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen.

Die FWAG hat ein umfassendes Energie- und Umweltmanagementsystem eingerichtet, welches auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicherstellt und sie wird regelmäßig von externen Audits zertifiziert:

- Erfüllung des Umweltmanagementsystems ISO 14001
- Erreichung des Airport Carbon Accreditation Scheme (ACAS) Level 3+
- Umsetzung des Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) seit 2015
- Unterzeichnung des Net-Zero 2050 Commitments von ACI Europe im Jahr 2019

Durch die Eigenstromerzeugung mit PV, CO₂-neutraler Erd- und Fernwärme, E-Mobilität, dem Einsatz neuer Technologien und Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz konnte bereits im Jahr 2023 der CO₂-neutrale Betrieb des Flughafen Wien nach Definition des Airport Carbon Accreditation Scheme (ACAS) des Airport Council International (ACI) erreicht werden.

Der aktuelle Level 3+ des ACAS verlangt die jährliche Erstellung einer CO₂-Bilanz aller direkten und indirekten Scope 1 und Scope 2 Emissionen sowie den Ausweis von Scope 3 Emissionen (z.B. Flugverkehr, landseitiger Verkehr). Darüber hinaus sind Einsparungsziele für Scope 1 und Scope 2 zu definieren. Verbleibende Emissionen aus Scope 1 und Scope 2 sowie Emissionen aus Geschäftsreisen der Mitarbeiter sind durch anerkannte Offsets zu kompensieren.

Die FWAG veröffentlicht eine jährliche Umwelterklärung, die auf der Webseite abrufbar ist.

→ Ausgewählte Kennzahlen

Standort Flughafen Wien		2024	Veränderung	2023
Passagiere	PAX	31.719.836	7,4%	29.533.186
Verbrauch elektrische Energie	MWh	85.532	4,3%	82.006
Wärmeverbrauch	MWh	34.393	1,9%	33.760
Kälteverbrauch	MWh	33.599	33,2%	25.221
Treibstoffverbrauch	MWh	36.851	9,0%	33.809
Gesamtenergiebedarf	MWh	156.776	4,8%	149.576
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	85.532	4,3%	82.006
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	54,6	n.a.	54,8
Wasserverbrauch (V) angepasst	m ³	535.368	-18,5%	656.653
Abwasseranfall	m ³	380.347	8,5%	350.573
Gesamtmenge Abfall	t	6.209	27,6%	4.866

Standort Malta		2024 ¹	Veränderung	2023
Passagiere	PAX	8.957.451	14,8%	7.803.042
Verbrauch elektrische Energie	MWh	12.001	8,3%	11.082
Treibstoffverbrauch (V) angepasst	MWh	1.186	18,1%	1.143
Gesamtenergiebedarf	MWh	13.187	7,9%	12.225
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	2.999	-6,7%	3.214
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	22,7	n.a.	26,4
Wasserverbrauch (V) angepasst	m ³	197.483	19,8%	164.842
Gesamtmenge Abfall (V) angepasst	t	1.269	55,8%	1.189

1) vorläufige Werte

Meilenstein CO₂-neutraler Flughafenbetrieb

Durch das umfassende Umweltmanagement konnte der Energieverbrauch und damit die CO₂-Emissionen am Flughafen Wien von 46.081 t CO₂ im Jahr 2011 auf 9.847 t CO₂ in 2024 verringert werden. Eine zentrale Kennzahl ist die CO₂-Intensität pro Verkehrseinheit (VE), die es ermöglicht, den CO₂-Ausstoß relativ zum Passagieraufkommen zu bewerten. Diese Intensität lag 2024 mit 0,29 kg CO₂/VE auf demselben Niveau wie in 2023.

→ CO₂-neutrale Stromversorgung

Ein wesentlicher Baustein in der Nachhaltigkeitsstrategie der FWAG besteht in der eigenen nachhaltigen Stromproduktion. Insgesamt sind elf PV-Anlagen am Betriebsgelände des Flughafen Wien installiert. Damit werden pro Jahr ca. 41 Mio. kWh produziert, was bilanziell bis zu 50% des Gesamtstrombedarfs der FWAG abdeckt. Die restlichen 50% des Strombedarfs sind durch Wasserkraftzertifikate CO₂-frei gestellt.

→ Energieeffizienz & nachhaltiges Bauen

Durch die Nutzung CO₂-freier industrieller Abwärme aus der nahegelegenen OMV-Raffinerie Schwechat ist der Wärmebezug des Flughafen Wien CO₂-neutral.

Die laufende Verbesserung der Energieeffizienz wird auch durch die Nutzung einer eigens entwickelten Software sowie der Nutzung von Geothermie und Biomasse erzielt. Der Einsatz modernster Gebäudetechnik-Systeme (Isolierung, Fassade etc.) und die laufende Optimierung der Gebäude- bzw. Anlagentechnik sowie der Beleuchtung am Standort (flächendeckende Umrüstung auf LED etc.) führen zu einer weiteren Steigerung der Energieeffizienz.

→ Nachhaltige Mobilitätsformen

Aktuell hat die FWAG rund 450 E-Fahrzeuge im Einsatz. Darunter auch E-Nutzfahrzeuge für die Abfertigung, z.B.: E-Stapler, E-Passagiertreppen, E-Schleppfahrzeuge. Die weitere Umstellung des Fuhrparks wird evaluiert.

→ CO₂-Emissionen im Jahr 2024

Die Einteilung in Scope 1, 2 und 3 entsprechend dem Greenhouse Gas Protocols (GHG-Protocol) bezieht sich auf die Emissionsquellen im Untersuchungszeitraum sowie auf die Beeinflussbarkeit dieser Emissionen. Rund 2% der Gesamtemissionen werden durch die FWAG am Flughafen Wien verursacht und sind direkt beeinflussbar. Die restlichen 98% der Emissionen entstehen in der Wertschöpfungskette.

Die FWAG hat am Standort Wien 2024 9.847 Tonnen an CO₂ emittiert, die in Scope 1 und 2 fallen und direkt beeinflussbar sind. Diese Emissionen stammen aus drei verschiedenen Quellen: Straßenverkehr mit unternehmenseigenen Fahrzeugen, Geräte der Bodenabfertigung und Notstromaggregate. Die Emissionen werden hier jeweils durch den Treibstoffverbrauch, verursacht. In Scope 2 betrug der CO₂-Ausstoß im Zuge des oben erwähnten Bezugs CO₂-freier industrieller Abwärme aus der nahegelegenen OMV-Raffinerie, bereits null. Die 9.847 t an CO₂ aus Scope 1 sowie die 175 t CO₂ aus Scope 3 für Dienstreisen wurden mit CO₂-Zertifikaten via Climate Austria ausgeglichen. Climate Austria wird in seinen Aktivitäten auf nationaler Ebene vom Bundesministerium für Klimaschutz unterstützt. Die überwiegende Menge an Emissionen in Scope 3 stammt von den Haupt- und Hilfstriebwerken der Luftfahrzeuge (317.289 t von 404.322 t der indirekt beeinflussbaren Emissionen in Scope 3) sowie aus dem Treibstoffverbrauch von Fremdfirmen.

Aufgrund der Beimischungsverpflichtung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) sollen sich die Scope 3 Emissionen am Standort mittelfristig annahmegemäß reduzieren. Die FWAG wird die dafür notwendige Infrastruktur für Airlines bereitstellen.

Energiebelange Malta Airport

Der Flughafen Malta will den CO₂-neutralen Status bis 2025 erreichen, nimmt seit 2016 am ACI-Programm zur Akkreditierung von Flughäfen teil und hat 2024 erfolgreich die Stufe 3 „Optimisation“ erreicht.

2024 begannen die Arbeiten zur Erweiterung der PV-Kapazitäten durch die Errichtung einer fünften PV-Anlage. Die Anlagen werden ca. 5,1 Mio. kWh Sonnenstrom erzeugen, was ca. 50% des Stromverbrauchs 2024 entspricht.

Fluglärmanagement und Luftverschmutzung

Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe.

→ Lärmschutz

Bereits 2005 wurde im Mediationsvertrag ein Lärmschutzprogramm vereinbart und in der Folge durchgeführt. Die Schwellwerte in Zusammenhang mit Fluglärm sind bundesgesetzlich geregelt, dabei darf ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von 65 dB nicht überschritten werden. Das Engagement des Flughafen Wien geht deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus. So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB. Das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB. Bei Erreichen dieser Grenzwerte gewährt die FWAG eine finanzielle Unterstützung für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen. Im Zuge des 2024 neu abgeschlossenen Lärm-Unterstützungsprogramms werden insgesamt bis zu € 24 Mio. bereitgestellt.

→ Lärmabhängige Landegebühren und lärmreduzierende Anflugverfahren

Lärmabhängige Entgelte am Flughafen Wien incentivieren Fluglinien, moderne, lärmemissionsärmere und damit meistens auch schadstoffärmere Triebwerke einzusetzen, um Lärm- und Schadstoffemissionen zu reduzieren. Diese Maßnahmen stehen auch im Einklang mit dem EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit“ und tragen zur Reduktion von Emissionen im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS) bei. Die lärmabhängigen Gebühren werden dabei gestaffelt erhoben – für lautere Flugzeuge sind höhere Gebühren zu entrichten, für leisere niedrigere. Das Bonus-Malus-System ist aufkommensneutral.

Eine weitere Maßnahme stellt der „Curved Approach“ bei An- und Abflügen über dicht besiedelte Gebiete dar. Dieses Flugverfahren ermöglicht ein Anflugverfahren, welches dichtbesiedelte Gebiete besser umfliegen kann. Zur Überwachung der Flugwege und Lärmentwicklung ist ein Flight Track and Noise Monitoring System (FANOMOS) in Betrieb, welches die Einhaltung von Flugrouten überwacht und Lärmpegel an 15 festen Messstellen rund um den Flughafen erfasst.

Wasserverbrauch und Abwasser

Die Strategie der FWAG zur Vermeidung von Wasserverunreinigungen basiert auf einem effizienten Wassermanagement, das auf die Reduktion von belastetem Abwasser sowie dessen nachhaltige Aufbereitung abzielt. Der Wasserverbrauch steht jedoch in engem Zusammenhang mit dem Passagieraufkommen und ist daher nur bedingt steuerbar.

Das Schmutzwasser wird über ein internes Kanalsystem zum flughafeneigenen Retentionsbecken geleitet. Dort wird der Verschmutzungsgrad festgestellt. Unbelastetes Wasser wird direkt abgeleitet, während verschmutztes Wasser zur Kläranlage Schwechat weitergeleitet und dort gereinigt wird. Durch die Trennung von belasteten und unbelasteten Abflüssen konnte die Menge des zu behandelnden Abwassers in der Kläranlage und die damit verbundenen chemischen Reinigungsprozesse erheblich reduziert werden. Im Jahr 2024 betrug das Abwasseraufkommen der FWAG, das der Kläranlage zugeführt wurde, 380.347 m³.

Das Niederschlagswasser von Pisten, Vorfeld und Rollwegen wird zu einer zentralen Abwasserentsorgungsanlage geleitet. Die Enteisung der Luftfahrzeuge im Winter erfolgt auf speziellen Positionen und die Enteisungsflüssigkeit wird separat gesammelt und nach einem festgelegten Aufbereitungsplan dem Abwasserkreislauf beigegeben. Es werden vollständig biologisch abbaubare Glykol-Gemische als Enteisungsmittel eingesetzt.

Malta ist durch seine geographische Lage von geringeren Niederschlagsmengen geprägt, wodurch ein sehr bewusster Umgang mit Wasser unerlässlich ist. Der Flughafen Malta sammelt Regenwasser in sieben Reservoirs. Der Rückgang der Niederschläge um 35% im Vergleich zu 2023 hat zu einem Rückgang der Regenwassernutzung geführt. Um dem entgegenzuwirken, ist der Bau des Reservoirs Vorfeld 8 Süd mit einem Fassungsvermögen von 10.000 m³ geplant.

Abfallmanagement

Ziel der Abfallmanagement-Strategie ist, Abfälle zu vermeiden oder effizient zu trennen und einer Wiederverwertung (Recycling) zuzuführen. Obwohl der Flugbetrieb nur geringe Mengen Abfall verursacht, fallen durch ansässige Unternehmen und Passagiere größere Mengen an. Das Abfallmanagement umfasst detaillierte Ablaufprozesse zur Abfalltrennung und -entsorgung. Die Abfälle werden in regelmäßigen Abständen von Müllpressfahrzeugen eingesammelt und an lizenzierte Entsorgungsunternehmen übergeben. Neben den beiden größten Abfallfraktionen Gewerbemüll und Altpapier/Kartonagen fallen auch Verpackungsabfälle, Altmetall und gefährliche Abfälle wie beispielsweise Schmieröl- und Lösungsmittelreste an. Am Flughafen Wien fielen 2024 117 t gefährlicher Abfall an.

Am Flughafen Malta konnte im Jahr 2024 der Anteil recycelter Abfälle durch verstärkte Mülltrennung von 17% im Jahr 2023 auf 21% gesteigert werden. Der Flughafen Malta arbeitet außerdem aktiv an einer Abfallkampagne, die 2025 in Zusammenarbeit mit den Akteuren im Terminal starten soll.

Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Den indirekten Emissionen des Verkehrs, die durch die An- und Abreise der Passagiere zum Flughafen entstehen, wird von der FWAG durch eine Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung begegnet. FWAG und ÖBB betreiben in einem Joint Venture den elektrisch betriebenen City Airport Train, eine schnelle und umweltfreundliche Verbindung zwischen der Wiener Innenstadt und dem Flughafen Wien. Durch die Bahn-Anbindung des Flughafens an den Fernverkehr können Reisende z.B. über Salzburg, Linz und Graz direkt anreisen. Der geplante Ausbau der Zugverbindung nach Budapest und Bratislava über den Flughafen verbessert zukünftig auch die Anbindung in die östliche Catchment-Area. Ebenso sind zahlreiche Fern- und Nahverkehrsbusse an den Flughafen angebunden. Die E-Schnellladestation wurde 2024 in Betrieb genommen.

Nachhaltige Beschaffung

Der größte Anteil an bezogenen Leistungen entfällt auf Bauleistungen. Des Weiteren bezieht die FWAG im wesentlichen Massenprodukte aus Standardproduktionen, wie vor allem Fahrzeuge oder IT- und Telekommunikationsausrüstung.

Als Sektorenauftraggeber unterliegt die Beschaffungstätigkeit der FWAG den strengen gesetzlichen Regelungen des Bundesvergabegesetzes (BVerG). Der Einkauf der FWAG erfolgt grundsätzlich über Direktvergaben oder Ausschreibungen, teilweise auch über die Bundesbeschaffung GmbH.

Die Wertschöpfungskette der FWAG besteht zu großen Teilen aus österreichischen und darüber hinaus nahezu ausschließlich aus europäischen Unternehmen. Über 99% der bezogenen Produkte und Dienstleistungen stammen von europäischen Unternehmen.

EU-Taxonomie

Die EU-Taxonomie beinhaltet ein Klassifikationssystem zur Definition ökologisch nachhaltiger Geschäftsaktivitäten anhand von sechs definierten Umweltzielen, diesen zugeordneten Wirtschaftsaktivitäten und für die Beurteilung festgelegter Kriterien. In der EU-Taxonomie wurden folgende Umweltziele definiert: Klimaschutz (Code CCM), Anpassung an den Klimawandel (CCA), Schutz von Wasser und Meeresressourcen (WTR), Übergang in eine Kreislaufwirtschaft (CE), Eingrenzung der Umweltverschmutzung und Beitrag zu Umweltschutz (PPC), Schutz von Artenvielfalt und Ökosystemen (BIO)

Eine Wirtschaftstätigkeit gilt als **taxonomiefähig**, wenn diese im delegierten Rechtsakt zu den jeweiligen Klimazielen angeführt und beschrieben ist. Die **Taxonomiekonformität** wird durch die zusätzliche Erfüllung untenstehender Voraussetzungen bestimmt, welche die Wirtschaftstätigkeit als ökologisch nachhaltig klassifiziert:

- Die Wirtschaftstätigkeit leistet einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem der sechs Umweltziele
- Die Wirtschaftstätigkeit beeinträchtigt keines der übrigen Umweltziele („Do No Significant Harm“, DNSH)
- Die Wirtschaftstätigkeit wird unter der Einhaltung von bestimmten Mindeststandards in Bezug auf soziale Faktoren und Governance-Aspekten durchgeführt („Minimum Safeguards“, MS)

Die Erfüllung der Ziele in Bezug auf den wesentlichen Beitrag und der DNSH-Kriterien wird anhand technischer Bewertungskriterien festgelegt, welche mittels delegierter Rechtsakte der Europäischen Kommission erlassen wurden.

Für Aktivitäten, die als ökologisch nachhaltig eingestuft werden, sind Umsatz, Capex und Opex Kennzahlen offenzulegen.

Die taxonomiefähigen Umsätze, Capex und Opex des FWAG-Konzerns tragen hauptsächlich zum Umweltziel „Klimaschutz“ bei, betreffen jedoch auch das Umweltziel „Übergang in eine Kreislaufwirtschaft“.

Der FWAG-Konzern hat anhand der veröffentlichten delegierten Rechtsakte für die EU-Klimaziele in einer Betroffenheitsanalyse die einzelnen Tätigkeiten auf ihre Taxonomierelevanz überprüft. Weiters wurde zur Erfüllung der Mindestkriterien für soziale Aspekte und Governance Belange („Minimum Safeguards“) die Einhaltung des Mindestschutzes analysiert.

Erstmalig ist im Berichtsjahr 2024 die Taxonomiekonformität der den Klimazielen 3 bis 6 („Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen“, „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“, „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“, „Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme“) zugeordneten Wirtschaftsaktivitäten, wie auch für die im Vorjahr neu hinzugekommenen Wirtschaftsaktivitäten für die schon bisher angewandten Umweltziele 1 und 2 („Klimaschutz“ und „Anpassungen an den Klimawandel“) auszuweisen.

2024	Taxonomiekonform	Taxonomiefähig	Nicht-Taxonomiefähig
Umsatz	0,5%	32,7%	66,8%
Capex	2,6%	26,2%	71,1%
Opex	1,1%	39,8%	59,1%

	Umsatzanteil/Gesamtumsatz	
	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM	0,5%	32,7%
CCA	0,0%	0,0%
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	0,0%
PPC	0,0%	0,0%
BIO	0,0%	0,0%

	CapEx-Anteil/Gesamt-CapEx	
	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM	2,6%	26,2%
CCA	0,0%	0,0%
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	0,0%
PPC	0,0%	0,0%
BIO	0,0%	0,0%

	OpEx-Anteil/Gesamt-OpEx	
	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM	1,1%	24,4%
CCA	0,0%	0,0%
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	15,4%
PPC	0,0%	0,0%
BIO	0,0%	0,0%

Umsatz

Die Kennzahlen des taxonomiefähigen und -konformen Umsatzes errechnen sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen bzw. -konformen Tätigkeiten des Geschäftsjahres zu den Gesamtumsätzen. Als Nenner werden dabei die Konzernumsätze gemäß IAS 1.82 (a) in Höhe von € 1.052,7 Mio. herangezogen.

Als taxonomierelevante Wirtschaftsaktivitäten zum Ausweis der Umsatzkennzahlen werden für die FWAG folgende Kategorien klassifiziert:

- CCM 4.1 „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“
- CCM 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ (E-Schnellladetankstelle für den öffentlichen Verkehr am Flughafen Wien)
- CCM 6.17 „CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ (ortsfeste Bodenstromversorgung mit 400 Hz für Airline-Kunden)
- CCM 6.20 „Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ (Leistungen des Ground und Cargo Handling)
- CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ (der Office Park 4 erfüllt die Kriterien für nachhaltige Immobilien)

Dabei erfüllen die Wirtschaftsaktivitäten CCM 4.1 „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“, CCM 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“, CCM 6.17 „CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ und CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ die Kriterien der Taxonomiekonformität.

Die Umsatzerlöse der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten betragen im Geschäftsjahr 2024 in Summe € 344,7 Mio. (2023: € 314,4 Mio.) und repräsentieren 32,7 % (2023: 33,8%) des Gesamtumsatzes. Die Umsatzerlöse taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten betragen € 4,8 Mio. (2023: € 2,6 Mio.) und somit 0,5% (2023: 0,3%).

Capex

Die Capex-Kennzahlen stellen den Anteil der Investitionsausgaben zum Erwerb von Vermögenswerten oder Prozesse dar, die mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden sind, plus individuelle Capex, die sich auf den Erwerb von Produkten aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten und einzelne Maßnahmen, die zu einer kohlenstoffarmen Aktivität oder Senkung von THG-Emissionen führen, beziehen. Die 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 gesamten Investitionen der FWAG inkl. geleisteter Anzahlungen betragen im Geschäftsjahr 2024 € 189,8 Mio. (2023: € 107,0 Mio.), jene gem. EU-Taxonomie-Verordnung exkl. geleisteter Anzahlungen beliefen sich auf € 186,4 Mio. (2023: € 99,6 Mio.). Der Anteil taxonomiefähiger Capex errechnet sich mit 26,2% (2023: 22,6%), jener der taxonomiekonformen Investitionsausgaben erreichte 2,6% (2023: 8,7%).

Im Berichtsjahr 2024 wurden folgende Kategorien als taxonomierelevant eingestuft:

- CCM 4.1 „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“ (Investitionen zur Erweiterung der PV-Anlagen an den Standorten Wien, Bad Vöslau und Malta)
- CCM 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ (Investitionen in E-Mobilität, Fahrzeugklassen M1 und N1)
- CCM 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ (im Berichtsjahr wurde eine E-Schnellladetankstelle am Flughafen Wien für den öffentlichen Verkehr eröffnet, weiters wurden Stromladestationen für die FWAG und für am Standort ansässige Unternehmen errichtet)
- CCM 6.17 „CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ (Infrastrukturinvestitionen für die ortsfeste Versorgung von Luftfahrzeugen mit 400 Hz Bodenstrom)
- CCM 6.20 „Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ (Investitionen in Ground und Cargo Handling)
- CCM 7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten (u.a. Umbau- und Renovierungsarbeiten betreffend Heiz-, Lüftungs- und Klimatechnik, Umrüstung auf energieeffizientere Lichtquellen)
- CCM 7.5 „Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“ (Investitionen für Systeme zur Gebäudeautomatisierung, -steuerung und -energiemanagement sowie Fassadenelemente und Sonnenschutz)
- CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ (Gebäudeinvestitionen, die direkt mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Leistung zusammenhängen)

Pro Anlagenzugang gab es nur eine mögliche Zuordnung zu einer taxonomiefähigen Aktivität, wodurch Doppelzählungen vermieden wurden. Im Zähler wurden keine Zugänge von Capex-Plänen zur Ausweitung der Taxonomiefähigkeit oder -Konformität berücksichtigt.

Als taxonomiekonform gelten dabei: CCM 4.1 „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“, CCM 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“, CCM 7.5 „Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“ und CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“.

Opex

Die Opex Definition nach EU-Taxonomie umfasst direkte, nicht kapitalisierte Kosten für Forschung und Entwicklung (inkl. direkt zuordenbare Personalkosten), Wartung und Reparatur (inkl. indirekt zuordenbare Personalkosten), kurzfristiges Leasing, Gebäudesanierungsmaßnahmen und andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung. Nicht inkludiert sind Abschreibungen, Amortisation und Wertminderungen, generelle Personal-, Rohstoff-, Vertriebs- und Verwaltungskosten, etc. Somit unterscheidet sich die Definition für operative Aufwendungen gemäß EU-Taxonomie von der Definition der operativen Aufwendungen, die im übrigen Lagebericht verwendet werden.

Zur Ermittlung der Basis wurde die Summe der oben angeführten Aufwendungen anhand von Detailanalysen berechnet. Die dadurch ermittelten Betriebsaufwendungen im Sinne der Taxonomie-Verordnung betragen € 84,3 Mio. (2023: € 74,3 Mio.). Der Anteil taxonomiefähiger Opex beträgt 39,8% (2023: 34,1%), jener der taxonomiekonformen Opex erreichte 1,1% (2023: 0,7%).

Taxonomierelevante Opex in der Flughafen Wien Gruppe stellen folgende Wirtschaftsaktivitäten dar:

- CE 3.4 „Wartung von Straßen und Autobahnen“ (Wartung des Vorfelds, der Rollbahnen sowie Wegen und Straßen Landside)

- CCM 4.1 „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“ (Wartung und Reparatur der PV-Anlagen)
- CCM 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ (Betriebsausgaben lt. EU-Taxonomie Definition für elektrobetriebene Fahrzeuge der Klassen M1 und N1)
- CCM 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ (Betriebsausgaben lt. EU-Taxonomie Definition für den Bau, Modernisierung, Wartung und Betrieb von Stromladestationen)
- CCM 7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten (u.a. Umbau- und Renovierungsarbeiten betreffend Heiz-, Lüftungs- und Klimatechnik, Umrüstung auf energieeffizientere Lichtquellen)
- CCM 6.20 „Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ (operative Aufwendungen zur Erbringung von Dienstleistungen des Ground und Cargo Handling)
- CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ (Wartungs-, Reparatur und Gebäudesanierungsmaßnahmen, die direkt mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Leistung zusammenhängen)

Dabei gelten Opex in Verbindung mit den Wirtschaftstätigkeiten CCM 4.1 „Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“, CCM 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ und CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ als taxonomiekonform.

Überprüfung der technischen Kriterien

Wie oben bereits angeführt werden zur Überprüfung, ob die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten andere Umweltziele nicht erheblich beeinträchtigen und zur Erfüllung der „Do No Significant Harm“ (DNSH)-Kriterien, die dafür definierten technischen Bewertungskriterien untersucht und zusätzlich eine robuste Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse unter Berücksichtigung der in der Taxonomie-Verordnung vorgegebenen Klimagefahren durchgeführt. Hier wurden die standortspezifischen Risiken betrachtet und Standard-Szenarien analysiert. In 2024 wurde die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse überprüft, überarbeitet und in Teilen erweitert. Die Analyse der Klimarisiken führte zu folgendem Ergebnis: Als kurzfristig mittleres Risiko für die Systemobjekte wurden starke Niederschläge – Schnee/Eis identifiziert, wobei langfristig mittlere Risiken vor allem von Hagel, veränderten Windstrukturen/-muster, Sturm und Tornados ausgehen.

Minimum Safeguards

Für die Erfüllung der Mindestkriterien für soziale und Governance Belange („Minimum Safeguards“) führt die FWAG eine Sorgfaltsprüfung durch. In der Due Diligence wird die Einhaltung der Mindestschutzbestimmungen bewertet, welche sich aus den Standards der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, mit besonderem Bezug auf die acht Arbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), ergeben. Besonderer Fokus liegt dabei auf der unternehmensweiten Beachtung und Vermeidung von negativen Auswirkungen in den Bereichen Menschenrechte, Korruption, Steuerwesen und fairer Wettbewerb. Die Erfüllung der geforderten „Minimum Safeguards“ ist eine Voraussetzung um eine Wirtschaftsaktivität als taxonomiekonform und damit als ökologisch nachhaltig klassifizieren zu können.

Standardmeldebogen Kernenergie und fossiles Gas

Zeile	Tätigkeiten im Bereich Kernenergie	
1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme — auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung — sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme — auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung — sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas		
4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein

Geschäftsjahr	2024			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
	Code (2)	Umsatz (3)	Umsatzanteil, Jahr N (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz, Jahr 2023 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
Wirtschaftstätigkeiten (1)		in € Mio.	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
Text																			
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	0,5	0,0%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,0%		
Infrastruktur für einen CO2-armen Straßenverkehr u. öffentlichen Verkehr	CCM 6.15	0,0	0,0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	E	
CO2-arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17	1,4	0,1%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	E	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	3,0	0,3%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,2%		
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		4,8	0,5%	0	0	0	0	0	0								0,3%		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		1,4	0,1%														0,0%	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0%														0,0%		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
CO2-arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17	0,0	0,0%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1%		
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	149,9	14,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								15,0%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	194,8	18,5%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								18,6%		
Kreative, künstlerische und unterhaltende Tätigkeiten	CCA 13.1	0,0	0,0%	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1%		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		344,7	32,7%	0	0	0	0	0	0								33,8%		
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten A.1 + A.2)		349,5	33,2%	0	0	0	0	0	0								34,0%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		703,3	66,8%																
Gesamt		1.052,7	100,0%																

Geschäftsjahr	2024			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2.) CapEx, Jahr 2023 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)	
	Code (2)	CapEx (3)	CapEx-Anteil, Jahr N (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)				Mindestschutz (17)
Wirtschaftstätigkeiten (1)		in € Mio.	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
Text																			
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	0,9	0,5%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	7,5%		
Infrastruktur für einen CO2-armen Straßenverkehr u. öffentlichen Verkehr	CCM 6.15	1,5	0,8%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,1%	E	
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	0,5	0,2%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,1%	E	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	2,1	1,1%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	1,0%		
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		4,9	2,6%	0	0	0	0	0	0								8,7%		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		2,0	1,1%														0,2%	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0%														0,0%		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	0,5	0,3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1%		
CO2-arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17	0,3	0,1%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	1,3	0,7%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								4,2%		
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	1,0	0,5%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,6%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	45,8	24,6%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								17,8%		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		48,9	26,2%														22,6%		
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten A.1 + A.2)		53,8	28,9%														31,3%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		132,6	71,1%																
Gesamt		186,4	100,0%																

Geschäftsjahr	2024			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) OpEx, Jahr 2023 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)	
	Code (2)	OpEx (3)	OpEx-Anteil, Jahr N (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)				Mindestschutz (17)
Wirtschaftstätigkeiten (1)		in € Mio.	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	0,4	0,5%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,2%		
Infrastruktur für einen CO2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15	0,0	0,0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	E	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	0,5	0,6%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,5%		
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		1,0	1,1%	0	0	0	0	0	0								0,7%		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,0	0,0%														0,0%	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0%														0,0%		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	13,0	15,4%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								3,5%		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	0,1	0,1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	3,8	4,5%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								8,3%		
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	5,7	6,8%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	11,0	13,0%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								22,3%		
Kreative, künstlerische und unterhaltende Tätigkeiten	CCA 13.1	0,0	0,0%	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1%		
OpEx of Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2)		33,5	39,8%	0	0	0	0	0	0								34,1%		
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten A.1 + A.2)		34,5	40,9%	0	0	0	0	0	0								34,8%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		49,8	59,1%																
Gesamt		84,3	100,0%																

Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Aktuelle Studien weisen die FWAG als einen der Top Arbeitgeber des Landes aus (z.B. Randstad Employer Brand Research 2023, IFES Umfrage 2024). Vielfältige Jobmöglichkeiten und eine attraktive Branche sind dabei nur zwei von zahlreichen positiven Aspekten.

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) des FWAG-Konzerns (vollkonsolidierte Unternehmen) 2024 ist um 5,2% auf 5.337 von 5.074 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gestiegen. Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt bei 6.990. Stichtagsbezogen waren zum 31.12.2024 5.438 Mitarbeiter im FWAG-Konzern beschäftigt und somit um 220 Mitarbeiter mehr als im Vorjahr (5.218 Mitarbeiter).

Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten (FTE)	2024	Veränderung	2023
Airport	559	4,0%	538
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	3.033	4,0%	2.915
Retail & Properties	190	6,8%	178
Malta	444	13,4%	391
Sonstige Segmente	1.111	5,7%	1.051
Gesamtanzahl	5.337	5,2%	5.074

Flughafen Wien ist ein attraktiver Arbeitgeber

Im Rahmen der Strategie 2030 wird eine klare Ausrichtung auf Mitarbeiterzufriedenheit, Ermöglichung von Flexibilität und Weiterentwicklung verfolgt.

Zu den zentralen Maßnahmen gehören flexible Arbeitszeitmodelle, Gleitzeit und Homeoffice, Bildungsteilzeit und -karenz sowie das Diversitätsmanagement. Ein vielfältiges Arbeitsumfeld führt zu Innovationskraft und trägt so zum Erfolg des Unternehmens bei. Dazu gehört die Förderung von Frauen und der Einsatz für eine inklusive Unternehmenskultur, die allen Mitarbeitern unabhängig von Geschlecht, Alter, ethnischer Herkunft oder Behinderung faire Chancen bietet. Mitarbeiterbefragungen, Feedbackrunden und das jährliche Mitarbeitergespräch als zentrales Element der Personalentwicklung ermöglichen es, die Bedürfnisse der Belegschaft rechtzeitig zu erkennen. Das Management der FWAG zeichnet sich durch eine enge, vertrauensvolle und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit den Belegschaftsvertretern aus.

Für alle Beschäftigte der FWAG mit Eintritt vor 1.11.2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung vom Unternehmen 2,5% eines Monatsbezugs an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt.

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

→ Mitarbeiterstiftung

Bereits vor mehr als 20 Jahren wurde von der FWAG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet, die 10% der Aktien des Unternehmens hält und die an sie ausgeschütteten Dividenden an die Mitarbeiter ausbezahlt. Im Jahr 2024 wurde an die Mitarbeiter eine Dividende für das Geschäftsjahr 2023 in der Höhe von insgesamt € 11,1 Mio. ausgeschüttet. Im Durchschnitt entsprach die Auszahlung pro Kopf 117% eines Monatsgrundgehalts bzw. Monatsgrundlohns des Jahres 2023.

→ Mitarbeiter finden und binden

„Mitarbeiter finden und binden“ ist eine der zentralen Maßnahmen des strategischen Schwerpunktthemas „Neue Arbeitswelt“ der Strategie 2030. Die Employer Branding Maßnahmen umfassten Veranstaltungen am Flughafen Wien wie die berufsgruppenspezifischen Airport Job Days oder Informationsveranstaltungen für Berater des Arbeitsmarktservice, Besuche bei Karriereevents in Schulen, Fachhochschulen und Universitäten, Job- und Karrieremessen, Kooperationen mit Bildungseinrichtungen und Medienkampagnen zum Employer Branding.

Weiters nimmt die Lehrlingsausbildung eine wichtige Rolle ein. Die theoretische und praktische Ausbildung erhalten die Lehrlinge in den jeweiligen Berufsschulen und vor Ort durch eigene Fachkräfte und Ausbilder. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit zur Lehre mit Matura.

→ Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Mit der Zertifizierung im Rahmen des Audits „berufundfamilie“ verpflichtet sich die FWAG konkrete Maßnahmen für eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie umzusetzen. Besonders im Fokus stehen dabei die Handlungsfelder Arbeitszeit, Mobiles Arbeiten, Gesundheit und Führungskultur.

Im Zuge des Karenzmanagements werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Karenz zweimal pro Jahr zum Babybrunch eingeladen.

Für die Kinderbetreuung steht seit 2019 allen Mitarbeitern am Flughafen Wien ansässiger Unternehmen ein Betriebskindergarten zur Verfügung. Die FWAG unterstützt die eigenen Beschäftigten dabei finanziell.

Ebenso bietet die FWAG den Mitarbeitern eine Plattform für die Betreuung von pflegebedürftigen Erwachsenen. „Alles Clara“ bietet digitale Entlastungs- und Pflegeberatung.

→ Aus- und Weiterbildung

Die FWAG ermöglicht ein umfassendes Schulungs- und Weiterbildungsprogramm, das sowohl technische als auch soziale Kompetenzen fördert. Im jährlich verpflichtenden Mitarbeitergespräch wird der Bildungsbedarf besprochen und festgehalten. Als Dienstleistungsunternehmen mit einer breiten Palette an Jobprofilen legt die FWAG besonderen Wert auf kontinuierliche Schulungen und die Entwicklung der Kompetenzen der Mitarbeiter. Die Schulungen sind über eine Weiterbildungsplattform buchbar, in den sicherheitsrelevanten Bereichen und im direkten Kundenkontakt stellt das Unternehmen durch intensive Schulungen sicher, dass die Mitarbeiter sowohl den strengen behördlichen Anforderungen wie auch den hohen Unternehmensstandards gerecht werden.

Für Aus- und Weiterbildung wurden 2024 am Standort Wien rund € 2,1 Mio. aufgewendet, rund € 431 pro Mitarbeiter.

Am Standort Malta wurden rund € 0,2 Mio. (2023: € 0,3 Mio.) in Ausbildungen investiert, wobei der Hauptteil der durchgeführten Schulungen die Bereiche Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz, Schulungen für die Feuerwehr und Rettung des Unternehmens sowie sonstige Schulungen (z.B. Krisenmanagement, technische und sonstige Weiterbildungen) betrafen. In Summe wurden 16.811 (2023: 16.047) Schulungsstunden durchgeführt.

Achtung der Menschenrechte

Die FWAG bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die FWAG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis. Der auf den Unternehmenswerten basierende 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 wichtig für die FWAG ist, geht es um die Sicherung der Integrität. Der Beschäftigung unmündiger Minderjähriger wird durch die Prüfung der Personalien in mehreren Schritten vorgebeugt.

Der Sozialschutz der Mitarbeiter wird gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen in Österreich gewährleistet. Dazu zählen die Pflichtversicherung in den Bereichen Kranken-, Unfall-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung sowie der Schutz durch arbeitsrechtliche Vorschriften wie den gesetzlichen Kündigungsschutz, den Anspruch auf bezahlten Urlaub und Mutterschutzregelungen.

→ Diversität

Das Unternehmen fördert eine Arbeitskultur, die auf Respekt, Inklusion und Gleichbehandlung basiert. Diskriminierung aufgrund von Geschlecht, Alter, ethnischer Herkunft oder Behinderung wird aktiv entgegengewirkt. In diesem Zusammenhang hat die FWAG die „Charta der Vielfalt“ unterzeichnet, weiters gilt die Konzernanweisung „Interkulturelle Diversität in der FWAG“. 2024 waren Mitarbeiter aus 82 verschiedenen Nationalitäten beschäftigt.

Ein wichtiger Bestandteil der strategischen Stoßrichtung „Neue Arbeitswelt“ ist die gezielte Förderung von Frauen, insbesondere in Führungspositionen. Der Frauenanteil innerhalb der FWAG lag 2024 bei 26% (2023: 26%). Zurückzuführen ist der unterproportionale Anteil auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten eines Flughafenbetriebs – ca. zwei Drittel der Belegschaft verrichten schwere körperliche Arbeit. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der FWAG beträgt zum Stichtag unverändert 40%.

Die FWAG ist bemüht, ein hohes Maß an Barrierefreiheit zu gewährleisten, sowohl für Passagiere als auch für Mitarbeiter. Dabei wird nicht nur die physische Zugänglichkeit berücksichtigt, sondern auch der Zugang zu Informationen. Es werden laufend Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit entwickelt, die in Zusammenarbeit mit verschiedenen Hilfsorganisationen und Interessengruppen umgesetzt wurden. Diese Maßnahmen umfassen die Installation von barrierefreien Aufzügen und Toiletten, spezielle Leitsysteme für sehbehinderte Menschen und die Bereitstellung von speziellen Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen.

Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Präventivdienste

Ein Sicherheitsmanagementsystem basierend auf den Vorgaben der ÖGK und der AUVA bildet die Grundlage für das Präventionskonzept. Interne Audits und regelmäßige Sicherheitsbegehungen der Arbeitsplätze gewährleisten, dass mögliche Gefahrenquellen frühzeitig erkannt und eliminiert werden. Arbeitssicherheit ist ein fixer Bestandteil der Zielvereinbarungen des Managements. Zusätzlich zu den physischen Sicherheitsmaßnahmen setzt das Unternehmen verstärkt auf die Förderung der psychischen Gesundheit der Mitarbeiter. Hierzu wurden spezielle Programme zur Stressbewältigung und zur psychischen Gesundheit ins Leben gerufen. Ergonomische Arbeitsplätze und präventive Gesundheitsprogramme ergänzen die Maßnahmen.

Im Geschäftsjahr 2024 konnten zum zweiten Mal sämtliche Kriterien für die Verleihung des AUVA-Gütesiegels „sicher und gesund arbeiten“ erfüllt werden. Im Rahmen des Audits werden insbesondere Abläufe geprüft, die eine wesentliche Rolle für die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz einnehmen. Dazu zählen unter anderem Kommunikation, Schulung und Unterweisung, Reparatur und Wartung, Beschaffung sowie der Umgang mit kritischen Ereignissen.

Die Schulung „Sicher arbeiten für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ wurde auf alle Unternehmensbereiche ausgerollt und ist ein wesentlicher Bestandteil des Onboarding-Prozesses.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz ist in der Abteilung Präventivdienste zentral organisiert. Über 40 Mitarbeiter aus allen Bereichen der FWAG fungieren als Sicherheitsvertrauenspersonen und stellen

für die Belange Arbeitssicherheit und Gesundheit eine direkte Schnittstelle zu allen Unternehmensbereichen dar. Bei der jährlichen Begehung der Präventivdienste werden alle Arbeitsplätze durch die zuständige Arbeitsmedizin, die Sicherheitsfachkraft, Führungskräfte, Sicherheitsvertrauenspersonen, Betriebsräte und Vertreter des Objektmanagements begangen. Zahlreiche daraus abgeleitete Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit am Arbeitsplatz wurden umgesetzt. Ergänzend zu den planmäßigen Begehungen finden im Anlassfall Begehungen zur Unfallanalyse und Umsetzung von Maßnahmen zur Unfallverhütung statt.

Laufende Maßnahmen betreffen insbesondere bauliche Adaptierungen, inhaltliche Schwerpunktsetzung in diversen Weiterbildungsformaten auf allen Hierarchieebenen, Adaptierung der Arbeitsmittel, Ergonomieberatung bei der Neugestaltung von Arbeitsplätzen, Ersthelfer Aus- und Weiterbildung, oder die Einsetzung von Sicherheitsvertrauenspersonen in allen Organisationseinheiten.

Die 1.000 Mitarbeiter-Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle betrug 2024 37,2. Bei der Entwicklung der Arbeitsunfälle ist ein Zusammenhang mit der Passagierentwicklung zu beobachten, da die gefahrgeneigten operativen Bereiche nach der Covid-19 Pandemie wieder verstärkten Anforderungen ausgesetzt sind. Im Jahr 2024 war somit aufgrund der starken Steigerung der Verkehrszahlen ein Anstieg zu beobachten. Die Sicherheits- und Präventionsmaßnahmen wurden weiter intensiviert. Es wird erwartet, dass die positiven Ergebnisse zeitverzögert sichtbar werden.

Standort Wien	2024	Veränderung	2023	2022	2021	2020
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	182	35,8%	134	135	83	71
1.000 MA-Quote	37,2	29,0%	28,8	31,2	18,4	14,0

Im Rahmen der arbeitsmedizinischen Betreuung werden Wiedereingliederungsfälle begleitet, konzernweite Impfaktionen (z.B. Gripeschutzimpfungen, Zeckenschutzimpfungen) durchgeführt und gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen wie z.B. Atemschutztauglichkeit der Flughafenfeuerwehr oder Gehöruntersuchungen bei Mitarbeitern an lärmbelastigten Arbeitsplätzen in regelmäßigen Abständen vorgenommen. Unter dem Titel „Gemeinsam Gesund“ ist die betriebliche Gesundheitsförderung zusammengefasst. Das gesamte Management-Team unterschreibt die BGF-Charta zur qualitätsvollen Weiterentwicklung und Verbreitung der Betrieblichen Gesundheitsförderung (BGF) in Österreich (Zusammenschluss von Sozialversicherungsträgern und Sozialpartnern).

Sicherheit am Flughafen

Die Sicherheit von Passagieren, Mitarbeitern und Partnern ist für den Flughafenbetrieb von höchster Bedeutung. Das Sicherheitsmanagementsystem umfasst ein breites Spektrum an Maßnahmen, darunter regelmäßige Schulungen für alle Mitarbeiter, die kontinuierliche Überprüfung der Sicherheitsprozesse sowie eine enge Kooperation mit externen Sicherheitsbehörden. Ein wesentlicher Bestandteil der Sicherheitsstrategie ist das proaktive Gefahrenmanagement, das potenzielle Risiken frühzeitig erkennt und entsprechende Gegenmaßnahmen einleitet. Alle neuen Mitarbeiter durchlaufen eine umfassende Sicherheitsausbildung, welche auf die spezifischen Anforderungen des Flughafenbetriebs abgestimmt ist. Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen kontinuierlich an der Weiterentwicklung seiner Sicherheitsprozesse, um den sich verändernden Anforderungen der Luftfahrt gerecht zu werden und die Sicherheit am Flughafen zu gewährleisten sowie potenzielle Risiken frühzeitig zu minimieren.

→ Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter am Standort Wien¹	2024	Veränderung	2023
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	4.856	4,5%	4.645
davon Arbeiter	3.198	3,6%	3.088
davon Angestellte	1.658	6,4%	1.558
Personalstand (Stichtag, FTE)	4.952	3,6%	4.780
davon Arbeiter	3.238	2,0%	3.174
davon Angestellte	1.715	6,8%	1.606
Personalstand (Köpfe)	6.504	-2,8%	6.692
Lehrlinge (Durchschnitt)	69	10,0%	63
Durchschnittsalter in Jahren	41,2	n.a.	41,2
Betriebszugehörigkeit in Jahren	9,4	-2,1%	9,6
Anteil Frauen in %	26	n.a.	26
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	2.093	35,4%	1.546
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	182	35,8%	134

1) Daten der vollkonsolidierten Unternehmen am Standort Wien

Mitarbeiter am Standort Malta	2024	Veränderung	2023
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	444	13,4%	391
Personalstand (Stichtag, FTE)	449	11,7%	402
Durchschnittsalter in Jahren ¹	39,2	1,3%	38,7
Betriebszugehörigkeit in Jahren ¹	7,9	-3,7%	8,2
Anteil Frauen in % ¹	34	n.a.	35
Aufwendungen für Weiterbildung in T€ ¹	244,1	-9,6%	269,9
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹	2	-60,0%	5

1) vorläufige Werte

Dialog mit den Anrainern und Anrainergemeinden

Der Dialog mit Anrainern und Anrainergemeinden wird durch den Nachbarschaftsbeirat und das Dialogforum strukturiert geführt.

Bereits im Jahr 1989 wurde ein Nachbarschaftsbeirat gegründet, welcher bis zu vier Mal jährlich tagt und sich aus dem Vorstand der FWAG sowie den amtierenden Bürgermeistern bzw. Bezirksvorstehern der umliegenden Region zusammensetzt.

Der Verein Dialogforum Flughafen Wien ist ein nach dem Vereinsgesetz eingetragener gemeinnütziger Verein mit Sitz in Schwechat. Das Dialogforum wurde von der FWAG, den Austrian Airlines, der Austro Control, der Arbeitsgemeinschaft von Siedlervereinen und Bürgerinitiativen um den Flughafen Wien ("ARGE gegen Fluglärm"), den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland sowie den 10 Anrainergemeinden als Diskussions- und Verhandlungsplattform gegründet. Es hat die Aufgabe, für das Umland relevante Themen und Konflikte, die mit der Flugverkehrsentwicklung und den Ausbauplänen des Flughafen Wien im Zusammenhang stehen, zu behandeln und für einen partizipativen, transparenten, kooperativen und fairen Kommunikationsprozess zu sorgen, der das Finden konsensueller Lösungen unterstützt. Die Mitglieder vertreten die Region um den Flughafen Wien, in der mehr als zwei Millionen Menschen leben. Der Verein Dialogforum Flughafen Wien hat die Aufgabe, jene Themen zu behandeln, die auf Basis der Mediationsverträge umzusetzen sind. Er überprüft jährlich den Erfolg der vereinbarten Maßnahmen. Schwerpunkte bilden dabei die Entwicklung der Lärmzonen, die Einhaltung der für den Flugverkehr vereinbarten Korridore, Verteilungsquoten und Nachtflugregelungen sowie der Erfolg des Lärmgebührenmodells.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Die Bestimmungen zur verantwortungsvollen Unternehmensführung der FWAG betreffen spezifische Vorgaben, Richtlinien und Kontrollen für gesetzeskonformes Verhalten, insbesondere im Zusammenhang mit Anti-Korruptions-Bestimmungen, der Einhaltung des Vergaberechts, Emittenten Compliance, Regelungen des fairen Wettbewerbs, IT-Sicherheit oder Datenschutzbestimmungen. Dazu sind spezifische Verhaltensanweisungen im Verhaltenskodex (Code of Conduct) für Mitarbeiter der FWAG festgeschrieben, welche die Unternehmenskultur festlegen. Dazu werden umfassend und einmal jährlich Online-Schulungen abgehalten. Diese Richtlinien unterstützen die Mitarbeiter dabei, Entscheidungen im Einklang mit ethischen Standards zu treffen. Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Der Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance Officer.

Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Zu den wichtigsten ergriffenen Maßnahmen zur Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung zählen die Einrichtung der Whistleblower-Hotline für Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten, der Verhaltenskodex der FWAG zur Gewährleistung eines moralisch, ethisch und rechtlich einwandfreien Verhaltens, die Beschaffungsbestimmungen des internen Einkaufs, der Leitfaden für Verbandstreffen, die Sponsoringrichtlinie der FWAG und interne Kontrollsysteme. Darüber hinaus prüft die interne Revision laufend die Einhaltung der internen Regelwerke und die gesetzeskonforme Abwicklung der Vorhaben.

Das elektronische Hinweisgebersystem wurde bereits im Jahr 2015 installiert und entspricht den Anforderungen der EU-Whistleblower Richtlinie. Der Hinweisgeber hat die Möglichkeit, ein elektronisches Postfach einzurichten, welches eine anonyme Kommunikation mit diesem ermöglicht.

Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen, die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und den darauf beruhenden Regelungen des Börsegesetzes ergeben, wurden von der FWAG in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen sind Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. So hat jeder Mitarbeiter, der in einem Compliance-relevanten Bereich arbeitet, eine Schulung zu absolvieren, 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 darüber 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.viennaairport.com abrufbar.

(2) Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

Im Zuge des freiwilligen öffentlichen Teilangebots mit Ablauf Februar 2023 konnte die Airports Group Europe S.a. r.l den Anteil am Flughafen Wien um weitere 3,37% erhöhen. Aktuell hält der Investor Airports Group Europe S.a.r.l über 44% der Aktien der Flughafen Wien AG. Der Streubesitz ist in Folge der Transaktion auf unter 6% 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

In der Satzung wird keine Altersgrenze für die Bestellung des Vorstands festgelegt. 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 2024. Das Rückkaufprogramm wurde am 29.5.2020 vorzeitig beendet.

(8) Kontrollwechsel

Es gibt keine bedeutenden Vereinbarungen, die bei einem Kontrollwechsel in der Gesellschaft infolge eines Übernahmeangebots wirksam werden

(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.

Nachtragsbericht

Verkehrsentwicklung Jänner und Februar 2025

Inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete die Flughafen-Wien-Gruppe im Jänner und Februar 2025 einen Anstieg der Passagiere von 4,9% auf 4.936.156 Passagiere.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner und Februar 2025 um 2,4% auf 3.791.167 Fluggäste. Die Anzahl der Lokalpassagiere legte in den ersten beiden Monaten um 5,3% auf 3.110.331 zu. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im selben Zeitraum einen Rückgang von 9,5% auf 666.554 Passagiere gegenüber 2024. Das Frachtaufkommen hielt die positive Dynamik der letzten Monate bei und stieg um 6,5% auf 44.773 umgeschlagene Tonnen. Die Flugbewegungen verzeichneten einen Anstieg auf 30.764 Starts und Landungen (2024: 29.726), das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) auf 1.346.229 Tonnen (2024: 1.292.762).

Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta und Flughafen Košice

Im Jänner und Februar 2025 konnte der Flughafen Malta mit 1.068.127 Passagieren im Jahresvergleich um 13,6% mehr Fluggäste begrüßen (2024: 939.886). Auch am Flughafen Košice wurden mit 78.862 Reisenden (2024: 62.350) deutlich mehr Passagiere als im Vorjahr abgefertigt.

Entgelte 2025 am Flughafen Wien

Die Flughafenentgelte auf dem Flughafen Wien werden ab 1.1.2025 gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet von 1.8.2023 bis 31.7.2024) angepasst. Diese Regelung endet mit 31. Dezember 2026, wodurch die Flughäfen im Entgeltantrag 2026 zur bestehenden Formel zurückkehren und diese mit 1. Jänner 2027 wieder anwenden. Sollte sich die Branche andererseits 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 2025 wurden die Entgelte gemäß § 17a FEG wie folgt geändert:

- Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: +4,60%
- Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: +4,60%
- Infrastrukturentgelt Betankung: +4,60%

Weiterhin hat die Flughafen Wien AG zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2025 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 9,86/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 14,46/abfliegender Transferpassagier gesenkt.

Das Sicherheitsentgelt inklusive Maßnahmen zur Implementierung des Exit-Entry-Systems (EES) am Flughafen Wien beträgt € 10,75/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt beträgt € 0,86/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,19/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,29/abfliegender Passagier.

Weiters wurden der Volumen-, Transfer-Security-, Destinations- und Frachtincentive um +4,60% valorisiert. Der neue Langstreckenincentive dient der Förderung der Langstreckenentwicklung und findet bei Passagierflügen zu bestehenden Langstreckendestinationen Anwendung.

Prognosebericht

Passagierentwicklung: Rund 42 Mio. Passagiere in der Flughafen-Wien-Gruppe und rund 32 Mio. Passagiere am Standort Wien erwartet

Für das Gesamtjahr 2025 rechnet der Flughafen Wien mit rund 32,0 Mio. Passagieren am Standort Wien und mit rund 42 Mio. für die Flughafen-Wien-Gruppe.

Finanzausblick

Der Flughafen Wien geht für die Gruppe davon aus, bis Jahresende einen Umsatz von rund € 1.080 Mio., ein EBITDA von rund € 440 Mio. und ein Periodenergebnis vor Minderheiten von rund € 230 Mio. zu erreichen. Die Investitionen 2025 werden bei rund € 300 Mio. erwartet.

Die aktuelle Passagier- und Finanz-Guidance erfolgt unter der Annahme, dass zu keinen weiteren geopolitischen Auswirkungen oder massiven Verkehrsbeschränkungen kommt.

Schwechat, am 13. März 2025

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernabschluss 2024 der Flughafen Wien AG



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2024

in T€	Anhang	2024	2023
Umsatzerlöse	(1) (2)	1.052.737,6	931.548,2
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	13.878,7	10.126,0
Betriebsleistung		1.066.616,3	941.674,2
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(4)	-55.664,6	-54.086,7
Personalaufwand	(5)	-386.067,2	-349.369,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	-190.088,9	-142.637,7
Wertaufholung/Wertminderungen auf Forderungen	(7) (37)	5.484,9	-2.866,2
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(8)	2.003,8	841,2
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		442.284,3	393.555,4
Planmäßige Abschreibungen	(9)	-135.783,8	-131.750,4
Wertminderungen	(9)	-358,3	0,0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		306.142,2	261.805,0
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	(10)	768,6	409,8
Zinsertrag	(11)	17.236,8	15.853,3
Zinsaufwand	(11)	-2.847,9	-12.025,2
Sonstiges Finanzergebnis	(12)	385,5	-8.347,0
Finanzergebnis		15.543,1	-4.109,2
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		321.685,3	257.695,8
Ertragsteuern	(13)	-82.153,9	-69.126,8
Periodenergebnis		239.531,4	188.569,0
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		216.255,3	168.437,9
Nicht beherrschende Anteile		23.276,1	20.131,1
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(14)	83.874.681	83.874.681
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		2,58	2,01

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2024

in T€	Anhang	2024	2023
Periodenergebnis		239.531,4	188.569,0
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(26)	-7.158,5	-6.737,3
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(26)	-90,0	370,0
Darauf entfallende latente Steuern	(32)	1.666,3	1.468,9
Sonstiges Ergebnis		-5.582,2	-4.898,4
Gesamtergebnis		233.949,2	183.670,6
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		210.670,7	163.551,8
Nicht beherrschende Anteile		23.278,5	20.118,8

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2024

in T€	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
AKTIVA			
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(15)	151.501,5	156.244,9
Sachanlagen	(16)	1.379.040,7	1.324.261,5
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(17)	133.925,1	131.032,5
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(18)	44.030,3	42.854,2
Sonstige Vermögenswerte	(19)	9.152,7	8.283,2
		1.717.650,4	1.662.676,4
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(20)	8.362,4	7.653,5
Wertpapiere	(21)	50.722,5	42.083,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(22)	601.567,2	450.040,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(23)	22.088,3	31.903,8
		682.740,4	531.680,7
Summe Aktiva		2.400.390,8	2.194.357,1

PASSIVA			
Eigenkapital			
Grundkapital	(24)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(25)	117.885,1	117.885,1
Sonstige Rücklagen	(26)	-14.517,6	-8.570,9
Einbehaltene Ergebnisse	(27)	1.266.479,9	1.160.577,0
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		1.522.517,4	1.422.561,2
Nicht beherrschende Anteile	(28)	144.654,1	133.860,2
		1.667.171,4	1.556.421,4
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(29)	224.694,4	190.411,0
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(30)	55.527,6	55.252,2
Übrige Verbindlichkeiten	(31)	28.181,7	26.343,1
Latente Steuern	(32)	11.840,1	20.549,5
		320.243,8	292.555,8
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(33)	79.747,1	71.537,4
Übrige Rückstellungen	(33)	135.064,4	100.555,1
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	(30)	84,4	93,0
Lieferantenverbindlichkeiten	(34)	50.477,5	39.019,5
Übrige Verbindlichkeiten	(35)	147.602,1	134.174,8
		412.975,6	345.379,9
Summe Passiva		2.400.390,8	2.194.357,1

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2024

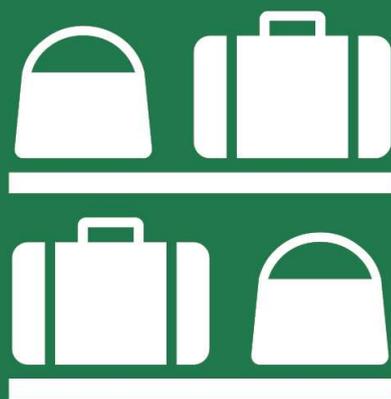
in T€	Anhang	2024	2023
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		321.685,3	257.695,8
+/- Abschreibungen / Zuschreibungen	(9)	135.783,8	131.750,4
+ Wertminderungen	(9)	358,3	0,0
+/- Bewertung beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente	(12)	-385,5	-1.571,0
+/- Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(8)	-2.003,8	-841,2
+ Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	(18)	827,7	671,2
+/- Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Vermögenswerten	(3) (6)	-168,3	-79,6
+/- Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Wertpapieren	(12)	0,0	-17,3
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	(3)	-390,5	-303,9
+ Zins- und Dividendenergebnis	(10) (11)	-15.157,6	-4.237,9
+ Erhaltene Dividenden	(36)	768,6	409,8
+ Erhaltene Zinsen	(36)	18.080,9	9.012,0
- Bezahlte Zinsen	(36)	-2.189,2	-11.932,1
-/+ Erhöhung / + Senkung Vorräte	(20)	-708,9	-339,7
-/+ Erhöhung / + Senkung Forderungen	(22) (19)	-713,5	622,6
+/- Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	(29) (33)	61.634,1	41.053,9
+/- Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	(31) (34) (35)	7.823,4	-2.042,3
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		525.244,8	419.850,8
- Zahlungen für Ertragsteuern	(13) (33)	-81.575,3	-35.074,7
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		443.669,4	384.776,1
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	(3)	876,6	716,4
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang		20,0	27,1
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	(15) (16) (17) (36)	-169.812,8	-97.809,0
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang		-1.002,0	-15,0
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen		136,0	200,0
+ Einzahlungen aus Abgang von kurzfristigen Wertpapieren	(21)	21.746,0	5.000,0
+ Einzahlungen aus Abgang von kurz- und langfristigen Veranlagungen	(19) (22)	342.999,5	298.289,4
- Auszahlungen für kurzfristige Wertpapiere	(21)	-30.000,0	-20.000,0
- Auszahlungen für kurz- und langfristige Veranlagungen	(19) (22)	-494.408,1	-342.999,5
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		-329.444,8	-156.590,6
- Dividendenausschüttung an Flughafen Wien AG Anteilseigner	(36)	-110.714,6	-64.583,5
- Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner	(36)	-12.484,6	-11.127,0
- Auszahlung für andere finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	-762,6	-737,6
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	(30)	0,0	0,5
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(30)	-0,5	-225.000,0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	(30)	-77,9	-52,7
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		-124.040,2	-301.500,3
Veränderung des Finanzmittelbestandes		-9.815,5	-73.314,8
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	(23)	31.903,8	105.218,6
Finanzmittelbestand am Ende der Periode		22.088,3	31.903,8

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2024

in T€	den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar											Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
	Anhang	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklage aus Zeitwertänderungen Eigenkapitalinstrumente	Neubewertung immaterielles Vermögen	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Währungsumrechnungsrücklage	Eigene Anteile	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt		
Stand zum 1.1.2023		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
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(26)		0,0	284,9	0,0	0,0	0,0	0,0	284,9	0,0	284,9	0,0	284,9
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(26)	0,0	0,0	0,0	0,0	-5.171,0	0,0	0,0	-5.171,0	0,0	-5.171,0	-12,3	-5.183,3
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	284,9	0,0	-5.171,0	0,0	0,0	-4.886,1	0,0	-4.886,1	-12,3	-4.898,4
Periodenergebnis		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	168.437,9	168.437,9	20.131,1	188.569,0
Gesamtergebnis		0,0	0,0	284,9	0,0	-5.171,0	0,0	0,0	-4.886,1	168.437,9	163.551,8	20.118,8	183.670,6
Auflösung Neubewertungsrücklage	(26)	0,0	0,0	0,0	-271,7	0,0	0,0	0,0	-271,7	271,7	0,0	0,0	0,0
Auflösung Währungsrücklage	(26)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-84,3	0,0	-84,3	84,3	0,0	0,0	0,0
Dividendenausschüttung	(24)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-64.583,5	-64.583,5	-11.127,0	-75.710,5
Stand zum 31.12.2023		152.670,0	117.885,1	3.679,2	15.756,4	-31.022,3	7.548,5	-4.532,6	-8.570,9	1.160.577,0	1.422.561,2	133.860,2	1.556.421,4
Stand zum 1.1.2024		152.670,0	117.885,1	3.679,2	15.756,4	-31.022,3	7.548,5	-4.532,6	-8.570,9	1.160.577,0	1.422.561,2	133.860,2	1.556.421,4
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(26)	0,0	0,0	-69,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-69,3	0,0	-69,3	0,0	-69,3
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(26)	0,0	0,0	0,0	0,0	-5.515,2	0,0	0,0	-5.515,2	0,0	-5.515,2	2,3	-5.512,9
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	-69,3	0,0	-5.515,2	0,0	0,0	-5.584,5	0,0	-5.584,5	2,3	-5.582,2
Periodenergebnis		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	216.255,3	216.255,3	23.276,1	239.531,4
Gesamtergebnis		0,0	0,0	-69,3	0,0	-5.515,2	0,0	0,0	-5.584,5	216.255,3	210.670,7	23.278,5	233.949,2
Auflösung Neubewertungsrücklage	(26)	0,0	0,0	0,0	-362,2	0,0	0,0	0,0	-362,2	362,2	0,0	0,0	0,0
Dividendenausschüttung	(24)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-110.714,6	-110.714,6	-12.484,6	-123.199,2
Stand zum 31.12.2024		152.670,0	117.885,1	3.609,9	15.394,2	-36.537,6	7.548,5	-4.532,6	-14.517,6	1.266.479,9	1.522.517,4	144.654,1	1.667.171,4

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2024



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 Rollbahnen 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 31.12.2024 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 (45) – (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€ 123.039,7, VJ: T€ 127.783,1), Firmenwerten (Buchwert von T€ 28.461,8 VJ: T€ 28.461,8), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert von T€ 1.379.040,7, VJ: T€ 1.324.261,5), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert von T€ 133.925,1, VJ: T€ 131.032,5) sowie langfristigen anderen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 53.183,0, VJ: T€ 51.137,4) inklusive Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 44.030,3, VJ: T€ 42.854,2) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung/Wertaufholung vorgenommen. Eine Wertminderung/Wertaufholung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, 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. Zuzugleich 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€ 1.067,4 (VJ: T€ 854,7) sowie Wertberichtigungen der Stufe 3 („Credit Impairment“) von T€ 1.774,6 (VJ: T€ 13.235,9). 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 (22) und (37).

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“) oder Rückstellungen Rechnung getragen.

Sozialkapitalrückstellungen

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert von T€ 138.854,4 (VJ: T€ 134.103,6) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 20.637,8 (VJ: T€ 22.570,7) 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€ 203,2 (VJ: T€ 264,5) sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management im Einzelfall verbunden, vor allem bezüglich der Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eines Erfolges bzw. Misserfolges, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung. Deshalb können die tatsächlichen Verluste von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Andere Personalrückstellungen (Unterauslastung)

Zur Bewertung der Rückstellung für Unterauslastung (lang- und kurzfristiger Teil) in Höhe von T€ 18.377,3 (VJ: T€ 22.101,9) werden Annahmen zum Rechnungszinssatz, zu Gehaltssteigerungen, zum Unterauslastungsgrad und zum Fluktuationsabschlag getroffen. Diese sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beschrieben und betreffen die Anhangangaben (29) und (33).

Latente Steuern

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen.

Die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern von T€ 32.536,1 (VJ: T€ 26.186,2) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen, 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 (37).

Umwelt- und klimabezogene Risiken

Nutzungsdauern

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. Die klimabezogenen Risiken können die Nutzungsdauern von Vermögenswerten auf unterschiedliche Weise beeinflussen. Physische Veränderungen des Klimas wie längere Sommer sowie langfristige Trends wie ein Temperaturanstieg wirken sich auf die Vermögenswerte und deren Nutzungsdauer aus. Im vorherigen Geschäftsjahr kam es zu Anpassungen der Nutzungsdauern der Deckschicht der Lande- und Startpisten, hierzu wurden Annahmen und Schätzungen aufgrund der aktuellen Abnutzungserscheinungen durch die wärmeren und längeren Sommer getroffen. Der Einfluss von anderen klimabezogenen Risiken auf die Gebäude oder Vorfelder und anderen technischen Einrichtungen wird derzeit als gering eingeschätzt.

Werthaltigkeitstest

Das Geschäftsmodell des FWAG-Konzerns ist abhängig vom Luftverkehr und dieser wird 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. Auch können sich durch den Klimawandel neue Chancen ergeben beispielsweise die Verlängerung der touristischen Saison in Sommerdestinationen. Neben der Berücksichtigung über die Erwartungswerte werden in den Impairment-Tests auch direkte Aufwendungen zur Einhaltung der Klimaziele erfasst.

Zu den Risiken wird auf die Anhangangabe (38) verwiesen.

V Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Segmentberichterstattung zu den fünf Segmenten

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

Airport

Im Segment Airport werden der Geschäftsbereich (GB) 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 unterliegen größtenteils tariflichen Einschränkungen. 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 GB 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, Loungen) und Parken bereit, wie auch die Entwicklung und Vermarktung von Immobilien.

Malta

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

Sonstige Segmente

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

Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

Die Bewertungsansätze für die Konzern-Segmentberichterstattung entsprechen den im IFRS-Konzernabschluss verwendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Der FWAG-Konzern beurteilt die Leistung der Segmente u. a. anhand des EBITDA bzw. EBIT (nach Berücksichtigung von Overheadkosten). Die Abschreibungen werden getrennt nach planmäßigen Abschreibungen und Wertminderungen (bzw. Wertaufholungen) ausgewiesen und resultieren aus den dem jeweiligen Unternehmensbereich zugeordneten Vermögenswerten. Die Umsätze und Vorleistungen zwischen den Segmenten werden zu marktorientierten Standardverrechnungssätzen bzw. Preisen, welche sich an den Selbstkosten orientieren, verrechnet. Andere Positionen wie Finanzergebnis oder Steueraufwand je operatives Segment werden bei den Segmentinformationen nicht angegeben, da die interne Berichterstattung nur die Positionen bis einschließlich das EBIT umfasst und diese anderen Positionen zentral überwacht werden. Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind, dazu zählen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen sowie Vorräte. Der FWAG-Konzern weist keine 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 Rechnungsrekturen. 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 2024

Im Geschäftsjahr 2024 kam es zu keinen Änderungen der Segmentberichterstattung. Die neu gegründeten Tochterunternehmen Vienna Airport Logistics GmbH und Vienna Airport Maintenance Services GmbH sind dem Segment Retail & Properties sowie Sonstige Segmente zugeordnet.

→ Segmentangaben 2024

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	506.569,4	177.809,9	203.037,1	142.869,5	22.451,6		1.052.737,6
davon Erlöse aus Kundenverträgen	480.305,3	172.937,1	93.874,0	112.547,5	22.446,5		
Interne Segmentumsätze	42.843,7	107.903,1	18.369,9	0,0	162.556,2	-331.672,9	0,0
Segmentumsätze	549.413,2	285.713,0	221.407,1	142.869,5	185.007,8	-331.672,9	1.052.737,6
Externe sonstige betriebliche Erträge	710,1	1.174,5	2.889,6	0,0	1.703,3		6.477,5
Interne sonstige betriebliche Erträge ¹	5.303,7	33,1	930,9	0,0	1.133,6		7.401,2
Betriebsleistung	555.427,0	286.920,6	225.227,5	142.869,5	187.844,7	-331.672,9	1.066.616,3
Material und sonstige bezogene Leistungen	6.359,8	9.728,5	4.070,9	2.993,7	32.511,7		55.664,6
Personalaufwand	54.868,9	207.003,1	18.597,5	16.939,5	88.658,2		386.067,2
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	73.293,1	13.554,1	26.843,3	35.284,6	35.629,0		184.604,0
davon Wertberichtigung auf Forderungen ²	-2.480,9	-1.033,1	-1.284,1	131,8	-818,7		-5.484,9
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen					2.003,8		2.003,8
Interner Aufwand	216.582,2	39.540,1	61.846,7	499,7	13.204,3	-331.672,9	0,0
Segment EBITDA	204.323,0	17.094,7	113.869,2	87.152,0	19.845,4	0,0	442.284,3
Wertminderung	0,0	287,7	0,0	0,0	70,6		358,3
Planmäßige Abschreibungen	78.006,0	8.192,7	20.016,4	17.044,2	12.524,4		135.783,8
Segmentabschreibungen	78.006,0	8.480,4	20.016,4	17.044,2	12.595,0	0,0	136.142,1
Segment EBIT	126.316,9	8.614,3	93.852,8	70.107,8	7.250,4	0,0	306.142,2
Segmentinvestitionen ³	102.340,3	2.371,5	4.339,5	68.401,5	12.325,9		189.778,7
Segmentvermögen	941.152,8	50.792,1	255.898,8	502.273,2	119.286,6		1.869.403,4
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					44.030,3		
Sonstiges (nicht zuordenbar)							530.987,4
Konzernvermögen							2.400.390,8
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	559	3.033	190	444	1.111		5.337

1) betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen, Auflösungen (minus)

3) inklusive Rechnungskorrekturen, exklusive Finanzanlagen

→ Segmentangaben 2023

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	440.067,2	165.692,7	182.546,0	120.247,9	22.994,3		931.548,2
davon Erlöse aus Kundenverträgen	416.532,8	160.766,9	82.199,9	94.063,6	22.989,4		
Interne Segmentumsätze	38.326,8	92.932,2	17.541,3	0,0	150.959,5	-299.759,7	0,0
Segmentumsätze	478.394,0	258.625,0	200.087,3	120.247,9	173.953,8	-299.759,7	931.548,2
Externe sonstige betriebliche Erträge	379,0	86,7	2.099,3	0,0	1.626,4		4.191,4
Interne sonstige betriebliche Erträge ¹	4.214,8	132,4	519,9	0,0	1.067,4		5.934,6
Betriebsleistung	482.987,8	258.844,1	202.706,5	120.247,9	176.647,5	-299.759,7	941.674,2
Material und sonstige bezogene Leistungen	6.959,9	9.802,3	3.440,3	2.648,2	31.235,9		54.086,7
Personalaufwand	53.244,3	183.101,3	18.702,2	14.104,0	80.217,5		349.369,3
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	53.478,6	13.702,7	23.371,7	27.937,7	27.013,2		145.503,9
davon Wertberichtigung auf Forderungen ²	390,2	1.511,3	488,0	80,3	396,5		2.866,2
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen					841,2		841,2
Interner Aufwand	192.652,1	37.670,2	56.625,7	190,7	12.620,9	-299.759,7	-0,0
Segment EBITDA	176.652,9	14.567,7	100.566,4	75.367,3	26.401,2	0,0	393.555,4
Planmäßige Abschreibungen	76.239,0	8.515,8	19.442,3	14.818,4	12.735,0		131.750,4
Segmentabschreibungen	76.239,0	8.515,8	19.442,3	14.818,4	12.735,0	0,0	131.750,4
Segment EBIT	100.413,9	6.051,9	81.124,2	60.548,9	13.666,2	0,0	261.805,0
Segmentinvestitionen ³	36.817,2	3.401,8	5.643,9	44.262,8	16.850,8		106.976,6
Segmentvermögen	896.710,3	50.265,1	266.141,5	479.194,1	116.436,7		1.808.747,8
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					42.854,2		
Sonstiges (nicht zuordenbar)							385.609,3
Konzernvermögen							2.194.357,1
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	538	2.915	178	391	1.051		5.074

1) betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen

3) inklusive Rechnungs korrekturen, exklusive Finanzanlagen

→ Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Vermögenswerte je Segment		
Airport	941.152,8	896.710,3
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	50.792,1	50.265,1
Retail & Properties	255.898,8	266.141,5
Malta	502.273,2	479.194,1
Sonstige Segmente	119.286,6	116.436,7
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.869.403,4	1.808.747,8
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen¹		
Sonstige langfristige Vermögenswerte	7.280,4	6.381,8
Wertpapiere	50.722,5	42.083,0
Forderungen an Finanzamt	254,9	874,4
Sonstige kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	14.241,8	30.749,2
Abgrenzungsposten und Termineinlagen	456.314,4	298.291,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.173,4	7.229,0
Summe nicht zuordenbar	530.987,4	385.609,3
Konzernvermögen	2.400.390,8	2.194.357,1

1) ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe

→ Angaben 2024 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	909.868,1	142.869,5	0,0	1.052.737,6
Langfristiges Vermögen	1.285.637,3	396.040,3	35.972,8	1.717.650,4

→ Angaben 2023 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	811.300,2	120.247,9	0,0	931.548,2
Langfristiges Vermögen	1.282.084,1	345.307,2	35.285,1	1.662.676,4

Im Vermögen der Region Slowakei ist die von der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Košice entfällt 2024 ein Beteiligungsergebnis aus at-Equity-Unternehmen von € 1,2 Mio. (VJ: € 0,9 Mio.).

Informationen über Hauptkunden

Der FWAG-Konzern hat mit dem Hauptkunden Lufthansa Group in allen Segmenten insgesamt Erlöse von € 348,0 Mio. (VJ: € 306,1 Mio.) erzielt.

(2) Umsatzerlöse und Erlöse aus Kundenverträgen

Der FWAG-Konzern erwirtschaftet im Wesentlichen Umsatzerlöse im Aviation-Bereich, aus der typischen Geschäftstätigkeit des Flughafens wie z.B. Verkehrsentgelten, Bodenabfertigung und Konzessionen, im Non-Aviation-Bereich aus der Vermietung von Flächen (inkl. Umsatzabgaben) und sonstige Umsatzerlöse. Die Umsatzerlöse werden ohne Umsatzsteuer und sonstige bei den Kunden erhobene und an die Steuerbehörden zu 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 (Anhangangabe (17)) sowie andere Erlöse aus der Vermietung von Flächen (siehe dazu Anhangangabe (39a)).

2024 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kundenverträgen	480.305,3	172.937,1	93.874,0	112.547,5	22.446,5	882.110,4
Andere Umsatzerlöse	26.264,1	4.872,9	109.163,1	30.322,0	5,1	170.627,2
Externe Segmentumsätze	506.569,4	177.809,9	203.037,1	142.869,5	22.451,6	1.052.737,6

2023 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kundenverträgen	416.532,8	160.766,9	82.199,9	94.063,6	22.989,4	776.552,6
Andere Umsatzerlöse	23.534,4	4.925,9	100.346,1	26.184,3	4,9	154.995,6
Externe Segmentumsätze	440.067,2	165.692,7	182.546,0	120.247,9	22.994,3	931.548,2

→ Aufteilung der Umsatzerlöse nach Aviation und Non-Aviation

2024 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	493.504,5	165.383,0	0,0	99.129,4	0,0	758.016,9
Non-Aviation	13.064,9	12.426,9	203.037,1	43.740,0	22.451,6	294.720,6
Externe Segmentumsätze	506.569,4	177.809,9	203.037,1	142.869,5	22.451,6	1.052.737,6

2023 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	427.407,4	154.057,0	0,0	82.364,4	0,0	663.828,8
Non-Aviation	12.659,8	11.635,7	182.546,0	37.883,5	22.994,3	267.719,3
Externe Segmentumsätze	440.067,2	165.692,7	182.546,0	120.247,9	22.994,3	931.548,2

→ Aufteilung der Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten

2024 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	506.569,4	177.809,9	203.037,1	0,0	22.451,6	909.868,1
Malta	0,0	0,0	0,0	142.869,5	0,0	142.869,5
Externe Segmentumsätze	506.569,4	177.809,9	203.037,1	142.869,5	22.451,6	1.052.737,6

2023 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	440.067,2	165.692,7	182.546,0	0,0	22.994,3	811.300,2
Malta	0,0	0,0	0,0	120.247,9	0,0	120.247,9
Externe Segmentumsätze	440.067,2	165.692,7	182.546,0	120.247,9	22.994,3	931.548,2

→ Umsatz im Segment Airport

in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Aircraftbezogene Entgelte	73,2	3,4%	70,8
Passagierbezogene Entgelte	371,3	17,9%	314,9
Infrastruktur Erlöse & Dienstleistungen	62,1	14,3%	54,3
Umsatz Segment Airport (extern)	506,6	15,1%	440,1
davon Aviation	493,5	15,5%	427,4
davon Non-Aviation	13,1	3,2%	12,7

→ Umsatz im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Ground Handling	115,2	1,9%	113,0
Frachtabfertigung (Cargo)	36,2	27,1%	28,5
Sicherheitsdienstleistungen	5,1	15,5%	4,5
Passenger Handling	10,5	2,0%	10,3
General Aviation, Sonstiges	10,7	14,2%	9,4
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen (extern)	177,8	7,3%	165,7
davon Aviation	165,4	7,4%	154,1
davon Non-Aviation	12,4	6,8%	11,6

→ Umsatz im Segment Retail & Properties

in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Parkerträge	61,5	9,3%	56,3
Vermietung	36,2	9,3%	33,1
Center Management & Hospitality	105,3	13,1%	93,1
Umsatz Segment Retail & Properties (extern)	203,0	11,2%	182,5
davon Aviation	0,0	n.a.	0,0
davon Non-Aviation	203,0	11,2%	182,5

→ Umsatz im Segment Malta

in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Airport	99,1	20,4%	82,4
Retail & Properties	43,5	15,5%	37,6
Sonstige	0,3	4,6%	0,3
Umsatz Segment Malta (extern)	142,9	18,8%	120,2
davon Aviation	99,1	20,4%	82,4
davon Non-Aviation	43,7	15,5%	37,9

→ Umsatz im Segment Sonstige Segmente

in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Ver- und Entsorgung	12,4	-9,8%	13,8
Telekommunikation und EDV	3,6	7,0%	3,4
Materialwirtschaft	1,4	8,5%	1,3
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten (VAT)	0,6	-3,9%	0,6
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung u.a.	1,9	12,5%	1,7
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1,8	23,8%	1,5
Sonstiges inkl. Auslandsbeteiligungen	0,7	-9,2%	0,8
Umsatz Sonstige Segmente (extern)	22,5	-2,4%	23,0
davon Aviation	0,0	n.a.	0,0
davon Non-Aviation	22,5	-2,4%	23,0

Vertragssalden

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über Forderungen aus Kundenverträgen:

in T€	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
Forderungen aus Kundenverträgen, die in Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen enthalten sind	(22)	55.787,9	54.754,9

Leistungsverpflichtungen

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

Art des Produktes / der Dienstleistung	Art und Zeitpunkt der Erfüllung der Leistungsverpflichtung, einschließlich wesentlicher Zahlungsbedingungen	Erlösrealisierung nach IFRS 15 ¹⁾
Verkehrsentgelte (genehmigungspflichtige Entgelte)	Rechnungen über Leistungen aus Verkehrsentgelten werden zweiwöchentlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 8 bis 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Bodenverkehrsdienste (nicht genehmigungspflichtige Entgelte)	Rechnungen über Leistungen der Bodenverkehrsdienste werden zweiwöchentlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 8 bis 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Erlöse aus Konzessionen	Rechnungen über Konzessionserlöse werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Sonstige Erlöse aus:		
Loungen	Rechnungen über Loungeleistungen werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 14 Tagen zahlbar bzw. sind sofort bei Eintritt bar zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Sicherheit & Bewachung Ver- und Entsorgung EDV Elektrotechnik Werkstätten Materialwirtschaft Facility-Management bauliche Instandhaltung	Rechnungen über diese anderen sonstigen Leistungen und Produkte werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 14 Tagen zahlbar. Betreffend Verkauf von Produkten (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

(3) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2024	2023
Aktivierete Eigenleistungen	7.401,2	5.934,6
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	805,0	404,4
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln (inkl. COVID-19 Investitionszuschüsse)	390,5	303,9
Gewährung von Rechten	2.035,8	1.819,5
Erträge aus Versicherungsleistungen	350,9	56,9
Übrige	2.895,3	1.606,8
	13.878,7	10.126,0

(4) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2024	2023
Material	26.205,2	26.231,2
Energie	22.661,6	23.167,0
Bezogene Leistungen	6.797,9	4.688,6
	55.664,6	54.086,7

(5) Personalaufwand

in T€	2024	2023
Löhne	153.517,8	136.942,1
Gehälter	140.297,7	128.905,7
Aufwendungen für Abfertigungen	10.608,6	10.210,7
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	3.557,2	3.017,1
Aufwendungen für Altersversorgung	2.938,1	3.024,7
davon Beiträge an Pensionskassen	2.540,2	2.564,9
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	76.024,1	67.778,5
Andere Personalaufwendungen	2.680,8	2.507,6
	386.067,2	349.369,3

(6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2024	2023
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	754,6	643,5
Instandhaltungen	57.647,8	50.698,0
Fremdleistungen Dritte	35.356,2	30.531,7
Fremdleistungen Konzernunternehmen	1,5	6,8
Beratungsaufwand	5.594,6	4.148,8
Marketing und Marktkommunikation	28.255,0	25.254,8
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.340,0	1.260,2
Miet-, Pacht- und Lizenzaufwendungen ¹	5.365,4	4.113,6
Versicherungsaufwendungen	3.572,5	3.268,8
Reisen und Ausbildung	3.839,0	3.334,9
Schadensfälle	61,8	1.739,4
Forderungsausfälle ²	829,8	11,6
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	636,7	324,8
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	987,7	898,3
Andere betriebliche Aufwendungen	45.846,1	16.402,7
	190.088,9	142.637,7

1) Siehe Anhangangabe (39)

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 und Reinigungsleistungen für Luftfahrzeuge, 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, im Wesentlichen sind das Lizenz aufwendungen für Software. Diese Aufwendungen sind in Anhangangabe (39) detailliert aufgeschlüsselt. In den anderen betrieblichen Aufwendungen sind u.a. zugekaufte Leistungen betreffend Loungen, Fachliteratur, Sonstige Gebühren, Abgaben und Beiträge enthalten.

In den anderen betrieblichen Aufwendungen sind im Geschäftsjahr 2024 auch die Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen betreffend die Verpflichtungen aus dem neuen Lärmschutzprogramm in Höhe von € 23,9 Mio. erfasst. Siehe dazu die Erläuterungen in Anhangangabe (29) langfristige Rückstellungen.

→ Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

in T€	2024	2023
Abschlussprüfung	244,8	255,3
Andere Bestätigungsleistungen	19,2	8,9
Sonstige Leistungen	95,3	60,6
	359,3	324,9

(7) Wertaufholungen/Wertminderungen auf Forderungen

→ Wertaufholungen/Wertminderungen auf Forderungen

in T€	2024	2023
Wertaufholungen (-) / Wertminderungen (+) auf Forderungen	-5.484,9	2.866,2
	-5.484,9	2.866,2

Nähere Erläuterungen sind in der Anhangangabe (37) ersichtlich.

(8) 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€	2024	2023
Anteilige Periodenergebnisse	2.003,8	841,2
	2.003,8	841,2

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.

(9) Abschreibungen und Wertminderung

in T€	2024	2023
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	7.926,4	8.241,7
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	120.086,2	115.286,1
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßige Abschreibungen	7.771,2	8.222,7
Summe planmäßige Abschreibungen	135.783,8	131.750,4
Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten		
Wertminderung Segment Sonstige Segmente	70,6	0,0
Wertminderungen von Sachanlagen		
Wertminderung Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen	287,7	0,0
Summe Wertminderungen	358,3	0,0

Die planmäßigen Abschreibungen enthalten im Geschäftsjahr 2024 Abschreibungen aus Nutzungsrechten (IFRS 16) in Höhe von T€ 2.563,2 (VJ: T€ 2.535,6).

Im laufenden Geschäftsjahr wurden Cateringfahrzeuge (Prototypen) in Höhe von T€ 287,7 außerplanmäßig wertgemindert die aufgrund irreparabler Mängel nicht mehr einsatzfähig sind. Die Wertminderung betrifft das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen. Im Segment Sonstige Segmente wurde ein immaterieller Vermögenswert (Software) in Höhe von T€ 70,6 außerplanmäßig wertgemindert.

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat zum 31.12.2024 Werthaltigkeitsprüfungen einzelner zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Unternehmens gemäß IAS 36 durchgeführt. Die Prüfung ergab keinen Wertminderungsbedarf.

(10) Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen

in T€	2024	2023
Dividenden aus Wertpapieren und Beteiligungen sonstiger Unternehmen (FVOCI ¹)	768,6	409,8
	768,6	409,8

Erläuterung der Bewertungskategorie:

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

(11) Zinsergebnis

in T€	2024	2023
Zinsen und ähnliche Erträge	17.236,8	15.853,3
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.847,9	-12.025,2
	14.389,0	3.828,1

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten von T€ 2.191,6 (VJ: T€ 2.144,4) enthalten.

(12) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2024	2023
Bewertung Schuldtitel (Wertpapier) (FVPL ¹)	385,5	1.571,0
Erträge aus dem Abgang von Schuldtitel (Wertpapiere) (AC ²)	0,0	17,3
Vorfälligkeitsentschädigung	0,0	-9.935,3
	385,5	-8.347,0

Erläuterung der Bewertungskategorie:

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

2) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

Die Vorfälligkeitsentschädigung im Vorjahr betrifft den Aufwand aus der vorzeitigen Tilgung des EIB Darlehens.

(13) Ertragsteuern

in T€	2024	2023
Aufwand für (laufende) Ertragsteuern	89.197,0	74.259,2
Veränderung latente Steuern	-7.043,1	-5.132,3
	82.153,9	69.126,8

Der Steueraufwand 2024 von T€ 82.153,9 (VJ: T€ 69.126,80) ist um T€ 8.166,3 (VJ: T€ 7.279,9) höher als der rechnerische Steueraufwand von T€ 73.987,6 (VJ: T€ 61.847,0), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 23% (VJ: 24%) auf den Gewinn vor Ertragsteuern in Höhe von T€ 321.685,3 (VJ:

T€ 257.695,8) ergeben würde. Hinsichtlich des Steuersatzes bei der Berechnung der latenten Steuern wird auf Anhangangabe (32) 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€	2024	2023
Ergebnis vor Ertragsteuern	321.685,3	257.695,8
Rechnerische Ertragsteuer	73.987,6	61.847,0
Anpassung an ausländische Steuersätze	8.552,6	6.893,8
At-Equity-Bewertung	-460,9	-201,9
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-176,8	-100,2
Steuersatzänderung (saldierter Effekt)	0,0	199,1
Sonstige und permanente Differenzen	538,5	26,3
Steueraufwand der Periode	82.441,0	68.664,1
Aperiodischer Steueraufwand / Steuerertrag (-)	-287,2	462,7
Ausgewiesener Steueraufwand	82.153,8	69.126,9
Effektivsteuersatz	25,5%	26,8%

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 Anhangangabe (32).

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.

Hinsichtlich der globalen Mindestbesteuerung und der Anwendung von IAS 12 wurden im Geschäftsjahr keine Abgrenzungen erfasst. Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ihren effektiven Steuersatz in keinem Land auf unter 15 Prozent gesenkt.

(14) 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. 2024 waren durchschnittlich gewichtet 83.874.681 (VJ: 83.874.681) Aktien im Umlauf. Daraus ergibt sich ein Ergebnis je Aktie (unverwässert = verwässert) von € 2,58 für 2024 sowie von € 2,01 für das VJ.

	2024	2023
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

VI Erläuterungen zur Konzernbilanz

Langfristiges Vermögen

(15) Immaterielle Vermögenswerte

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Parken“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	127.783,1	54,2	28.407,6	156.244,9
Zugänge	2.642,0	0,0	0,0	2.642,0
Umbuchungen	611,6	0,0	0,0	611,6
Abgänge	-0,0	0,0	0,0	-0,0
Abschreibungen	-7.926,4	0,0	0,0	-7.926,4
Wertminderungen	-70,6	0,0	0,0	-70,6
Nettobuchwert zum 31.12.	123.039,7	54,2	28.407,6	151.501,5
Stand zum 31.12.				
Anschaffungskosten	229.640,6	54,2	28.407,6	258.102,4
Kumulierte Abschreibungen	-106.600,9	0,0	0,0	-106.600,9
Nettobuchwert	123.039,7	54,2	28.407,6	151.501,5

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Parken“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	130.701,8	54,2	28.407,6	159.163,6
Zugänge	3.273,0	0,0	0,0	3.273,0
Umbuchungen	2.347,3	0,0	0,0	2.347,3
Abgänge	-297,3	0,0	0,0	-297,3
Abschreibungen	-8.241,7	0,0	0,0	-8.241,7
Nettobuchwert zum 31.12.	127.783,1	54,2	28.407,6	156.244,9
Stand zum 31.12.				
Anschaffungskosten	226.676,0	54,2	28.407,6	255.137,8
Kumulierte Abschreibungen	-98.892,9	0,0	0,0	-98.892,9
Nettobuchwert	127.783,1	54,2	28.407,6	156.244,9

Der Posten „Konzessionen und Rechte“ enthält zum 31.12.2024 eine Konzession zum Betrieb des Flughafen Malta mit einem Buchwert in Höhe von T€ 103.082,5 (VJ: T€ 105.522,3) und einer Restlaufzeit von rund 41 Jahren. Weiters sind zum 31.12.2024 Nutzungsrechte (IFRS 16) betreffend dieser Konzession mit einem Buchwert in Höhe von T€ 9.417,5 (VJ: T€ 9.639,1) enthalten. Die Entwicklung der Nutzungsrechte ist in der Anhangangabe (39) ersichtlich. Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des GJ betreffen Software.

2024 wurden Ausgaben von T€ 1.119,1 (VJ: T€ 1.636,7) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand (T€ 284,9) und Investition (T€ 834,1) erfasst.

Überprüfung von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem Geschäfts- oder Firmenwert

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

→ Bewertungstechnik und Inputfaktoren:

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ basiert auf dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Kosten der Veräußerung, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wurde basierend auf den Inputfaktoren der verwendeten Bewertungstechniken als ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 eingeordnet. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group des FWAG-Konzerns unter Berücksichtigung einer Länderrisikoprämie für Malta abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2025 (VJ: Budgetierung 2024) 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 7,3% (VJ: 7,8%). 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 etwa € 170 Mio. (VJ: € 135 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 7,3% plus 1% und 7,3% minus 1% bzw. der Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum in einer Bandbreite zwischen 0,5% plus 1% und 0,5% minus 1% hätte folgende Auswirkungen auf die Überdeckung des Buchwertes.

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

2024		Wachstumsrate p.a.		
in € Mio.		-0,50%	0,50%	1,50%
WACC	6,30%	190	275	381
	7,30%	103	170	252
	8,30%	34	87	151

2023		Wachstumsrate p.a.		
in € Mio.		-0,50%	0,50%	1,50%
WACC	6,80%	151	214	292
	7,80%	85	135	195
	8,80%	31	71	118

(16) Sachanlagen

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024

in T€	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Be- triebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	901.747,0	187.220,0	127.204,2	108.090,3	1.324.261,5
Zugänge ¹	9.380,0	7.493,8	72.365,0	81.656,2	170.895,0
Umbuchungen	8.721,3	10.273,8	1.685,2	-15.713,9	4.966,3
Wertminderungen	0,0	0,0	-287,7	0,0	-287,7
Abgänge	-595,2	-0,1	-113,0	0,0	-708,3
Abschreibungen	-64.969,5	-26.735,9	-28.380,8	0,0	-120.086,2
Nettobuchwert zum 31.12.	854.283,6	178.251,6	172.472,9	174.032,6	1.379.040,7
Stand zum 31.12.					
Anschaffungskosten	1.967.090,6	965.965,7	494.556,4	180.955,4	3.608.568,1
Kumulierte Abschreibungen	-1.112.807,0	-787.714,0	-322.083,5	-6.922,8	-2.229.527,3
Nettobuchwert	854.283,6	178.251,6	172.472,9	174.032,6	1.379.040,7

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

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023

in T€	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Be- triebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	951.196,9	197.430,7	100.758,2	89.826,6	1.339.212,4
Zugänge ¹	8.919,0	8.508,7	50.526,4	34.397,5	102.351,5
Umbuchungen	4.526,6	7.844,4	1.844,2	-16.133,8	-1.918,6
Abgänge	-55,0	-1,6	-41,1	0,0	-97,8
Abschreibungen	-62.840,5	-26.562,1	-25.883,5	0,0	-115.286,1
Nettobuchwert zum 31.12.	901.747,0	187.220,0	127.204,2	108.090,3	1.324.261,5
Stand zum 31.12.					
Anschaffungskosten	1.943.548,9	950.951,5	438.605,6	115.013,1	3.448.119,1
Kumulierte Abschreibungen	-1.041.801,9	-763.731,5	-311.401,4	-6.922,8	-2.123.857,6
Nettobuchwert	901.747,0	187.220,0	127.204,2	108.090,3	1.324.261,5

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von € 2,6 Mio. als negative Zugänge enthalten.

Im Sachanlagevermögen befinden sich Nutzungsrechte von T€ 69.354,0 (VJ: T€ 71.688,6) in Zusammenhang mit Leasingobjekten, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen. Die Entwicklung ist in Anhangangabe (39) ersichtlich.

2024 wurden Fremdkapitalzinsen aus Leasingverhältnissen von T€ 8,8 aktiviert (VJ: T€ 14,4).

Die größten Zugänge zu den Sachanlagen, den immateriellen Vermögenswerten und den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in den Geschäftsjahren 2024 und 2023 werden nachstehend angeführt:

→ 2024:

Im Segment Airport (in T€)	2024
Süderweiterung	73.444,5
Ausbau der Gepäcksortieranlage für „Hold Baggage Screening“ auf Standard 3	6.655,2
Erneuerung der WC-Anlagen	3.683,0
Enteisungsmittelbefüllstation	3.462,6
Errichtung Rundhangar	1.122,7
Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen (in T€)	2024
Ladefahrzeuge	595,9
Ersatzfahrzeuge Ramp Agents	498,8
Im Segment Retail & Properties (in T€)	2024
Office Park 4 (Mietereinbauten)	2.042,3
Erschließung Niki Lauda-Allee	700,6
Office Park 2 (Mietereinbauten)	398,8
Im Segment Malta (in T€)	2024
Vorfeld 8	22.800,0
Sky Park II Bürogebäude	14.200,0
Terminalerweiterung	8.200,0
Parkpositionen und Zufahrtsstraßen	4.600,0
VIP Terminal	2.800,0
Im Segment Sonstige Segmente (in T€)	2024
Datenverarbeitungsmaschinen	3.065,8
Einrichtungen E-Mobilität	1.353,0
PV-Anlagen	664,3
Software	806,6

→ 2023:

Im Segment Airport (in T€)	2023
Süderweiterung	18.705,3
Grundstücke	4.324,5
Adaptierungen Exit Entry System Pier Nord, Ost und Busgates	2.689,0
Rollbahnen Lima Pier Ost und West	2.430,7
Modernisierung Sorter Terminal 3	1.363,7
Leitrechner Gepäckförderanlage	832,9
Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen (in T€)	2023
Enteisungsfahrzeuge	1.360,0
VIP Terminal	527,0
Im Segment Retail & Properties (in T€)	2023
Office Park 2	1.802,5
Office Park 4	1.037,9
Im Segment Malta (in T€)	2023
Vorfeld X	11.900,0
Heiz-, Klima- und Ventilatorsystem im Terminal	2.600,0
Schengen Ankunft neu	1.900,0
IT Netzwerk und Server Upgrade	1.500,0
Vorfeld IX	1.400,0
Im Segment Sonstige Segmente (in T€)	2023
PV-Anlagen	7.474,7
Datenverarbeitungsmaschinen	2.790,8

(17) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	130.993,2	39,3	131.032,5
Zugänge	15.458,4	783,2	16.241,6
Umbuchungen ¹	-5.541,9	-36,0	-5.577,9
Abschreibungen	-7.771,2	0,0	-7.771,2
Nettobuchwert zum 31.12.	133.138,5	786,5	133.925,1
Stand zum 31.12.			
Anschaffungskosten	247.870,7	786,5	248.657,2
Kumulierte Abschreibungen	-114.732,1	0,0	-114.732,1
Nettobuchwert	133.138,5	786,5	133.925,1

1) betrifft Umgliederungen ins Sachanlagevermögen

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.	138.573,6	0,0	138.573,6
Zugänge	1.312,7	39,3	1.352,0
Umbuchungen ¹	-428,7	0,0	-428,7
Abgänge	-241,7	0,0	-241,7
Abschreibungen	-8.222,7	0,0	-8.222,7
Nettobuchwert zum 31.12.	130.993,2	39,3	131.032,5
Stand zum 31.12.			
Anschaffungskosten	244.578,8	39,3	244.618,1
Kumulierte Abschreibungen	-113.585,6	0,0	-113.585,6
Nettobuchwert	130.993,2	39,3	131.032,5

1) betrifft Umgliederungen ins Sachanlagevermögen

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

in T€	2024	2023
Mieteinnahmen	19.186,6	18.251,0
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	8.950,2	8.772,9
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	1.071,3	1.199,4

In den als Finanzinvestitionen gehalten Immobilien sind Nutzungsrechte (IFRS 16) mit einem Buchwert von T€ 299,6 (VJ: T€ 306,6) zum 31.12.2024 enthalten. Die Entwicklung ist in Anhangangabe (39) ersichtlich.

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien T€ 163.769,0 (VJ: T€ 186.020,0).

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 2025 (VJ: Budgetierung 2024) und die langfristigen Planungsrechnungen des Strategischen Controllings. Entsprechend der Empfehlung des IAS 40 werden für die großen Bewertungsobjekte externe Bewertungsgutachten eingeholt. Zusätzlich zu den bereits in den Vorjahren eingeholten Gutachten für die Office Parks 1-4 sowie für das Trainingscenter der Austrian Airlines, wurden in diesem Jahr weitere Gutachten für die Cargo-Gebäude 293, 296 und 298 eingeholt. Außerdem wurde eine Wertbestätigung mit aktualisierten Werten für die bereits eingeholten Gutachten zu den Speditionsgebäuden 262 und 263 sowie zur Frachthalle 264 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 1,3% bis 1,9% (VJ: 1,0% bis 3,0%), Belegungsraten für 2025 von 69% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 90% (VJ: 45% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 86%), Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0% (VJ: 0,0%), Steuersatz in Höhe von 23% bis 35% (VJ: 23,0% bis 35,0%), WACC nach Steuern in Höhe von 4,9% bis 7,4% (VJ: 5,0% bis 7,8%).

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.

(18) Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.

in T€	2024	2023
Nettobuchwert zum 1.1.	42.854,2	42.684,3
Anteilige Periodenergebnisse	2.003,8	841,2
Dividendenausschüttung	-827,7	-671,2
Nettobuchwert zum 31.12.	44.030,3	42.854,2

Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind der Anlage „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen. Details siehe unter Anhang Erläuterung (8).

(19) Sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (AC ¹⁾)	3.690,7	2.731,2
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	173,2	166,6
davon ausgereichte Darlehen an at-Equity Unternehmen	1.002,0	0,0
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	2.515,6	2.564,6
Eigenkapitaltitel (FVOCI ²⁾)	5.462,0	5.552,0
davon Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	1,2	1,2
davon sonstige Beteiligungen	112,5	112,5
davon Wertpapiere	5.348,2	5.438,2
	9.152,7	8.283,2

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€ 7,7 (VJ: T€ 21,1) und Mitarbeitern gewährte Darlehen von T€ 173,2 (VJ: T€ 166,6), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 36,8 (VJ: T€ 43,3), eine sonstige Ausleihung an den Betriebsrat der FWAG in Höhe von T€ 550,0 (VJ: T€ 550,0), eine sonstige Ausleihung an den Betriebsrat der VIAS in Höhe von T€ 50,0 (VJ: T€ 50,0) und eine sonstige langfristige Forderung (hinsichtlich Verteilung aus Operate Lease Erträgen) von T€ 1.871,1 (VJ: T€ 1.900,1).

Die Eigenkapitaltitel betreffen längerfristig strategisch gehaltene Wertpapiere (u.a. an der Wiener Börse AG) in Höhe von T€ 5.348,2 (VJ: T€ 5.438,2) sowie Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen und sonstige Beteiligungen von T€ 113,7 (VJ: T€ 113,7), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Kurzfristige Vermögenswerte

(20) Vorräte

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Hilfs- und Betriebsstoffe	8.362,4	7.653,5
	8.362,4	7.653,5

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

(21) Wertpapiere

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Schuldtitel und Fonds (Wertpapiere) (FVPL ¹⁾)	50.722,5	42.083,0
	50.722,5	42.083,0

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

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

(22) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (AC ¹)	77.944,1	61.328,1
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC ¹)	354,0	362,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (AC ¹)	16.680,6	33.802,5
Sonstige Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC ¹)	494.408,1	343.219,5
Forderungen an Finanzamt ²	254,9	874,4
Abgrenzungsposten ²	11.925,5	10.453,3
	601.567,2	450.040,3

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 (37).

Forderungen gegenüber dem Finanzamt betreffen 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€ 494.408,1 (VJ: T€ 343.219,5). Der durchschnittliche Zinssatz für die Veranlagung liegt bei 3,32% (VJ: 3,88%). Die Termineinlagen oder Treasury Bills enthalten keine Veranlagungen in fremden Währungen.

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Abgrenzungen für noch nicht erhaltene Zinsen, Forderungen für Investitionsprämien, Forderungen an Kreditkartenunternehmen.

In den Abgrenzungsposten sind auch Urlaubsvorgriffe enthalten.

(23) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Kassenbestand	340,9	387,3
Schecks	3,6	8,2
Guthaben bei Kreditinstituten	21.743,8	31.508,4
	22.088,3	31.903,8

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei österreichischen Kreditinstituten lag zum 31.12.2024 bei 0,0% (VJ: 0,0%). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

Eigenkapital

(24) 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 31.12.2024 befanden sich 83.874.681 (VJ: 83.874.681) Aktien in Umlauf. Am 31.12.2024 hielt die FWAG 125.319 (31.12.2023: 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.

Der Bilanzgewinn 2024 nach UGB beläuft sich auf € 138.471.268,59 Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2024 vorgeschlagene Dividende beträgt € 1,65 (VJ: € 1,32) pro Aktie in Summe bei 83.874.681 ausschüttungsberechtigter Aktien sind das € 138.393.223,65 (VJ: € 110.714.578,92), der Rest soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

(25) 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.

(26) 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 in der Vergangenheit entstanden sind.
- e) **Rücklage für eigene Anteile:** Die Rücklage für die eigenen Anteile des Unternehmens umfasst die Anschaffungskosten der vom Konzern gehaltenen Anteile des Unternehmens. Am 31.12.2024 hielt der FWAG-Konzern 125.319 (VJ: 125.319) Anteile des Unternehmens.

(27) 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 31.12.2024 ausgewiesen ist.

(28) Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften. Die nicht beherrschenden Anteile an der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) betragen zum Bilanzstichtag 4,15% (VJ: 4,15%) sowie an Malta International Airport p.l.c. und seinen Tochterunternehmen (MIA-Gruppe) durchgerechnet 51,56% (VJ: durchgerechnet 51,56%). Die nicht beherrschenden Anteile an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. betreffen die Anteile des Mitgesellschafters Raiffeisen-InvestGesellschaft 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 Anlagen zum Anhang.

Langfristige Schulden

(29) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Abfertigungen	90.847,0	85.481,8
Pensionen	12.338,7	12.530,5
Jubiläumsgelder	35.668,6	36.091,3
Altersteilzeit	20.637,8	22.570,7
Sonstige übrige Rückstellungen und andere Personalarückstellungen	65.202,1	33.736,7
	224.694,4	190.411,0

Leistungsorientierte Abfertigungspläne österreichischer Konzerngesellschaften

Mitarbeiter, die vor dem 1.1.2003 eingetreten sind, erhalten aufgrund gesetzlicher und kollektivvertraglicher Verpflichtungen im Kündigungsfall bzw. zum Pensionsantritt eine Abfertigung, die sich nach der Anzahl der im Unternehmen geleisteten Dienstjahre und der Höhe des Bezugs zum Zeitpunkt des Ausscheidens bemisst. Für nach dem 31.12.2002 beginnende Dienstverhältnisse besteht kein Anspruch auf eine gesetzliche Abfertigung gegen den Arbeitgeber, sondern es wird die 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 „X. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden“ zu entnehmen.

→ Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2024	2023
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	85.481,8	79.923,8
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	6.555,4	6.637,8
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	6.514,0	6.104,7
davon aus finanziellen Annahmen	-5.045,6	5.022,0
davon aus demografischen Annahmen	6.474,4	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	5.085,2	1.082,7
Abfertigungszahlungen	-7.704,1	-7.184,5
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	90.847,0	85.481,8

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -34.531,0 (VJ: T€-29.515,2). Der Personalaufwand enthält:

in T€	2024	2023
Dienstzeitaufwand	3.865,0	3.717,2
Zinsaufwand	2.690,4	2.920,6
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand¹	6.555,4	6.637,8

1) ohne freiwillige Abfertigungen

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden GJ betragen T€ 8.405,2 (VJ: T€ 6.930,3). Fälligkeitsprofil der Zusagen: Am 31.12.2024 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 8,0 Jahren (VJ: 8,3 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	-6.739,2	7.718,0
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	7.165,9	-6.392,0

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 Langlebkeitsrisiko 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 fünf 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€	2024	2023
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	12.530,5	12.697,3
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	397,9	459,8
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	644,6	632,6
davon aus finanziellen Annahmen	166,3	1.108,3
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	478,3	-475,7
Pensionszahlungen	-1.234,3	-1.259,2
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	12.338,7	12.530,5

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für Pensionsrückstellungen T€ -2.615,8 (VJ: T€ -2.118,6). Der Personalaufwand enthält:

in T€	2024	2023
Dienstzeitaufwand	98,9	109,9
Zinsaufwand	299,0	349,9
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand¹⁾	397,9	459,8

1) Ohne Pensionskassenbeiträge und sonstige Aufwendungen für die Altersversorgung

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.108,5 (VJ: T€ 1.049,1). Fälligkeitsprofil der Zusagen: Am 31.12.2024 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 8,5 Jahren (VJ: 8,9 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	-641,4	708,6
Bezugssteigerung Pensionen	604,6	-550,1

Rückstellungen für Jubiläumsgelder österreichischer Konzerngesellschaften

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

→ Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2024	2023
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	36.091,3	32.143,9
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand/Ertrag	1.755,2	5.304,5
Jubiläumsgeldzahlungen	-2.177,8	-1.357,2
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	35.668,6	36.091,3

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2024	2023
Dienstzeitaufwand	2.269,4	1.984,4
Zinsaufwand	1.090,3	1.158,0
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+)	-1.604,5	2.162,2
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	1.755,2	5.304,5

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€	2024	2023
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	22.570,7	22.949,9
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	5.164,5	6.178,4
Altersteilzeitzahlungen	-7.097,4	-6.557,7
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	20.637,8	22.570,7

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2024	2023
Dienstzeitaufwand	3.455,5	3.535,1
Zinsaufwand	548,7	639,9
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+)	1.160,3	2.003,5
Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand	5.164,5	6.178,4

Sonstige übrige langfristige Rückstellungen und andere Personalrückstellungen

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Andere Personalrückstellungen (Unterauslastung)	15.790,7	19.503,5
Lärmschutzprogramm	19.887,6	0,0
Sonstige übrige Rückstellungen	29.523,8	14.233,2
	65.202,1	33.736,7

Die Position andere Personalrückstellungen 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. Im laufenden Geschäftsjahr wurden von der Rückstellung (kurz- und langfristiger Teil) T€ 1.285,2 verwendet, T€ 3.944,3 aufgelöst aufgrund von Parameteränderungen und Austritten von Mitarbeitern und T€ 1.554,9 neu zugeführt.

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%)	-993,9	1.113,1
Unterauslastungsgrad (+10 %)/(-10%)	3.479,4	-3.921,0

In den sonstigen übrigen Rückstellungen ist der langfristige Teil der in Anhangsangabe (33) dargestellten sonstigen Verpflichtungen und andere langfristigen Rückstellungen dargestellt. Die Veränderung betrifft Umgliederungen aufgrund geänderter Fristigkeit sowie den neu zugeführten Teil von T€ 15.419,1. Bei einem überwiegenden Teil der übrigen Rückstellungen wird erwartet, dass sich diese bis zum Geschäftsjahr 2027 begleichen.

Die FWAG gewährt im Zwei-Pisten-System finanzielle Unterstützung für Lärmschutzmaßnahmen, wie den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen, wenn Grenzwerte überschritten werden. Im Tag-Schutzgebiet liegt der Grenzwert bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB und im Nacht-Schutzgebiet von über 45 dB. Für den langfristigen Teil des im Geschäftsjahr 2024 abgeschlossenen Lärmschutzprogramms wurden T€ 19.887,6 zugeführt. Der FWAG-Konzern erwartet Verwendungen von € 4,0 Mio. p.a. bis zum Geschäftsjahr 2028 danach bis 2032 in Höhe von € 2,0 Mio.

(30) Lang- und kurzfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten (AC ¹)	84,4	92,6
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (AC ¹)	0,0	0,5
Kurzfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	84,4	93,0
Langfristige Leasingverbindlichkeiten (AC ¹)	55.527,6	55.252,2
Langfristige Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	55.527,6	55.252,2
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	55.612,1	55.345,3

Erläuterung der Bewertungskategorie:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

Die Finanzverbindlichkeiten haben sich **im Vorjahr** wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2023	200.000,0	25.000,0	225.000,0
Aufnahme ¹		0,5	0,5
Rückzahlungen	-200.000,0	-25.000,0	-225.000,0
Stand 31.12.2023	0,0	0,5	0,5

1) betrifft im Wesentlichen kurzfristige Kontokorrentkredite

Die Finanzverbindlichkeiten lauten auf Euro, ihre durchschnittliche Verzinsung betrug im Vorjahr 4,64%. Der noch aushaftenden Teil des EIB Darlehen wurde im vorherigen Geschäftsjahr vollständig getilgt. Im aktuellen Geschäftsjahr sind nur Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Leasingverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Leasingverbindlichkeiten	Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2024	55.252,3	92,5	55.344,8
Bewertungseffekte	345,2		345,2
Rückzahlungen		-77,9	-77,9
Umgliederung	-69,9	69,9	0,0
Stand 31.12.2024	55.527,6	84,4	55.612,1

in T€	Langfristige Leasingverbindlichkeiten	Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2023	54.822,2	34,1	54.856,3
Bewertungseffekte	331,7	0,0	331,7
Abgänge	191,0	18,5	209,5
Rückzahlungen		-52,7	-52,7
Umgliederung	-92,6	92,6	0,0
Stand 31.12.2023	55.252,3	92,5	55.344,8

Die durchschnittliche Verzinsung der Leasingverbindlichkeiten beträgt 4,04% (VJ: 4,06%).

(31) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Andere finanzielle Verbindlichkeiten (AC ¹)	5.723,2	1.957,9
Abgrenzungsposten ²	20.062,4	21.943,6
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	2.396,1	2.441,6
	28.181,7	26.343,1

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 beantragten COVID-19-Investitionsprämien werden wie die Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlagen erfolgswirksam erfasst.

(32) Latente Steuern

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	9.070,4	5.101,8
Rückstellungen für Abfertigungen	8.083,6	7.873,0
Rückstellungen für Pensionen	1.650,0	1.698,8
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	3.115,1	3.514,3
Sonstige Verbindlichkeiten	6.896,1	6.560,0
Sonstige Rückstellungen	3.092,5	884,8
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	628,5	553,7
	32.536,1	26.186,2
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	42.912,3	44.851,3
Schuldtitle und Eigenkapitaltitle	1.250,7	1.584,3
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	213,3	300,1
	44.376,3	46.735,7
Steuerabgrenzung (saldiert)	-11.840,2	-20.549,5

Die aktive latente Steuerabgrenzung der sonstigen Verbindlichkeit von T€ 6.896,1 (VJ: T€ 6.560,0) enthält den saldierten Effekt von aktiven und passiven Steuerabgrenzungen (T€ 4.314,4 VJ: T€ 3.864,2) am Standort Malta hinsichtlich einer Leasingverbindlichkeit (aktive Steuerabgrenzung: T€ 19.151,8 VJ: T€ 19.031,0) und eines Right-of-Use assets (passive Steuerabgrenzung: T€ 14.837,4 VJ: T€ 15.166,8).

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€	2024	2023
Stand zum 1.1.	26.186,2	23.166,2
Erfolgswirksame Veränderungen	4.704,3	1.466,0
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	1.645,6	1.554,0
Stand zum 31.12.	32.536,1	26.186,2

→ Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2024	2023
Stand zum 1.1.	46.735,9	50.316,9
Erfolgswirksame Veränderungen	-2.338,7	-3.666,2
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Bewertung von Eigenkapitaltitle (FVOCI)	-20,7	85,1
Stand zum 31.12.	44.376,5	46.735,9

Bei der Berechnung der tatsächlichen und latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde ein Körperschaftsteuersatz von 23% (VJ: 24% und 23%) bzw. für Malta von 35% angewandt. Für das Geschäftsjahr 2023 wäre ein Steuersatz (bei der latenten Steuer) von 24% anzuwenden gewesen,

aufgrund von Unwesentlichkeit wurde 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 % und für die Slowakei 21 %) 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€ 5.780,3 (VJ: T€ 4.553,2), welche zu passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 1.329,5 (VJ: T€ 1.047,2) führen würden. Zum 31.12.2024 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 12,8 (VJ: T€ 12,8) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge.

Kurzfristige Schulden

(33) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	2024	2023
Andere Personalansprüche	11.169,1	9.669,1
Ertragsteuern	79.747,1	71.537,4
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	80.828,4	56.547,6
Sonstige übrige Rückstellungen	43.067,0	34.338,4
	214.811,5	172.092,6

→ Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024

in T€	1.1.2024	Verbrauch	Auflösung	Zuweisung ¹	31.12.2024
Andere Personalansprüche	9.669,1	-5.899,6	-156,5	7.556,0	11.169,1
Ertragsteuern	71.537,4	-71.457,1	0,0	79.666,8	79.747,1
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	56.547,6	-42.912,0	-301,1	67.493,8	80.828,4
Sonstige übrige Rückstellungen	34.338,4	-8.203,0	-5.291,6	22.223,2	43.067,0
	172.092,6	-128.471,7	-5.749,2	176.939,8	214.811,5

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€ 2.586,6 (VJ: T€ 2.598,4) 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 und beinhalten im laufenden Geschäftsjahr auch den kurzfristigen Teil des in Anhangangabe (29) erläuterten Lärmschutzprogramms in Höhe von T€ 4.039,8.

(34) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Gegenüber Dritten (AC ¹)	50.471,0	38.938,5
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC ¹)	6,5	81,0
	50.477,5	39.019,5

Erläuterung der Bewertungskategorie:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

(35) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2024	31.12.2023
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	2.042,5	10.511,9
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	87.999,0	27.230,2
Abgerechnete Ermäßigungen	1.513,9	34.002,5
Kreditorische Debitoren	2.993,9	2.831,1
Erhaltene Anzahlungen (Vertragsverbindlichkeit)	9.925,5	17.282,7
Andere sonstige Verbindlichkeiten	10.474,4	9.092,1
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (AC¹)	114.949,0	100.950,5
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern ²	5.054,3	6.657,2
Nicht konsumierte Urlaube ²	5.313,3	4.728,7
Abgrenzungsposten Löhne ²	9.864,2	10.214,7
Andere Abgrenzungsposten ²	2.847,8	2.883,8
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit ²	9.223,4	8.406,9
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	350,1	332,9
	147.602,1	134.174,8

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, abgerechnete Ermäßigungen wurden zum Stichtag bereits gewährt jedoch noch nicht ausbezahlt.

Die erhaltenen Anzahlungen betreffen Vorauszahlungen für Leistungen die durch die Flughafen-Wien-Gruppe erst zu erbringen sind und entsprechen daher einer Vertragsverbindlichkeit. Der zum 31.12.2023 in den Vertragsverbindlichkeit enthaltene Betrag von T€ 17.287,7 wurde im Geschäftsjahr 2024 als Umsatzerlöse erfasst.

In den anderen sonstigen Verbindlichkeiten werden u.a. offene Zahlungsverpflichtungen aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren in Höhe von T€ 360,1 (V): T€ 360,1) ausgewiesen. Die anderen Abgrenzungen betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der von der Austro Control GmbH geleisteten Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm.

VII Konzern Geldflussrechnung

(36) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt, der Finanzmittelbestand wird in Anhangläuterung (23) dargestellt. Zins- sowie Dividendeneinzahlungen (und Zinsauszahlungen) 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 Geschäftsjahr zahlungswirksam wurden, wurden T€ 19.965,9 (VJ: T€ 9.167,6) zu den Auszahlungen für Anlagenzugänge abgerechnet (VJ: abgerechnet). Zurückzuführen ist diese Abrechnung aufgrund Leistungsabgrenzungen betreffend der Bautätigkeit im Konzern. Im Geschäftsjahr 2023 wurde eine Vorfälligkeitsentschädigung von T€ 9.935,3 hinsichtlich der frühzeitigen Tilgung des EIB-Darlehens fällig, die Zahlung wurde der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet.

VIII Finanzinstrumente und Risikomanagement

(37) 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 Forderungen sowie Vertragsvermögenswerte, die über die Laufzeit erwarteten, Kreditverluste (Stufe 2) herangezogen. Die Methodik ist im Kapitel X. „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 31.12.2024 wie folgt ermittelt:

31.12.2024 in T€	gewichteter Verlust	Bruttoforderung ¹	Wertberichtigung	Credit Impaired ²
ohne Verzug	0,91%	79.083,8	716,5	Ja & Nein
bis 1 Monat	1,80%	15.027,2	269,9	Ja & Nein
bis 3 Monate	12,25%	1.747,6	214,0	Ja & Nein
bis 6 Monate	15,08%	758,5	114,4	Ja & Nein
bis 12 Monate	6,99%	1.133,3	79,2	Ja & Nein
über 12 Monate	74,57%	1.942,0	1.448,0	Ja
Summe		99.692,4	2.842,0	

- 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)

31.12.2023 in T€	gewichteter Verlust	Bruttoforderung ¹	Wertberichtigung	Credit Impaired ²
ohne Verzug	1,00%	71.524,3	716,2	Ja & Nein
bis 1 Monat	3,09%	11.479,1	354,7	Ja & Nein
bis 3 Monate	5,41%	4.029,4	218,2	Ja & Nein
bis 6 Monate	35,44%	856,7	303,6	Ja & Nein
bis 12 Monate	68,42%	577,1	394,9	Ja & Nein
über 12 Monate	52,58%	23.017,3	12.103,1	Ja
Summe		111.484,0	14.090,7	

- 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 im Geschäftsjahr 2023 in den Zeitbändern bis 6 Monaten und über 12 Monaten ist anzumerken, dass es sich u.a. um sonstige Forderungen aus COVID-19 Unterstützungsmaßnahmen und Kurzarbeit handelt. Die dafür gebildeten Einzelwertberichtigungen der

Stufe 3 wurden im Geschäftsjahr 2024 verwendet oder wertaufgeholt (aufgelöst). Vergleiche auch Anhangsangabe (7).

in T€	2024			Summe
	12 Monats ECL	Life Time ECL ¹	Credit Impairment ²	
	Stage 1	Stage 2	Stage 3	
Stand 1.1.	0,0	854,7	13.235,9	14.090,7
Dotierung		331,8	433,9	765,7
Verwendung			-5.763,7	-5.763,7
Auflösung		0,0	-6.250,6	-6.250,6
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired ³		-119,1	119,1	0,0
Stand 31.12.	0,0	1.067,4	1.774,6	2.842,0

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

in T€	2023			Summe
	12 Monats ECL	Life Time ECL ¹	Credit Impairment ²	
	Stage 1	Stage 2	Stage 3	
Stand 1.1.	0,0	469,7	11.105,1	11.574,8
Dotierung		619,5	2.651,9	3.271,4
Verwendung			-350,4	-350,4
Auflösung			-405,1	-405,1
Transfer to lifetime ECL				0,0
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired ³		-234,5	234,5	0,0
Stand 31.12.	0,0	854,7	13.235,9	14.090,7

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 2024 wertberichtigten („Credit impaired“) Forderungen unterliegen weiterhin Eintreibungsmaßnahmen.

Von den vorstehenden Wertminderungsaufwendungen von T€ 2.842,0 (VJ: T€ 14.090,7) betreffen T€ 2.435,6 (VJ: T€ 1.854,9) Forderungen aus Kundenverträgen und T€ 406,3 (VJ: T€ 12.235,8) Forderungen, die nicht aus Verträgen mit Kunden stammen.

Schuldinstrumente, die nicht Forderungen betreffen

Alle Schuldinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, gelten als „mit geringem Ausfallsrisiko 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 X. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ ersichtlich. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, umfassen Termineinlagen, kurzfristige Wertpapiere, Treasury Bills 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:

2024 in T€	Buchwert	Brutto-Cashflows				Zinssatz ¹
	31.12.2024	gesamt zum 31.12.2024	< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
Leasingverbindlichkeiten	55.612,1	129.964,5	1.922,2	8.026,7	120.015,6	4,06%
Lieferantenverbindlichkeiten	50.477,5	50.477,5	50.477,5			
Sonstige Verbindlichkeiten	120.672,2	120.672,2	114.949,0	5.723,2		
Summe	226.761,8	301.114,2	167.348,8	13.749,8	120.015,6	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag

2023 in T€	Buchwert	Brutto-Cashflows				Zinssatz ¹
	31.12.2023	gesamt zum 31.12.2023	< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
Variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0	0,00%
Leasingverbindlichkeiten	55.344,8	131.903,5	1.928,3	7.711,1	122.264,1	4,06%
Lieferantenverbindlichkeiten	39.019,5	39.019,5	39.019,5			
Sonstige Verbindlichkeiten	113.123,1	113.123,1	111.165,2	1.957,9		
Summe	207.487,9	284.046,6	152.113,5	9.669,0	122.264,1	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte.

Im vorherigen Geschäftsjahr wurde der EIB-Kreditvertrag (aushaftend: T€ 225.000,0) vollständig getilgt.

Einbezogen wurden alle 31.12.2024 bestehenden Instrumente, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden im Vorjahr unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31.12.2024 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

Das Management geht davon aus, dass – abgesehen von den unten dargestellten Ausnahmen – die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt werden, im Wesentlichen den beizulegenden Zeitwerten entsprechen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten und entsprechen daher im Wesentlichen den Zeitwerten. Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben ebenso vorwiegend kurze Restlaufzeiten, sodass die bilanzierten Werte annähernd die beizulegenden Zeitwerte darstellen. Der beizulegende Zeitwert des Fonds der Kategorie FVP bezieht sich auf börsennotierte Fonds (Stufe 1). 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 (im Vorjahr) 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 vorgenommen.

Bewertungsverfahren und Inputfaktoren:

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

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

Für die Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) der Stufe 3 wird ein kapitalwertorientiertes Bewertungsmodell angewandt. Das Bewertungsmodell berücksichtigt den Barwert der erwarteten Dividendenausschüttungen, abgezinst mit einem risikoadjustierten Abzinsungssatz. Die wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren der Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) der Stufe 3 sind: Erwartete zukünftige Zahlungsströme aus Dividenden 31.12.2024; rund T€ 430,0 p.a. (VJ: T€ 440,0 p.a.) und risikoadjustierter Abzinsungssatz 31.12.2024: 8,29% (VJ: 8,29%). Die aus diesen Eigenkapitalinstrumenten erhaltenen Dividenden im laufenden Geschäftsjahr betragen T€ 768,6 (VJ: T€ 409,8).

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
Diskontierungssatzes +/- 0,5%	5.802,0	5.162,0

Stufe 3-Bewertung von Finanzinstrumenten:

in T€	
Buchwert 1.1.2024	5.552,0
Zugänge	0,0
Bewertungsergebnis (im sonstigen Ergebnis in den sonstigen Rücklagen erfasst)	-90,0
Buchwert 31.12.2024	5.462,0

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 Zahlungsmit- teläquivalente						
31. Dezember 2024											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Schuldtitle (Wertpapiere)	FVPL		20.515,0			20.515,0		20.515,0		20.515,0	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Fonds (Wertpapiere)	FVPL		30.207,5			30.207,5	30.207,5			30.207,5	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Eigenkapitaltitle (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	5.462,0				5.462,0			5.462,0	5.462,0	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			77.944,1		77.944,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Forderungen ggb. Assoziierten Unternehmen ¹	AC			354,0		354,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen ¹	AC	1.871,1		16.680,6		18.551,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Veranlagungen (Termingelder und Treasury Bills) ¹	AC	0,0		494.408,1		494.408,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	1.819,7				1.819,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC				22.088,3	22.088,3					Nominalwert = Zeitwert
Kein Finanzinstrument											
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.			12.180,4		12.180,4					
		9.152,7	50.722,5	601.567,2	22.088,3	683.530,7					

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 Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente						
31. Dezember 2023											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Schuldtitle (Wertpapiere)	FVPL		20.515,0			20.515,0		20.515,0		20.515,0	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Fonds (Wertpapiere)	FVPL		21.568,0			21.568,0	21.568,0			21.568,0	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Eigenkapitaltitle (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	5.552,0				5.552,0			5.552,0	5.552,0	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			61.328,1		61.328,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Forderungen ggb. Assoziierten Unternehmen ¹	AC			362,5		362,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen ¹	AC	1.900,1		33.802,5		35.702,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Veranlagungen (Termingelder und Trasury Bills) ¹	AC	0,0		343.219,5		343.219,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	831,1				831,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Schuldtitle (Wertpapiere) ¹	AC					0,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC				31.903,8	31.903,8					Nominalwert = Zeitwert
Kein Finanzinstrument											
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.			11.327,7		11.327,7					
		8.283,2	42.083,0	450.040,4	31.903,8	532.310,4					

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 2024												
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert												
n. a.												
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert												
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				50.477,5		50.477,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	55.527,6		84,4			55.612,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		5.723,2			114.949,0	120.672,2					Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden												
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		22.458,5			32.653,1	55.111,6					
		55.527,6	28.181,7	84,4	50.477,5	147.602,1	281.873,4					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

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

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 2023												
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert												
n. a.												
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert												
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				39.019,5		39.019,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
Finanzverbindlichkeiten	AC			0,5			0,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	55.252,2		92,6			55.344,8					Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		1.957,9			111.165,2	113.123,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden												
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		24.385,2			23.009,5	47.394,7					
		55.252,2	26.343,1	93,0	39.019,5	134.174,8	254.882,6					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

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

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2024 in T€	Aus der Folgebewertung							Nettoergebnis
	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungsum- rechnung	Wertaufholung	Aus Abgang	
Zahlungsmittel und Äquivalente	0,6	-1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert bewert- et werden (FVOCI und FVPL)	1.846,6	0,0	207,5	-90,0	0,0	0,0	178,0	295,5
davon Schuldtitel (Wertpapiere)	1.078,0	0,0	207,5	0,0	0,0	0,0	178,0	
davon Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	768,6	0,0	0,0	-90,0	0,0	0,0	0,0	
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	16.158,2	0,0	0,0	0,0	-0,3	4.655,1	0,0	4.654,8
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	0,0	-625,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Leasingverbindlichkeiten		-2.220,5						
Summe	18.005,5	-2.847,9	207,5	-90,0	-0,3	4.655,1	178,0	4.950,3

Erläuterung: In den Erträgen aus der Auflösung für Wertberichtigungen sind Aufwendungen in Höhe T€ 829,8 an sonstigen Forderungsausfällen enthalten. Das Nettoergebnis (Summe) enthält nicht die Erträge und Aufwendungen aus Zinsen und Dividenden.

2023 in T€	Aus der Folgebewertung							Nettoergebnis
	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungsum- rechnung	Wertberichtigung	Aus Abgang	
Zahlungsmittel und Äquivalente	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert bewert- et werden (FVOCI und FVPL)	1.434,3	0,0	1.571,0	370,0	0,0	0,0	0,0	1.941,0
davon Schuldtitel (Wertpapiere)	1.024,5	0,0	1.571,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
davon Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	409,8	0,0	0,0	370,0	0,0	0,0	0,0	
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	14.827,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-2.877,8	17,3	-2.860,5
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	0,0	-9.880,8	0,0	0,0	0,4	0,0	-9.935,3	-9.934,9
Leasingverbindlichkeiten		-2.144,4						
Summe	16.263,1	-12.025,2	1.571,0	370,0	0,4	-2.877,8	-9.918,0	-10.854,5

Erläuterung: In den Aufwendungen für Wertberichtigungen sind T€ 11,6 an Forderungsausfällen enthalten. Das Nettoergebnis (Summe) enthält nicht die Erträge und Aufwendungen aus Zinsen und Dividenden.

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€ 2.847,9 (VJ: T€ 12.025,2) 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 Wiener Börse AG. Es wurden im Geschäftsjahr Bewertungen in Höhe von minus T€ 90,0 (VJ: plus T€ 370,0) bzw. netto abzüglich latenter Steuern minus T€ 69,3 (VJ: plus T€ 284,9) erfasst. Nähere Angaben sind im Kapitel X. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ ersichtlich. Im vorherigen Geschäftsjahr wurde das EIB Darlehen (AC) vollständig getilgt, die Vorfälligkeitsentschädigung von T€ 9.935,3 wurde im sonstigen Finanzergebnis ausgewiesen und ist im Nettoergebnis als Abgang dargestellt.

(38) 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 Anhanglerläuterung (37) 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, steigender Energiepreise, einer hohen Finanzmarkvolatilität sowie einer andauernd hohen Inflation erhöhten sich Einzelwertberichtigungen der Stufe 3, eine Entwicklung ist in der Anhanglerläuterung (37) 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 50,8% (VJ: 51,4%) 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 Anhanglerläuterungen (37) und bezüglich sonstiger finanzieller Verpflichtungen und Risiken unter der Anhanglerläuterung (40) 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. 2024 hatte der FWAG-Konzern wie im Vorjahr 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 eingeht. Den Währungssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde: Wesentliche originäre monetäre Finanzinstrumente wie Forderungen, verzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Fremdkapitalinstrumente, flüssige Mittel oder verzinsliche Schulden sind vorwiegend unmittelbar in funktionaler Währung denominated. Währungskursänderungen haben daher im Wesentlichen keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital. Zinserträge und -aufwendungen aus Finanzinstrumenten werden ebenfalls überwiegend direkt in funktionaler Währung erfasst. Daher können auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf die betrachteten Größen entstehen, das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den FWAG-Konzern ist zum Abschlussstichtag als nicht wesentlich anzusehen.

Sonstige Preisrisiken

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung zu Marktrisiken auch Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf Preise von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen insbesondere Börsenkurse oder Indizes in Frage. Die Auswirkungen solcher Änderungen sind unter der Anhangsangabe (37) 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. Neben den direkten Auswirkungen durch die Klimaveränderungen ist die FWAG auch einer Reihe von regulatorischen Risiken durch neue Gesetze zur Eindämmung des Klimawandels ausgesetzt. Auch diese Auswirkungen werden in der Unternehmensstrategie, im Unternehmensplan und in den Impairment-Tests entsprechend berücksichtigt. Hinsichtlich Umwelt- und Klimarisiken sowie Chancen sind auch die Ausführungen im Kapitel Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen zu beachten.

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 Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€		2024	2023
+	Liquide Mittel	22.088,3	31.903,8
+	Kurzfristige Veranlagungen ¹	494.408,1	343.219,5
+	Kurzfristige Wertpapiere	50.722,5	42.083,0
-	Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	-55.612,1	-55.345,3
=	Nettoliiquidität	511.606,9	361.861,1
./.	Buchwert Eigenkapital	1.667.171,4	1.556.421,4
=	Gearing (in %)	-30,7	-23,2

1) Die kurzfristigen Veranlagungen betreffen sonstige Veranlagungen, Termingelder und im Vorjahr auch 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 Geschäftsjahr wie auch im Vorjahr betrug das Verhältnis null aufgrund der Nettoliiquidität. Weder die FWAG noch ihre Tochterunternehmen unterliegen externen Mindestkapitalanforderungen.

IX Sonstige Angaben

(39) Leasing-Verhältnisse

(39 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€	2024	2023
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	170.627,2	154.995,6
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	69.665,2	63.289,2
Künftige Mindestleasingzahlungen:		
Weniger als ein Jahr	168.409,6	128.045,8
Ein bis zwei Jahre	157.454,2	122.181,9
Zwei bis drei Jahre	117.977,7	110.002,5
Drei bis vier Jahre	79.076,2	64.188,5
Vier bis fünf Jahre	66.252,9	53.807,0
Mehr als fünf Jahre	202.081,7	227.112,5

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 1.1.2024	99.169,8	297,8	99.467,6
Zugänge	731,1	0,0	731,1
Abgänge	-595,2	0,0	-595,2
Umbuchungen	-564,8	0,0	-564,8
Abschreibungen	-6.515,1	-21,9	-6.537,0
Nettobuchwert zum 31.12.2024	92.225,9	275,8	92.501,7
Stand zum 31.12.2024			
Anschaffungskosten	182.743,2	1.273,2	184.016,3
Kumulierte Abschreibungen	-90.517,3	-997,3	-91.514,6
Nettobuchwert zum 31.12.2024	92.225,9	275,8	92.501,7

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2023	103.035,4	395,2	103.430,6
Zugänge	158,6	0,0	158,6
Umbuchungen	1.981,8	0,0	1.981,8
Abschreibungen	-6.005,9	-97,4	-6.103,3
Nettobuchwert zum 31.12.2023	99.169,8	297,8	99.467,6
Stand zum 31.12.2023			
Anschaffungskosten	183.963,1	1.273,2	185.236,3
Kumulierte Abschreibungen	-84.793,3	-975,4	-85.768,7
Nettobuchwert zum 31.12.2023	99.169,8	297,8	99.467,6

Finance Leasing

Im Konzernabschluss 2024 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.

(39 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 von Grundstücken am Standort Wien, Miete von Grundstücken und flughafenspezifischen Immobilien am Standort Malta (inkl. Aerodrome Licence), Miete von Kombinations- und Kopiergeräten, sowie andere Nutzungsrechte:

→ Nutzungsrechte, die als immaterielle Vermögenswerte dargestellt werden

in T€	Konzessionen und Rechte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024		
Nettobuchwert zum 1.1.2024	9.639,1	9.639,1
Abschreibungen	-221,6	-221,6
Nettobuchwert zum 31.12.2024	9.417,5	9.417,5

in T€	Konzessionen und Rechte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023		
Nettobuchwert zum 1.1.2023	9.860,6	9.860,6
Abschreibungen	-221,6	-221,6
Nettobuchwert zum 31.12.2023	9.639,1	9.639,1

Zum 31.12.2024 sind in den immateriellen Vermögenswerte Nutzungsrechte in Höhe von T€ 9.417,5 (VJ: T€ 9.639,1) enthalten. Siehe dazu auch Anhangangabe (15).

→ Nutzungsrechte, die als Sachanlagen dargestellt werden

in T€	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2024			
Nettobuchwert zum 1.1.2024	71.492,7	195,9	71.688,6
Abschreibungen	-2.274,0	-60,7	-2.334,6
Nettobuchwert zum 31.12.2024	69.218,7	135,3	69.354,0

in T€	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023			
Nettobuchwert zum 1.1.2023	73.765,4	20,7	73.786,1
Zugänge	0,0	209,5	209,5
Abschreibungen	-2.272,8	-34,2	-2.307,0
Nettobuchwert zum 31.12.2023	71.492,7	195,9	71.688,6

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 57 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 31.12.2024		
Nettobuchwert zum 1.1.2024	306,6	306,6
Abschreibungen	-7,0	-7,0
Nettobuchwert zum 31.12.2024	299,7	299,7

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2023		
Nettobuchwert zum 1.1.2023	313,6	313,6
Abschreibungen	-7,0	-7,0
Nettobuchwert zum Q11 Q20 31.12.2023	306,6	306,6

→ In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge

in T€	2024	2023
Abschreibungen aus Leasingverhältnissen	2.563,2	2.535,6
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	2.191,6	2.144,4
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	805,3	336,2
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	607,9	345,1
Aufwendungen, die nicht unter IFRS 16 fallen und in Anhangsangebe (6) unter Miet- und Pacht- und Lizenzaufwand angeführt sind	3.952,6	3.463,9

→ In der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge

in T€	2024	2023
Gesamte Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse	1.924,3	1.892,5

(40) 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€ 378,5 (VJ: T€ 291,1). Zum Bilanzstichtag bestanden betreffend Malta International Airport p.l.c. Streitigkeiten mit der maltesischen Regierung (Streitwert: rund € 8,3 Mio., VJ: rund € 7,5 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 31.12.2024 auf rund € 20,4 Mio. (VJ: rund € 20,4 Mio.) beläuft. Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Anhangelerläuterung (29). Es gibt für das Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. eine Finanzierungszusage für die Beschaffung neuer Zuggarnituren in Höhe von rund € 30,0 Mio., im laufenden Geschäftsjahr wurden davon T€ 1.002,0 als Darlehen in Anspruch genommen. Vergleiche dazu auch die Erläuterungen in Anhangangabe (42). Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 0,7 Mio. (VJ: € 0,9 Mio.) für Sachanlagen in Höhe von € 364,9 Mio. (VJ: € 436,5 Mio.).

(41) 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 2024 wie folgt verändert:

	Inland	Ausland	Gesamt
Flughafen Wien AG	1	0	1
Tochterunternehmen			
31.12.2023	27	10	37
Zugang	2	0	2
31.12.2024	29	10	39
At-Equity-bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2023 = 31.12.2024	1	1	2
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2023 = 31.12.2024	1	0	1
Konsolidierungskreis 31.12.2023	30	11	41
Konsolidierungskreis 31.12.2024	32	11	43

Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. werden nach der at-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, obwohl die FWAG unmittelbar oder mittelbar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt. Diese Gesellschaften werden gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

Am Flughafen Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen) hielt die FWAG per 31.12.2024 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.

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

→ Änderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2024

Mit Errichtungserklärung vom 7. Mai 2024 wurde die Tochtergesellschaft Vienna Airport Logistics GmbH gegründet und in den Vollkonsolidierungskreis aufgenommen. Gegenstand der Gesellschaft ist das Errichten, Betreiben und Vermarkten eines zentralen Logistiklagers insbesondere für die am Flughafen Wien betriebenen Flughafen Shops, Restaurants und Automaten sowie den Lounges und Dienstleistern. Die Gesellschaft ist dem Segment „Retail & Properties“ zugeordnet.

Mit Errichtungserklärung vom 4. November 2024 wurde die Tochtergesellschaft Vienna Airport Maintenance Services GmbH gegründet und in den Vollkonsolidierungskreis aufgenommen. Gegenstand der Gesellschaft ist die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Reinigung, des Winterdienstes und der Grünflächenbetreuung sowie die Betreuung des Kofferwagenservice. Die Gesellschaft ist dem Segment „Sonstige Segmente“ zugeordnet.

Erstkonsolidierung	Gründung	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Vienna Airport Logistics GmbH	07.05.2024	Vollkonsolidierung	100%	Neugründung
Vienna Airport Maintenance Services GmbH	12.11.2024	Vollkonsolidierung	100%	Neugründung

→ Änderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2023

Im Geschäftsjahr 2023 gab es keine Änderung des Konsolidierungskreises.

(42) 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 43,4%) 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.

in T€	31.12.2024	31.12.2023
FWAG-Konzern zu assoziierte Unternehmen:		
SCA Schedule Coordination Austria GmbH		
Forderung	110,7	87,5
Verbindlichkeit	0,0	5,0
Umsatz	698,3	648,9
Sonstige Aufwendungen	106,4	77,5
Gemeinschaftsunternehmen (at Equity):		
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.		
Forderung	239,7	269,5
Ausgereichte Darlehen	1.002,0	0,0
Verbindlichkeit	2.042,5	10.582,3
Umsatz	1.723,9	1.673,5
Sonstige Aufwendungen	116,1	153,8
Letisko Kosice - Airport Kosice, a.s.		
Forderung	5,3	7,4
Verbindlichkeit	0,0	0,0
Umsatz	7,8	3,5
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. Hinsichtlich der Finanzierungszusagen an das Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. wird auf Anhangelerläuterung (40) verwiesen. 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 Anhangelerläuterung (43) entnommen werden.

(43) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

→ Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände und Geschäftsführer):

	2024	2023
Arbeiter	3.198	3.088
Angestellte	2.139	1.986
	5.337	5.074

Die Mitglieder des Vorstands der FWAG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand 2024 und 2023 folgende Vergütungen (Auszahlungen):

→ Bezüge Vorstand 2024 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2024	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2024	Erfolgsabhängige langfristige Bezüge	Gesamtbezüge 2024
	904,4	583,9	12,5	330,8	1.831,6

→ Bezüge Vorstand 2023 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2023	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2023	Erfolgsabhängige langfristige Bezüge	Gesamtbezüge 2023
	863,8	523,7	13,5	755,7	2.156,5

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€ 581,6 (VJ): T€ 533,3).

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 2024

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Fixe und erfolgsabhängige Jahresbezüge	213,7	1.891,9	3.819,2
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	202,2	37,7
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	35,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	74,7
Summe	213,7	2.094,1	3.967,3

→ Aufwendungen des Geschäftsjahres 2023

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Fixe und erfolgsabhängige Jahresbezüge	193,6	1.741,0	4.073,1
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	321,5	36,2
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	32,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	65,7
Summe	193,6	2.062,5	4.207,6

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 213,7 (VJ): T€ 193,6) geleistet.

(44) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bekannt, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31.12.2024 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gebucht oder gemäß IAS 10 offengelegt werden müssten.

X Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden

(45) Bewertungsgrundlagen

Der Konzernabschluss ist prinzipiell zu fortgeführten historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden 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.

(46) Konsolidierungsgrundsätze

Tochterunternehmen

Der Konzernabschluss beinhaltet den Abschluss des Mutterunternehmens und der von ihm beherrschten Unternehmen. Insbesondere beherrscht der Konzern ein Beteiligungsunternehmen dann und nur dann, wenn er alle nachfolgenden Eigenschaften hat: die Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen (d. h. der Konzern hat aufgrund aktuell bestehender Rechte die Möglichkeit, diejenigen Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens zu steuern, die einen wesentlichen Einfluss auf dessen Rendite haben) sowie eine Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen und die Fähigkeit, seine Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen dergestalt zu nutzen, dass dadurch die Rendite des Beteiligungsunternehmens beeinflusst wird. Besitzt der Konzern keine Mehrheit der Stimmrechte oder damit vergleichbarer Rechte an einem Beteiligungsunternehmen, berücksichtigt er bei der Beurteilung, ob er die Verfügungsgewalt an diesem Beteiligungsunternehmen hat, alle relevanten Sachverhalte und Umstände, hierzu zählen u. a.: Eine vertragliche Vereinbarung mit den anderen Stimmberechtigten, Rechte, die aus anderen vertraglichen Vereinbarungen resultieren, Stimmrechte und potenzielle Stimmrechte des Konzerns. Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der drei Beherrschungselemente verändert haben, muss der Konzern erneut prüfen, ob er ein Beteiligungsunternehmen beherrscht. Die Konsolidierung eines Tochterunternehmens beginnt an dem Tag, an dem der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt. Sie endet, wenn der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen verliert. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von Tochtergesellschaften wurden, sofern notwendig, gegenüber den lokalen Rechnungslegungsvorschriften angepasst, um eine konzern einheitliche Bilanzierung zu gewährleisten. Konzerninterne Salden, Geschäftsvorfälle, Erträge und Aufwendungen werden in voller Höhe eliminiert. Gewinne oder Verluste aus konzerninternen Geschäftsvorfällen, die im Buchwert von Vermögenswerten wie Vorräten und Anlagevermögen enthalten sind, werden in voller Höhe eliminiert. Änderungen der Beteiligungsquote, die zu keinem Verlust der Beherrschung über das Tochterunternehmen führen, werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen den bezahlten Leistungen und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst. Nach IFRS erfolgt die Bilanzierung erworbener

Tochterunternehmen nach der Erwerbsmethode. Die Anschaffungskosten des Erwerbs entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der hingegebenen Vermögenswerte, der ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Erwerbsbezogene Kosten werden aufwandswirksam erfasst. Im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses identifizierbare Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden bei der Erstkonsolidierung mit ihren beizulegenden Zeitwerten im Erwerbszeitpunkt bewertet. Als Firmenwert wird grundsätzlich der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwerts der Gegenleistung, dem Wert der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen sowie dem beizulegenden Zeitwert jeglicher vorher gehaltener Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens bewertet. Im Falle des Erwerbs zu einem Preis unter dem Marktwert, d.h. die Anschaffungskosten sind geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, ist dieser passive Unterschiedsbetrag, nach nochmaliger Überprüfung, direkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Nicht beherrschende Anteile werden in der Konzernbilanz innerhalb des Eigenkapitals als gesonderter Posten ausgewiesen.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinschaftliche Führung der Entscheidungsprozesse. Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte am Nettovermögen des Gemeinschaftsunternehmens besitzen. Gemeinschaftliche Führung ist die vertraglich vereinbarte Teilhabe an der Beherrschung über eine Vereinbarung, die nur dann besteht, wenn Entscheidungen über die relevanten Aktivitäten die einstimmige Zustimmung der an der gemeinschaftlichen Führung beteiligten Partnerunternehmen erfordern. Die Überlegungen, die zur Bestimmung des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Führung angestellt werden, sind mit denen vergleichbar, die zur Bestimmung der Beherrschung von Tochterunternehmen erforderlich sind. Die Anteile des Konzerns an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert. Nach der Equity-Methode werden die Anteile an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem FWAG-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung, um Ausschüttungen sowie um Kapitalein- oder -auszahlungen erhöht oder vermindert. Der mit einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen verbundene Firmenwert ist im Buchwert des Anteils enthalten und wird nicht planmäßig abgeschrieben. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst.

Der gesamte Buchwert des Anteils wird immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn die Anwendung der Vorschriften des IFRS 9 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte.

(47) 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	15-60
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 (17).

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

Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Können den Vermögenswerten keine eigenen, von anderen Vermögenswerten unabhängig generierten erwarteten künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten Cash Generating Unit der Vermögenswerte zu prüfen. Liegt der erzielbare Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte entsprechend zugeschrieben. Der erzielbare Betrag der Cash Generating Unit (CGU) entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert bzw. beizulegendem Zeitwert abzüglich Abgangskosten. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der

zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts wird aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Marktpreisen bzw. anderen Inputfaktoren der Stufe 1 ebenso ein Discounted-Cashflow-Verfahren angewendet, jedoch unter Berücksichtigung von Markterwartungen hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und des Abzinsungssatzes. Die Vermögenswerte des FWAG-Konzerns werden so lange mit anderen Vermögenswerten zusammengefasst, bis eine Gruppe entsteht, die Mittelzuflüsse erzeugt, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sind. Eine derartige Gruppe wird als Cash Generating Unit (CGU) bezeichnet. Bei der Interpretation der Unabhängigkeit der Mittelzuflüsse orientieren wir uns am Konzept der gegenseitigen (komplementären) produktions- oder dienstleistungstechnischen Leistungsbeziehungen bzw. rechtlichen Abhängigkeiten zwischen einzelnen Vermögenswerten, berücksichtigen aber auch die Art und Weise, in der Investitionsentscheidungen (z. B. zur Erweiterung eines Terminals) getroffen werden. Wenn die Erzeugnisse einer Gruppe von Vermögenswerten auf einem aktiven Markt verkauft werden können, bildet diese jedenfalls eine CGU, auch wenn die Erzeugnisse zur Gänze oder teilweise von anderen Einheiten des Unternehmens genutzt werden.

Leasing

Bei Vertragsbeginn wird beurteilt, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgeltes für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, wird die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 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 abzusehen 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. Erstmalig 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. 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 umgliedert. 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 (3 Jahresdurchschnitt) ermittelt wurden, berücksichtigt. Bei den Mitarbeitern, die sich in der Altersteilzeit befinden, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angesetzt.

→ Fluktuationswahrscheinlichkeiten Abfertigung (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten)

Österreichische Gesellschaft (VIE)		2024	2023
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 0% : 0,0%	bei 6,9%: 28,2%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,1%: 95,8%	bei 7,0%: 85,2%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 0% : 0,0%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 4,1%: 100%	bei 7,1%: 86,6%

Österreichische Gesellschaften (Tochterunternehmen)		2024	2023
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 0% : 0,0%	bei 6,9%: 28,0%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,4%: 77,8%	bei 1,1%: 0,0%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 0% : 0,0%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 0,3%: 100%	bei 1,0%: 0,0%

→ Fluktuationswahrscheinlichkeiten Jubiläum

Österreichische Gesellschaft		2024	2023
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	7,8%	6,9%
	Bis zum 25. Jahr	1,4%	1,1%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	8,3%	8,9%
	Bis zum 25. Jahr	0,3%	1,0%

→ Parameter der Versorgungsverpflichtungen

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

	2024	2023
Österreichische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	3,20%	3,17%
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	2,80%	2,94%
Lohn- und Gehaltstrend ab 2029 (VJ: ab 2028) (Abfertigung, Jubiläum)	3,50%	4,16%
Lohn- und Gehaltstrend ab 2029 (VJ: ab 2028) (Altersteilzeit)	2,50%	3,16%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,60%	2,60%
Maltesische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen)	3,40%	3,32%
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 für die Jahre beginnend mit 2024 (VJ: ab 2023) folgende Staffeln angewandt:

Lohn- und Gehaltstrend 2024	ATZ	Abfertigung, Jubiläum
2025	3,50%	4,50%
2026	3,20%	4,20%
2027	2,90%	3,90%
2028	2,70%	3,70%

Lohn- und Gehaltstrend 2023	ATZ	Abfertigung, Jubiläum
2024	7,91%	8,91%
2025	4,71%	5,71%
2026	3,66%	4,66%
2027	3,58%	4,58%

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 Personalarückstellungen (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 3,0% (VJ: 3,01%) für Laufzeiten bis zu 7 Jahren und 3,5% (VJ: 3,5%) für Laufzeiten ab 17 Jahre.

Als Lohn- und Gehaltssteigerung wurden folgende gestaffelte Annahmen getroffen:

Lohn- und Gehaltstrend	2024	2023
2024	-	7,91%
2025	3,50%	4,71%
2026	3,20%	3,66%
2027	2,90%	3,58%
2028 (VJ: ab 2028)	2,70%	3,16%
ab 2029	2,50%	0

Hinsichtlich des Unterauslastungsgrades wurden Annahmen in der Bandbreite von 20-100% (VJ: 20-100%) individuell angenommen, es wurden keine Fluktuationsabschläge 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 Anhangläuterung (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 CEESEG AG und sonstige Beteiligungen. Der beizulegende Zeitwert des Anteils an der CEESEG 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 Ausfallsrisiko 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 Ausfallsereignissen während der erwarteten Laufzeit des Finanzinstruments resultieren. 12-Monats Kreditverluste (Stufe 1) sind der Anteil der erwarteten Kreditverluste, die aus allen möglichen Ausfallsereignissen resultieren, die innerhalb von zwölf Monaten nach dem Abschlusstichtag 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 Unterschied zwischen dem erhaltenen Betrag und dem Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit nach der Effektivzinsmethode verteilt und im Finanzergebnis ausgewiesen. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten und andere finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten eingestuft

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 Infrastrukturentgelte. 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 Frachtumschlagsordnung geregelt. Die Verträge des Ramp-Handlings basieren auf einem standardisierten Vertragsmuster

(Standard Ground Handling Agreement) der IATA („International Air Transport Association“). In diesen Verträgen werden die Leistungsverpflichtungen basierend auf den angebotenen Einzelleistungen definiert und ein Transaktionspreis pro 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 Gesamtmietenerlöse 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.

(48) 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 „Leasing“: Leasingverbindlichkeiten bei „Sale and Leaseback“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2024 beginnen.
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.
Änderungen an IAS7 und IFRS7 "Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen" (Supplier Finance Arrangements)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2024 beginnen.

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

(49) 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 IAS 21 "Fehlende Umtauschbarkeit einer Währung"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2025 beginnen.
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 "Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2026 beginnen; zum Stichtag noch nicht in EU-Recht übernommen.
Jährliche Verbesserungen an den IFRS Accounting Standards - Band 11	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2026 beginnen; zum Stichtag noch nicht in EU-Recht übernommen.
IFRS 18 "Darstellung und Angaben im Abschluss"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2027 beginnen; zum Stichtag noch nicht in EU-Recht übernommen.
IFRS 19 "Tochterunternehmen, die keiner öffentlichen Rechenschaftspflicht unterliegen: Angaben"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2027 beginnen; zum Stichtag noch nicht in EU-Recht übernommen.
Änderungen zu IFRS 10 und IAS 28 "Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen"	Anwendung auf unbestimmte Zeit verschoben.

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

Schwechat, am 13. März 2025

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Ober- gesellschaft	Land	Konzern- anteil ¹⁾	Konsolidie- rungsart	Segment
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	Alle ohne Malta
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAF	Österreich	100,0%	VK	Airport
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG	LZW	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Airport
Flughafen Wien Immobilienver- wertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK	Airport, Retail & Properties
Vienna Airport FBO GmbH	VAF	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 Ser- vices GmbH	VPHS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE Airport Services GmbH	VAS	VIAS	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Liegenschaftsbeteiligungs- gesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Business Park Im- mobiliengesellschaft 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	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 Beteiligungs- management Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK	Sonstige

Gesellschaft	Kurzzeichen	Ober-gesellschaft	Land	Konzern-anteil	Konsolidie-rungsart	Segment
Vienna Airport Technik GmbH	VAT	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Be-teiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Bauberatungsholding GmbH	VBH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Build GmbH	VBG	VBH	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
„GetService“-Flughafen-Sicher-heits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	VK	Sonstige
Vienna Airport Logistics GmbH	VAL	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Maintenance Services GmbH	VAM	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
BTS Holding, a.s. (in Liquidation)	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	LCI	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Holding Limited (in Liquidation)	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
Malta Mediterranean Link Con-sortium 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 Betriebsgesell-schaft 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.

Tochterunternehmen, die im Konzernabschluss in die Vollkonsolidierung einbezogen sind:

Österreichische Tochterunternehmen

Vienna Airport FBO GmbH (VAF)

vormals 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€	2024	2023
Umsatzerlöse	14.532,7	14.292,7
Periodenergebnis	978,8	910,0
Sonstiges Ergebnis	-64,4	-9,4
Gesamtergebnis	914,4	900,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	13.102,9	13.297,0
Kurz- und Langfristige Schulden	3.784,7	3.986,2
Nettovermögen	9.318,2	9.310,8

Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

Sitz: Kottlingbrunn

Kapitalanteil: 100% VAF

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

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	2.329,7	2.107,5
Periodenergebnis	539,7	474,5
Sonstiges Ergebnis	-8,3	-3,8
Gesamtergebnis	531,3	470,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	6.419,2	5.523,1
Kurz- und Langfristige Schulden	904,4	539,6
Nettovermögen	5.514,8	4.983,5

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

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	7.204,7	5.507,3
Periodenergebnis	4.285,8	2.911,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	4.285,8	2.911,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	9.226,7	8.618,0
Kurz- und Langfristige Schulden	439,7	1.116,8
Nettovermögen	8.787,1	7.501,3

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.012,7	-0,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.012,7	-0,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	120.193,9	119.181,3
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	120.193,9	119.181,3

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	685,1	621,6
Periodenergebnis	3.190,9	1.136,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3.190,9	1.136,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	123.897,1	121.698,6
Kurz- und Langfristige Schulden	81,3	73,7
Nettovermögen	123.815,9	121.625,0

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	10.862,9	10.309,3
Periodenergebnis	5.488,4	4.481,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	5.488,4	4.481,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	42.594,3	41.805,9
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	42.594,3	41.805,9

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	8.302,6	26.459,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	8.302,6	26.459,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	60.906,7	78.604,1
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	60.906,7	78.604,1

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	4.421,2	3.273,3
Periodenergebnis	269,4	-309,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	269,4	-309,1
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	26.511,0	28.397,8
Kurz- und Langfristige Schulden	3.813,9	5.970,2
Nettovermögen	22.697,1	22.427,7

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	5.313,7	5.289,9
Periodenergebnis	2.215,7	2.872,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.215,7	2.872,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	101.433,9	100.367,0
Kurz- und Langfristige Schulden	86.037,1	82.985,9
Nettovermögen	15.396,8	17.381,0

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	4.437,2	4.234,8
Periodenergebnis	869,1	434,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	869,1	434,1
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	21.781,1	20.552,2
Kurz- und Langfristige Schulden	1.039,0	679,2
Nettovermögen	20.742,1	19.873,0

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

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	2.416,0	2.207,2
Periodenergebnis	1.144,6	884,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.144,6	884,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	11.302,4	11.030,1
Kurz- und Langfristige Schulden	123,4	111,3
Nettovermögen	11.179,0	10.918,8

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	28,4	27,0
Periodenergebnis	1,5	6,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1,5	6,8
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	704,3	699,5
Kurz- und Langfristige Schulden	76,2	73,0
Nettovermögen	628,1	626,6

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

6% IMB

Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Verwaltung von Flugbetriebsgebäuden.

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	3.489,3	3.086,7
Periodenergebnis	1.233,3	768,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.233,3	768,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	84.545,7	84.726,7
Kurz- und Langfristige Schulden	73.904,3	75.318,7
Nettovermögen	10.641,4	9.408,1

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	5,5	-1,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	5,5	-1,6
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1.545,2	1.619,1
Kurz- und Langfristige Schulden	0,6	0,0
Nettovermögen	1.544,6	1.619,1

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	3.858,2	3.727,1
Periodenergebnis	-663,1	-1.484,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-663,1	-1.484,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	57.128,7	58.976,6
Kurz- und Langfristige Schulden	64.538,7	65.723,6
Nettovermögen	-7.410,1	-6.747,0

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-11,0	-1,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-11,0	-1,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	20,2	31,2
Kurz- und Langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	20,2	31,2

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	59.456,6	49.676,9
Periodenergebnis	1.107,7	367,7
Sonstiges Ergebnis	-25,2	-15,4
Gesamtergebnis	1.082,6	352,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	12.670,9	11.002,7
Kurz- und Langfristige Schulden	10.187,5	8.001,9
Nettovermögen	2.483,3	3.000,8

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.).

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	72.042,2	63.288,5
Periodenergebnis	2.829,1	1.702,2
Sonstiges Ergebnis	-185,5	-555,1
Gesamtergebnis	2.643,6	1.147,1
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	23.750,1	27.869,7
Kurz- und Langfristige Schulden	15.612,2	14.375,4
Nettovermögen	8.137,9	13.494,3

Vienna AirportCity Event GmbH (VAC)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE

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

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	6.803,0	4.997,8
Periodenergebnis	363,9	153,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	363,9	153,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	1.991,0	2.230,0
Kurz- und Langfristige Schulden	1.752,1	2.355,0
Nettovermögen	238,9	-125,0

Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE

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

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	13.155,5	10.703,5
Periodenergebnis	627,4	232,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	627,4	232,1
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	2.510,3	1.640,8
Kurz- und Langfristige Schulden	1.126,9	884,9
Nettovermögen	1.383,3	755,9

VIE Airport Services GmbH (VAS)**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€	2024	2023
Umsatzerlöse	8.503,9	6.753,6
Periodenergebnis	539,1	295,0
Sonstiges Ergebnis	-1,2	43,0
Gesamtergebnis	537,9	338,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	2.626,0	1.841,7
Kurz- und Langfristige Schulden	1.252,2	1.005,7
Nettovermögen	1.373,8	835,9

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	653,6	629,0
Periodenergebnis	44,1	-163,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	44,1	-163,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	4.006,7	3.943,4
Kurz- und Langfristige Schulden	99,6	80,4
Nettovermögen	3.907,0	3.863,0

VIE Bauberatungsholding GmbH (VBH)**Sitz:** Kottlingbrunn**Kapitalanteil:** 100 % VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Build GmbH.

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-0,1	-52,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-0,1	-52,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	285,3	285,4
Kurz- und Langfristige Schulden	240,7	240,7
Nettovermögen	44,6	44,7

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	1.309,8	1.086,3
Periodenergebnis	337,5	156,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	337,5	156,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	769,5	371,2
Kurz- und Langfristige Schulden	229,0	168,2
Nettovermögen	540,5	202,9

„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€	2024	2023
Umsatzerlöse	18.113,2	16.441,0
Periodenergebnis	903,7	776,4
Sonstiges Ergebnis	-2,5	-4,0
Gesamtergebnis	901,2	772,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	3.437,7	3.638,2
Kurz- und Langfristige Schulden	2.377,1	2.566,1
Nettovermögen	1.060,6	1.072,0

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-2,0	-1,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-2,0	-1,0
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	6.412,8	5.210,3
Kurz- und Langfristige Schulden	33,7	31,4
Nettovermögen	6.379,1	5.179,0

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	5,2	5,3
Periodenergebnis	-159,5	-82,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-159,5	-82,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	8.235,8	5.451,6
Kurz- und Langfristige Schulden	2.184,5	442,9
Nettovermögen	6.051,4	5.008,7

Vienna Airport Maintenance Services GmbH (VAM)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Gegenstand der Gesellschaft ist die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Reinigung, des Winterdienstes und der Grünflächenbetreuung sowie die Betreuung des Kofferwagenservice.

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-0,5	0,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-0,5	n.a.
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	9,9	0,0
Kurz- und Langfristige Schulden	0,4	0,0
Nettovermögen	9,5	n.a.

Vienna Airport Logistics GmbH (VAL)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Gegenstand der Gesellschaft ist das Errichten, Betreiben und Vermarkten eines zentralen Logistikhubs, insbesondere für die am Flughafen Wien betriebenen Flughafen Shops, Restaurants und Automaten, sowie den Lounges und Dienstleistern.

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-0,9	0,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-0,9	n.a.
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	9,5	0,0
Kurz- und Langfristige Schulden	0,4	0,0
Nettovermögen	9,1	n.a.

Slowakische Tochterunternehmen

BTS Holding a.s. – in Liquidation (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€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-26,5	-35,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-26,5	-35,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	156,8	183,1
Kurz- und Langfristige Schulden	9,7	9,6
Nettovermögen	147,0	173,5

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.152,7	877,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.152,7	877,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	35.591,1	39.720,3
Kurz- und Langfristige Schulden	16,0	12,3
Nettovermögen	35.575,2	39.708,0

Load Control International SK s.r.o (LCI)

Sitz: Košice, Slowakei

Kapitalanteil: 100% VIE

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

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	1.845,8	1.747,3
Periodenergebnis	36,1	63,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	36,1	63,3
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	406,8	373,9
Kurz- und Langfristige Schulden	291,4	294,5
Nettovermögen	115,4	79,3

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	10.142,0	2.615,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	10.142,0	2.615,1
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	77.915,6	73.380,7
Kurz- und Langfristige Schulden	22,7	5.629,8
Nettovermögen	77.892,9	67.750,9

VIE Operations Holding Limited - in Liquidation (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 im Geschäftsjahr 2022).

Beträge in T€	2024	2023
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	12,6	12,6
Kurz- und Langfristige Schulden	2,4	2,4
Nettovermögen	10,2	10,2

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	9.867,3	8.204,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	9.867,3	8.204,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	59.752,7	57.861,6
Kurz- und Langfristige Schulden	124,2	100,3
Nettovermögen	59.628,5	57.761,3

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

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	137.965,0	115.378,8
Periodenergebnis	45.819,6	40.103,1
Sonstiges Ergebnis	4,5	-23,9
Gesamtergebnis	45.824,1	40.079,2
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	367.970,7	326.176,6
Kurz- und Langfristige Schulden	157.877,7	137.553,8
Nettovermögen	210.093,0	188.622,9

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	3.621,7	3.428,3
Periodenergebnis	52,0	-166,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	52,0	-166,4
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	16.966,3	16.599,9
Kurz- und Langfristige Schulden	15.464,4	15.149,9
Nettovermögen	1.502,0	1.450,0

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	2.199,7	2.145,8
Periodenergebnis	645,1	334,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	645,1	334,7
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	30.991,9	16.951,9
Kurz- und Langfristige Schulden	29.204,4	15.809,6
Nettovermögen	1.787,5	1.142,3

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	3.657,4	3.696,0
Periodenergebnis	34,1	32,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	34,1	32,5
Kurz- und Langfristige Vermögenswerte	3.081,3	3.718,6
Kurz- und Langfristige Schulden	1.363,7	2.035,1
Nettovermögen	1.717,6	1.683,4

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 und Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

Beträge in T€	2024	2023
Umsatzerlöse	15.939,5	14.688,3
Periodenergebnis	1.528,3	54,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.528,3	54,7

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2024	2023
Planmäßige Abschreibungen	1.873,6	1.864,8
Zinserträge	233,4	0,1
Zinsaufwendungen	82,8	79,9
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	419,2	16,0
Beträge in T€	31.12.2024	31.12.2023
Kurzfristige Vermögenswerte	4.257,1	13.539,5
Langfristige Vermögenswerte	23.086,1	8.760,6
Kurzfristige Schulden	6.059,1	4.687,7
Langfristige Schulden	5.240,9	3.097,5
Nettovermögen	16.043,3	14.515,0

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

Beträge in T€	31.12.2024	31.12.2023
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12,3	10,8
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€	2024	2023
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	7.272,0	7.244,6
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	765,7	27,4
Buchwert zum 31.12.	8.037,7	7.272,0

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€	2024*	2023
Umsatzerlöse	20.281,4	17.370,1
Periodenergebnis	1.877,5	1.504,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.877,5	1.504,6

* vorläufige Werte

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2024*	2023
Planmäßige Abschreibungen	1.283,3	1.125,4
Zinserträge	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	0,0	0,0
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	719,2	282,2

* vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2024*	31.12.2023
Kurzfristige Vermögenswerte	12.415,0	19.281,9
Langfristige Vermögenswerte	48.307,9	39.848,2
Kurzfristige Schulden	2.381,0	2.018,8
Langfristige Schulden	2.108,4	1.612,0
Nettovermögen	56.233,5	55.499,3

* vorläufige Werte

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

Beträge in T€	31.12.2024*	31.12.2023
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.752,2	16.816,6
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€	31.12.2024*	31.12.2023
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	35.285,1	35.040,1
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.178,0	916,2
Ausbezahlte Dividende	-827,7	-671,2
Buchwert zum 31.12.	35.635,4	35.285,1

* vorläufige Werte

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€	2024	2023
Umsatzerlöse	1.300,1	839,7
Periodenergebnis	150,3	-210,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	150,3	-210,5

* vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2024	31.12.2023
Buchwerte der Anteile an nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen		
Buchwert der Anteile an SCA	353,8	297,1

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 2024

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige unwesentliche nicht beherrschende Anteile	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		
Übrige Langfristige Vermögenswerte	367.632,6	0,0	367.632,6		
Kurzfristige Vermögenswerte	93.534,1	0,0	93.534,1		
Langfristige Schulden	94.559,4	0,0	94.559,4		
Kurzfristige Schulden	88.895,2	-208,8	88.686,4		
Nettovermögen	306.119,8	208,8	306.328,5		
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	144.242,2		144.242,2	411,9	144.654,1
Umsatzerlöse	142.869,5	0,0	142.869,5		
Periodenergebnis	45.165,2	0,0	45.165,2		
Sonstiges Ergebnis	4,5	0,0	4,5		
Gesamtergebnis	45.169,8	0,0	45.169,8		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	23.287,2	0,0	23.287,2		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	2,3	0,0	2,3		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	23.289,5	0,0	23.289,5	-11,1	23.278,5
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	75.009,6		75.009,6		
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-55.760,7		-55.760,7		
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-24.008,8		-24.008,8		
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-12.152,6		-12.152,6	-332,0	-12.484,6
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-4.759,9		-4.759,9		

Geschäftsjahr 2023

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige unwesentliche nicht beherrschende Anteile	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		
Übrige Langfristige Vermögenswerte	316.899,6	0,0	316.899,6		
Kurzfristige Vermögenswerte	106.535,7	0,0	106.535,7		
Langfristige Schulden	90.267,6	0,0	90.267,6		
Kurzfristige Schulden	75.011,6	-208,8	74.802,9		
Nettovermögen	286.563,7	208,8	286.772,4		
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	133.105,3		133.105,3	755,0	133.860,2
Umsatzerlöse	120.247,9	0,0	120.247,9		
Periodenergebnis	38.994,2	0,0	38.994,2		
Sonstiges Ergebnis	-23,9	0,0	-23,9		
Gesamtergebnis	38.970,3	0,0	38.970,3		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	20.105,4	0,0	20.105,4		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	-12,3	0,0	-12,3		
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	20.093,1	0,0	20.093,1	25,7	20.118,8
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	65.599,0		65.599,0		
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-45.049,2		-45.049,2		
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-20.295,0		-20.295,0		
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-10.127,2		-10.127,2	-999,8	-11.127,0
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	254,8		254,8		

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 13. März 2025

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 2024, 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 2024 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 Verordnung (EU) 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 Bestätigungsvermerks ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen. Bezüglich unserer Verantwortlichkeit und Haftung als Abschlussprüfer gegenüber der Gesellschaft und gegenüber Dritten kommt § 275 UGB zur Anwendung.

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 (16) und Note (17).

→ 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 1.513 Mio. EUR rund 63 % 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.

Der Analyse, ob Anhaltspunkte für voraussichtlich dauernde Wertminderungen vorliegen, liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Das Ergebnis der Analyse ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Managements hinsichtlich Art und Umfang der künftigen Nutzung und Ertragskraft der Vermögenswerte, von den Marktzinssätzen sowie von der Marktentwicklung 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 der relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und kritisch hinterfragt, ob diese Prozesse geeignet sind, Anhaltspunkte für eine dauernde Wertminderung zu identifizieren. Darüber hinaus haben die Konzeption und Einrichtung ausgewählter interner Kontrollen beurteilt.
- Wir haben die Vollständigkeit und Angemessenheit der Beurteilung durch das Management analysiert, indem wir die relevanten Prüfungsnachweise dahingehend beurteilt haben, ob die herangezogenen Informationen und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen mit unserem Verständnis der Geschäftstätigkeit des Unternehmens, dem Unternehmensumfeld, unserer Kenntnis der Branche und den aktuellen Marktbedingungen sowie mit sonstigen im Rahmen der Prüfung gewonnen Erkenntnissen im Einklang stehen.
- Wir haben beurteilt, ob das Management alle wesentlichen Ereignisse und Umstände untersucht hat, die für die Beurteilung des Vorliegens eines Triggering Events relevant sind.
- Wir haben die Unternehmensplanung aus dem Vorjahr mit der aktuellen Unternehmensplanung verglichen und auf Änderungen der Planungsprämissen analysiert.
- Die bei der Bestimmung der Marktzinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten unter Konsultation unserer Bewertungsspezialisten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.
- 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 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 werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

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

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

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

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

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

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

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

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

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir

während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir planen die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zum Konzernabschluss. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. 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 5. Juni 2024 als Abschlussprüfer gewählt und am 22. Juli 2024 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2024 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

14. März 2025

KPMG Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger

Wirtschaftsprüferin

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024



Die Flughafen Wien AG

Beschreibung des Geschäftsmodells

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft (FWAG) 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 FWAG 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 zentraler Einkauf unterstützt.

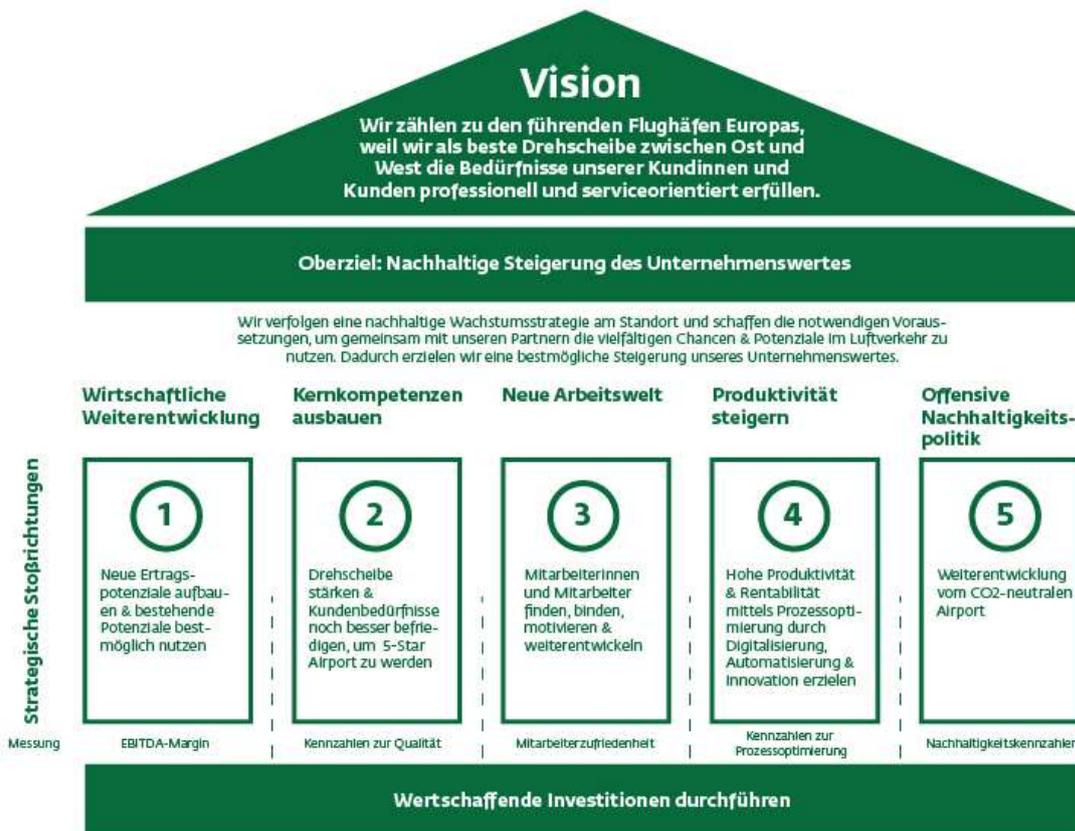
Hinweis: Bei der Summierung gerundeter Beträge und Prozentangaben können durch die Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.

Strategie 2030

Unsere Vision: „Als beste Drehscheibe zwischen Ost und West zählen wir zu den führenden Flughäfen Europas. Wir erfüllen die Bedürfnisse unserer Kunden professionell und serviceorientiert.“ Zur Umsetzung sind wir unseren fünf Werten verpflichtet:

- Wirtschaftlichkeit
- Kundenorientierung
- Respekt
- Professionalität
- Nachhaltigkeit

Abgeleitet vom strategischen Oberziel „nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes“ verfolgt die Unternehmensstrategie fünf strategische Schwerpunktthemen:



Wirtschaftliche Weiterentwicklung

Neue Ertragspotenziale aufbauen und bestehende Potenziale bestmöglich nutzen

Eine konsequente Kostendisziplin ermöglichte der FWAG eine vollständige Schuldentilgung sowie regelmäßige Dividendenzahlungen.

Die nachhaltige Sicherung, Diversifikation und Erweiterung von Einnahmequellen soll auch künftig den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens sicherstellen. Hierzu zählen insbesondere:

- Nachhaltige Weiterentwicklung der Aviation-Entgelte sowie kundenspezifische Angebote
- Steigerung der Durchschnittserlöse im Ground Handling
- Erhöhung der Umsatz-Marge im Retail
- Wertsteigerung des Immobilienvermögens
- Optimierung der Parkeinnahmen
- Ausschöpfung der Werbepotentiale am Standort
- Konsequente Forcierung von Cross-Selling Maßnahmen

Hoher Kostendruck (insb. durch steigende Personalkosten) macht weitere Einsparungen sowie Prozessoptimierungen unerlässlich. Ebenso sind die Maximierung der Wirtschaftlichkeit, Kostentreue und Kostentransparenz im Baubereich und im Facility Management wichtige Erfolgsfaktoren. Auch ein aktives Energie- und Betriebskostenmanagement sowie laufende Effizienzsteigerungsmaßnahmen sind von großer Bedeutung.

Kernkompetenzen ausbauen

Drehscheibe stärken und Kundenbedürfnisse noch besser befriedigen, um 5-Star Airport zu werden

Der Flughafen Wien ist ein verlässlicher Partner, der seinen Kunden die notwendigen Kapazitäten rechtzeitig zur Verfügung stellt und somit Wachstumspotenziale ermöglicht. Bei kundenrelevanten Kriterien im Aviation-Bereich wie Pünktlichkeit, Umsteigezuverlässigkeit oder Service Qualität sowie im Bereich „Safety & Security“ erzielt der Flughafen Wien eine überdurchschnittlich hohe Qualität bei gleichzeitig überaus effizientem Ressourceneinsatz. Diese international anerkannte Kernkompetenz gilt es auch zukünftig zu halten bzw. auszubauen. Ein ausgezeichnetes Zusammenspiel von funktionierenden Services (Terminal, Sicherheitskontrolle, Gepäck, Airside-Management, Handling etc.) ist der Garant dafür, dass der Flughafen Wien die höchste Pünktlichkeit aller Hubs der Lufthansa-Gruppe erreicht und dadurch den am Standort operierenden Fluglinien einen Wettbewerbsvorteil bietet.

Darüber hinaus soll Passagieren ein erstklassiges Reiseerlebnis sowie ein vielfältiges Angebot an Destinationen und Fluglinien geboten werden. Ambiente und Aufenthaltsqualität werden zielgerichtet weiterentwickelt und die ausgezeichneten Anbindungen mittels unterschiedlicher Verkehrsmittel laufend optimiert. Dadurch stärkt der Flughafen Wien seine Position als führender Flughafen in der Catchment-Area und verbessert zunehmend seine Position unter den Lufthansa-Hubs.

Neue Arbeitswelt

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter finden, binden, motivieren und weiterentwickeln

Der Flughafen Wien ist ein attraktiver Arbeitgeber. Aktuelle Studien weisen den Flughafen Wien als einen der Top-Arbeitgeber des Landes aus. Diese Position gilt es durch gezielte Maßnahmen auch zukünftig zu halten und konsequent weiter auszubauen. Im aktuellen Umfeld mit einer erweiterten Werteskala

braucht es vermehrt Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung. Die Wahrnehmung als verlässlicher und guter Arbeitgeber in der Bevölkerung ist ein wichtiger Schlüssel, um in diesem kompetitiven Umfeld bestehen zu können.

Im Kampf um die besten Talente wird zukünftig dem Diversitätsmanagement, der Förderung von Frauen und der Vereinbarkeit von Beruf und Familie eine noch größere Bedeutung zukommen. Das Management der FWAG zeichnet sich durch eine enge, vertrauensvolle und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit den Belegschaftsvertretern aus. Die Entwicklung von Löhnen und Gehältern, Flexibilisierungsmaßnahmen sowie weitere Anpassungen im Personalbereich sollen in bewährter Art und Weise in enger Abstimmung zwischen den Belegschaftsvertretern und dem Unternehmen erfolgen.

Technologische Neuerungen in den Bereichen Digitalisierung und Automatisierung werden Prozesse verbessern und dadurch die Produktivität steigern. Die Zurverfügungstellung eines bedarfsgerechten Aus- und Weiterbildungsangebots für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewinnt durch diese Entwicklungen zunehmend an Bedeutung. Ebenso wird auch der Anspruch an die technischen Fähigkeiten der bestehenden sowie der neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiter steigen.

Produktivität steigern

Hohe Produktivität und Rentabilität mittels Prozessoptimierung durch Digitalisierung, Automatisierung und Innovation erzielen

Der Wettbewerb wird über alle Branchen hinweg immer intensiver. Um konkurrenzfähig zu bleiben, ist eine permanente Weiterentwicklung und selbstkritisches Hinterfragen der eigenen Prozesse erforderlich. Durch Digitalisierung, Automatisierung und Innovation können Wettbewerbsvorteile aufgebaut, Gewinnpotentiale gehoben und Kosten reduziert werden. Die FWAG versteht sich daher als innovationsfreundliches Unternehmen. Innovationsmanagement ist zentrale Führungsaufgabe und Teil der Unternehmenskultur.

Um die Digitalisierungs- und Innovationsbemühungen der FWAG proaktiv voranzutreiben, werden die strategischen und operativen Digitalisierungs- und Innovationsagenden zentral koordiniert. Die Identifizierung, Auswahl und Umsetzung erfolgt dezentral in den operativen Organisationseinheiten.

Zusätzlich entsteht durch das aufgebaute Startup-Ökosystem im AirportCity Conference & Innovation Center, insbesondere auch durch die enge Zusammenarbeit mit „Plug and Play“, einem der größten Startup Accelerator weltweit, eine Symbiose aus Innovation, Conference und Co-Working. Mittlerweile befindet sich auch der Europahub von „Plug and Play“ für die Entwicklung im Bereich Travel & Hospitality am Flughafen Wien. Durch diese Kooperation konnten in den vergangenen Jahren zahlreiche POCs (Proof of Concepts) mit verschiedenen internationalen Partnern durchgeführt werden.

Offensive Nachhaltigkeitspolitik

Weitere Steigerung der Energieeffizienz, SAF als Dekarbonisierungshebel der Luftfahrtindustrie

Der Flughafen Wien bekennt sich zu einem nachhaltigen Umgang mit der Umwelt und übernimmt Verantwortung für sein Umland und die dort lebende Bevölkerung. Zusätzlich zu einem CO₂-neutralen Flughafenbetrieb werden im Flugverkehr insbesondere Sustainable Aviation Fuels (SAF) eine zentrale Rolle zur Dekarbonisierung der Branche spielen. Der Flughafen Wien wird die für die Betankung mit SAF notwendige Infrastruktur bereitstellen und die Dekarbonisierung der Aviation-Branche bestmöglich unterstützen.

Nachhaltigkeitsaktivitäten der FWAG sind zum leitenden Führungsprinzip geworden. Daher werden Investitionsentscheidungen der FWAG auch stets unter Berücksichtigung nachhaltiger Grundsätze getroffen:

- Erhöhung der Energieeffizienz
- Ausbau der eigenen nachhaltigen Stromproduktion
- Reduktion der laufenden Ressourcenverbräuche
- Maßnahmen zur Minimierung des induzierten CO₂-Ausstoßes (Optimierung öffentliche Verkehrsanbindung, Umstellung Fuhrpark auf nachhaltige Antriebsformen etc.)
- Ertüchtigung der Netzinfrastuktur, um den künftigen Anforderungen gerecht zu werden
- Nachhaltige Beschaffung im Sinne einer Kreislaufwirtschaft
- Förderung der Entwicklung von SAF und die Errichtung der notwendigen Infrastruktur
- Kooperativer Dialog mit dem Umfeld des Flughafens durch Fortführung und Weiterentwicklung der vertrauensvollen Arbeit des Dialogforums und des intensiven Austausches mit Entscheidungsträgern und der Bevölkerung in der Region.

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Das makroökonomische Umfeld, Wirtschaftswachstum, Währungsrelationen sowie die Entwicklung der verfügbaren Einkommen und des internationalen Handels haben großen Einfluss auf den Flugverkehr. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone und der Region Zentral- und Osteuropa betroffen. Das gilt ebenso für die Flughäfen Malta und Košice, bei welchen zusätzlich auch noch ihr lokales Umfeld zu beachten ist. Wichtige Faktoren für die Entwicklung des FWAG-Konzerns sind ebenso die ökonomische und politische Lage in Nordamerika, Russland sowie im Fernen, Mittleren und Nahen Osten. In diesem Zusammenhang sind insbesondere der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und der militärisch geführte Gaza-Konflikt von Relevanz.

Die Weltwirtschaft und die weltweiten Lieferketten konnten sich im Jahr 2024 weiter von den starken Rückschlägen und Einschnitten der Covid-19-Pandemie erholen. Die globale Konjunktur entwickelte sich moderat aufwärts. Als besonders robust zeichnet sich die Konjunktur in den USA und in Asien (mit Ausnahme Chinas) aus. Schwach hingegen ist die Konjunktur in Westeuropa. Zudem belasten der weiterhin andauernde russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und der Krieg zwischen Israel und der palästinensischen Hamas spürbar das geopolitische Geschehen und die wirtschaftliche Entwicklung. Die mit Sommer 2021 stark gestiegene Inflation mit unterjährigen Teuerungsraten von bis zu 11,2% hat sich im abgelaufenen Jahr konstant abgeflacht und lag Ende 2024 bei etwa 2,0%. Die zur Eindämmung der Inflation angehobenen Leitzinsen wurden von vielen Zentralbanken im Laufe des Jahres 2024 wieder abgesenkt. So lagen zu Jahresende 2024 die Leitzinsen in den USA bei 4,25-4,5% und bei 3,0% im Euroraum. Die moderate Expansion der Weltwirtschaft wird sich in 2025 voraussichtlich fortsetzen, wobei das Nachlassen der Inflation und steigende Realeinkommen die Konsumnachfrage stützen sollten. Höhere Handelszölle, insbesondere zwischen den USA und China, könnten den Welthandel beeinflussen. Die USA planen schrittweise Zölle auf Exporte aus China, Mexiko, Kanada und der EU (Quelle: WIFO Konjunkturprognose).

Auch im Euroraum haben die wirtschaftlichen Herausforderungen zu einer Schwächung der Konsumnachfrage geführt. Die europäische Industrie leidet unter konjunkturellen und strukturellen Problemen, was besonders die Industrieregionen Mitteleuropas belastet. Für das Jahr 2025 wird eine Inflationsrate von 2% und für 2026 eine weitere Abschwächung auf 1,8% erwartet. Es ist davon auszugehen, dass der aktuelle EZB-Leitzinssatz vor diesem Hintergrund noch weiter abgesenkt wird. Das BIP-Wachstum im Euro-Raum stagnierte im Jahr 2024, insbesondere aufgrund der schwachen Nachfrage nach Industriegütern und der pessimistischen Unternehmensstimmung. Für die Jahre 2025 und 2026 wird jedoch ein moderates Wachstum von jeweils 1,25% prognostiziert (Quelle: WIFO – Konjunkturprognose, Dezember 2024).

Die wirtschaftliche Entwicklung in Österreich bleibt herausfordernd. Im Jahr 2024 schrumpfte die Wirtschaftsleistung erneut um knapp 1%, was die Ausgangslage für eine Budgetkonsolidierung ebenso erschwert, wie die – nach zwei gescheiterten Versuchen – längste Regierungsbildung der Zweiten Republik. Die Konjunktur dürfte sich allerdings im Jahr 2025 zu erholen beginnen. Für die Jahre 2025 und 2026 wird ein moderates Wachstum von 0,6% bzw. 1,2% prognostiziert. Die wirtschaftspolitische Unsicherheit in Österreich ist hoch und es sind erhebliche Einsparungen in den öffentlichen Haushalten zu erwarten, deren Auswirkungen derzeit nicht absehbar sind. Die Stimmung in den Unternehmen bleibt überwiegend pessimistisch und die privaten Haushalte sind in ihren Konsumausgaben weiterhin zurückhaltend (Quelle: WIFO – Konjunkturprognose, Dezember 2024).

Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft und Reisetätigkeit

Die Entwicklung des österreichischen Tourismus konnte sich im abgelaufenen Tourismusjahr 2023/24 weiter verbessern. Mit knapp 153 Mio. Nächtigungen wurde ein Wachstum von 1,6 % gegenüber der Vorjahressaison erzielt. Die Gruppe ausländischer Gäste erreichte einen Anteil von 74,0%. Für das gesamte Kalenderjahr 2024 konnten über 154 Mio. Übernachtungen in Österreich verzeichnet werden, was einem Plus von 2,1% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Mit einem Zuwachs von 2,5% ist die Gruppe der ausländischen Gäste überdurchschnittlich stark gewachsen und konnte im Jahr 2024 allein über 114 Mio. Nächtigungen verzeichnen.

Die Reisetätigkeit der Österreicherinnen und Österreicher im Jahr 2024 knüpfte an die positive Entwicklung der letzten Jahre an. Nach 22,1 Mio. Urlaubs- und Geschäftsreisen in den ersten drei Quartalen des Jahres 2022 und 24,0 Mio. Reisen im Jahr 2023, konnten für das Jahr 2024 24,4 Mio. Reisen verzeichnet werden. Dies entspricht einer Steigerung von 1,9% gegenüber 2023 und 10,6% im Vergleich zu 2022 (Quelle: Statistik Austria).

Verkehrsentwicklung des Flughafens Wien 2024

Steigerung der Passagierzahlen (+7,4%) führte zu neuem Rekord

Verkehrskennzahlen	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019
Gesamtpassagiere (in Mio.)	31,7	7,4%	29,5	31,7
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	24,9	8,9%	22,8	24,3
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,8	2,1%	6,6	7,2
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,1	19,9%	0,1	0,2
Flugbewegungen	234.138	5,9%	221.095	266.802
MTOW (in Mio. Tonnen)	10,0	8,2%	9,3	10,9
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	297.945	21,6%	245.009	283.806
Sitzladefaktor in %	80,8	n.a.	80,5	77,3
Anzahl der Destinationen	195	-3,9%	203	217
Anzahl der Airlines	72	10,8%	65	77

Der Flughafen Wien verzeichnete 70 Jahre nach seiner Gründung, im Jahr 2024 mit 31.719.836 Fluggäste wieder einen neuen Passagierrekord – 0,2% über dem bisherigen Höchstwert von 2019. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Reisenden um deutliche 7,4% bzw. mehr als zwei Millionen. Trotz der negativen Effekte durch den anhaltenden Konflikt im Nahen und Mittleren Osten und den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine stärkte der Flughafen Wien seine Position als bedeutender internationaler Verkehrsknotenpunkt.

Neben den verkehrstarken Hochsommermonaten Juli und August wurden erstmals auch im Juni und September jeweils über drei Millionen Passagiere gezählt. 2024 wurden an 105 Tagen mehr als 100.000 Fluggäste gezählt und am 26. Juli mit 115.989 Reisenden ein neuer Tagesrekord erreicht.

Trotz der stark gestiegenen Frequenz blieb die Pünktlichkeitsrate weiterhin auf einem sehr hohen Niveau. Im europäischen Hub-Vergleich liegt der Flughafen Wien deutlich vor den anderen Airports des Lufthansa-Verbands Brüssel, Zürich, München und Frankfurt. Diese Konstanz zeigt die Effizienz und exzellente Servicequalität, mit der am Flughafen Wien gearbeitet wird.

Top-Reiseziele im Hochsommer waren Antalya, Barcelona, Mallorca, Kreta und Venedig. Diese Destinationen trugen maßgeblich zur positiven Entwicklung der Verkehrszahlen bei. Das Passagieraufkommen verteilt sich auf 24.865.388 Lokalpassagiere (+8,9% gegenüber 2023) und 6.757.308

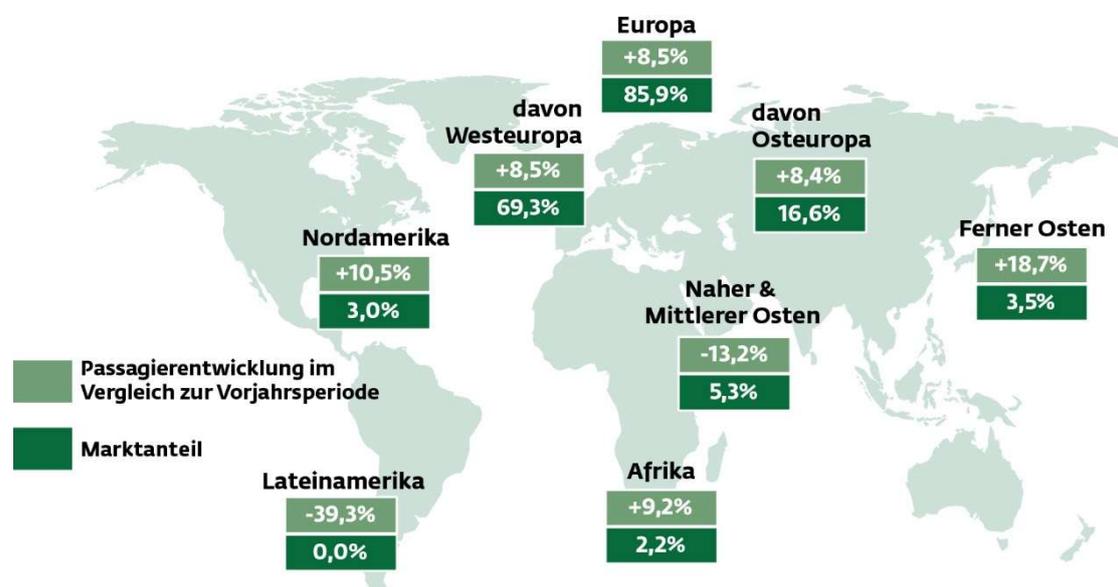
Transferpassagiere (+2,1%). Die Flugbewegungen legten um 5,9% auf 234.138 Starts und Landungen zu. Verglichen mit 2019 entspricht dies allerdings immer noch einem Minus von 32.664 Bewegungen (-12,2%). Zurückzuführen ist diese Diskrepanz auf die von 121 auf 138 gestiegene Durchschnittszahl beförderter Passagiere pro Flug, die sich aus dem Einsatz größerer Flugzeuge und einem höheren Sitzladefaktor erklärt. Letzterer erreichte 80,8%, verglichen mit 80,5% im Jahr 2023 und 77,3% im Jahr 2019. Auch das Frachtaufkommen stieg gegenüber 2023 deutlich um 21,6% auf 297.945 Tonnen an - ebenfalls ein neuer Rekordwert.

2024 wurde der Flughafen Wien von 72 Fluglinien (VJ: 65) angefliegen, die 195 Destinationen (VJ: 203) in 65 Ländern (VJ: 65) im Linienverkehr bedienten.

Passagierentwicklung am Flughafen Wien

→ Aufkommen abfliegender Passagiere (Linie & Charter) 2024 nach Regionen

Region	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019	Anteil 2024	Anteil 2023	Anteil 2019
Westeuropa	10.956.558	8,5%	10.098.820	10.717.728	69,3%	68,6%	68,0%
Osteuropa	2.619.728	8,4%	2.417.082	2.755.423	16,6%	16,4%	17,5%
Ferner Osten	552.041	18,7%	465.213	698.436	3,5%	3,2%	4,4%
Naher und Mittlerer Osten	838.893	-13,2%	965.932	797.495	5,3%	6,6%	5,1%
Nordamerika	479.701	10,5%	434.019	459.377	3,0%	2,9%	2,9%
Afrika	348.900	9,2%	319.516	333.305	2,2%	2,2%	2,1%
Lateinamerika	7.604	-39,3%	12.535	593	0,0%	0,1%	0,0%
	15.803.425	7,4%	14.713.117	15.762.357	100,0%	100,0%	100,0%



Abgeflogene Passagiere (Linie und Charter), 2024 im Vergleich zu 2023 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2024

Die beliebteste Region ab Wien bleibt nach wie vor Westeuropa, mit einem Anteil von 69,3% aller Passagiere (Zahlen beziehen sich jeweils auf abfliegende Reisende). Sie verzeichnete gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 8,5 % auf 10.956.558 Reisende. Den größten absoluten Zuwachs erreichte Italien (169.530, +13,8%), gefolgt von Spanien (139.188, 10,4%) und dem Vereinigten Königreich (131.851, 18,2%).

Deutschland war ab Wien auch 2024 das beliebteste Zielland, blieb aber mit nur 75% der Fluggäste von 2019 weit hinter den Vor-Corona-Zahlen zurück.

Nach Osteuropa konnte der Flughafen Wien ein Passagierplus von 8,4% auf 2.619.728 Reisende verzeichnen. Aufgrund des anhaltenden Ukraine-Konflikts und der damit einhergehenden Einstellung des Flugbetriebs in die Ukraine, nach Russland und Weißrussland, liegt der Osteuropaverkehr jedoch weiterhin um 4,9% hinter den Zahlen von 2019 zurück.

Auch das Passagieraufkommen in den Nahen und Mittleren Osten ist von geopolitischen Spannungen negativ beeinflusst. 2024 reduzierte sich die Zahl der Reisenden in diese Region gegenüber 2023 um 13,2% auf 838.893 Fluggäste.

Mit der weiteren Markterholung sowie der Neu- und Wiederaufnahme von Destinationen in den Fernen Osten steuerten 552.041 Fluggäste die Region an, was einem Plus von 18,7% gegenüber 2023 entspricht. Vom Vor-Pandemie-Niveau ist man damit jedoch noch gut 20% entfernt.

Die Regionen Nordamerika und Afrika entwickelten sich mit einem Passagierzuwachs von rund 10% positiv, wobei die Marktanteile mit 3,0% respektive 2,2% praktisch unverändert blieben (siehe Tabelle). Lateinamerika spielt am Flughafen Wien weiterhin eine untergeordnete Rolle.

→ Die 5 passagierstärksten Destinationen 2024 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019
1. London	728.849	15,9%	628.753	707.002
2. Frankfurt	512.060	7,9%	474.572	562.166
3. Istanbul	508.979	19,0%	427.842	369.986
4. Paris	462.877	4,0%	445.094	514.760
5. Amsterdam	392.890	1,7%	386.504	475.165

→ Passagieraufkommen Zentral- und Osteuropa 2024 (abflieg. Passagiere)

Destinationen	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019
1. Bukarest	252.367	4,5%	241.413	312.843
2. Warschau	229.955	-2,2%	235.237	192.884
3. Sofia	205.358	17,2%	175.176	173.492
4. Tirana	192.986	68,1%	114.835	90.402
5. Belgrad	121.772	-1,3%	123.321	101.230
6. Pristina	119.336	12,7%	105.916	57.605
7. Riga	114.673	16,7%	98.283	66.219
8. Krakau	106.666	2,0%	104.550	63.698
9. Podgorica	92.821	8,3%	85.679	42.004
10. Sarajevo	88.170	6,1%	83.135	79.135
Sonstige	1.095.624	4,4%	1.049.537	1.575.911
Abfliegende Passagiere	2.619.728	8,4%	2.417.082	2.755.423

→ Passagieraufkommen Langstrecke 2024 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019
1. Bangkok	162.941	3,5%	157.504	178.010
2. Taipei	110.396	-5,4%	116.724	139.762
3. Newark	91.712	-2,2%	93.742	67.295
4. Toronto	80.539	-2,3%	82.436	76.248
5. Chicago	72.912	-9,3%	80.430	80.342
6. New York	65.849	27,7%	51.549	62.470
7. Peking	61.512	148,9%	24.714	75.716
8. Washington	58.953	4,5%	56.436	56.481
9. Addis Abeba	52.730	18,9%	44.349	39.813
10. Montreal	50.475	20,1%	42.027	39.664
Sonstige	311.148	33,7%	232.803	420.457
Abfliegende Passagiere	1.119.167	13,9%	982.714	1.236.258

→ Passagieraufkommen Naher & Mittlerer Osten 2024 (abflieg. Passagiere)

Destinationen	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019
1. Dubai	232.568	9,0%	213.337	211.893
2. Tel Aviv	154.238	-42,3%	267.463	299.119
3. Abu Dhabi	145.615	20,0%	121.310	0
4. Doha	140.233	21,3%	115.645	116.397
5. Amman	46.042	-44,8%	83.467	50.129
Sonstige	120.197	-27,0%	164.710	119.957
Abfliegende Passagiere	838.893	-13,2%	965.932	797.495

→ Passagieraufkommen nach Airlines 2024

Fluglinie	2024	Veränderung zu 2023	2023	2019	Anteil 2024	Anteil 2023	Anteil 2019
Austrian	14.581.301	5,2%	13.862.273	13.673.856	46,0%	46,9%	43,2%
Ryanair/Lauda	6.643.398	11,6%	5.954.732	2.656.939	20,9%	20,2%	8,4%
Wizz Air	2.016.566	-0,7%	2.031.506	2.080.809	6,4%	6,9%	6,6%
Eurowings	786.690	12,9%	696.928	2.277.788	2,5%	2,4%	7,2%
Turkish Airlines	578.867	-16,8%	695.578	550.309	1,8%	2,4%	1,7%
Pegasus Airlines	493.456	27,0%	388.566	291.831	1,6%	1,3%	0,9%
Emirates	448.305	10,2%	406.730	415.533	1,4%	1,4%	1,3%
SunExpress	388.328	13,6%	341.883	256.927	1,2%	1,2%	0,8%
KLM Royal Dutch Airlines	385.416	5,6%	365.088	379.618	1,2%	1,2%	1,2%
British Airways	351.538	10,7%	317.695	447.966	1,1%	1,1%	1,4%
Sonstige	5.045.971	12,8%	4.472.207	8.630.613	15,9%	15,1%	27,3%
davon Lufthansa-Gruppe ¹	16.105.305	6,1%	15.183.542	17.318.078	50,8%	51,4%	54,7%
davon Low-Cost Carrier	9.689.292	9,8%	8.821.767	7.663.225	30,5%	29,9%	24,2%
Passagiere gesamt	31.719.836	7,4%	29.533.186	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

Austrian Airlines behauptet weiterhin die Position als Marktführer am Flughafen Wien. 2024 erreichte die Airline einen Marktanteil von 46,0% am Gesamtpassagieraufkommen, wenig verändert gegenüber dem Vorjahr mit 46,9%. Im Verlauf des Berichtsjahres wurden insgesamt 14.581.301 Fluggäste abgefertigt, was einem Anstieg von 719.028 beziehungsweise 5,2% gegenüber 2023 entspricht.

Ryanair/Lauda bleibt der zweitgrößte Carrier am Standort und konnte den Marktanteil am Gesamtpassagieraufkommen 2024 mit 20,9% geringfügig ausbauen (2023: 20,2%). Die Airline zählte insgesamt 6.643.398 Passagiere von und nach Wien, was einer Steigerung von 688.666 oder 11,6% entspricht.

Wizz Air, weiterhin drittstärkste Fluglinie, fertigte 2024 insgesamt 2.016.566 Reisende ab. Gegenüber dem Vorjahr 2023 entspricht das einem leichten Rückgang von 0,7%. Der Anteil am Gesamtpassagieraufkommen reduzierte sich ebenfalls leicht um 0,5 Prozentpunkte auf 6,4%.

Frachtrekord in 2024

Im Berichtsjahr konnte am Flughafen Wien ein neuer Rekord beim umgeschlagenen Frachtvolumen erzielt werden. Die gesamte Frachtmenge (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) erreichte 297.945 Tonnen, ein Plus von 21,6% gegenüber dem Vorjahr beziehungsweise 5,0% gegenüber 2019. Dabei wurde sowohl bei der abgefertigten Luftfracht mit 207.746 Tonnen (+20,6%), als auch beim Trucking-Volumen von 90.199 Tonnen (+24,0%) ein deutliches Wachstum im Jahresvergleich erzielt. Das von der FWAG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 240.871 Tonnen, was einem Plus von 16,5% gegenüber 2023 und einem Marktanteil von 80,8% entspricht.

Innerhalb der Luftfracht gab es beim Belly-Verkehr durch die Wiederaufnahme weiterer Langstreckenverbindungen eine markante Steigerung um 43,8%, während das Volumen des Frachter-Segments um 3,1% sank. Die Warenströme waren weitgehend ausgewogen sowohl von Export- (+23,4%) als auch Importwachstum (+20,2%) gekennzeichnet.

Entgelte- und Incentive-Politik am Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie die Methodik der Anpassungen für 2024 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt.

Die Novellierung des FEG aufgrund der Covid-19 Pandemie führte zu Änderungen bei der Berechnung der Flughafenentgelte. Die Flughafenentgelte am Flughafen Wien werden gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet von 1.8. bis 31.7.) angepasst. Diese Regelung endet mit 31. Dezember 2026, wodurch die Flughäfen im Entgeltantrag 2026 zur bestehenden Formel zurückkehren und diese mit 1. Jänner 2027 wieder anwenden. Sollte sich die Branche andererseits 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 1.1.2024, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden.

- Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt +9,708%
- Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt +9,708%
- Infrastrukturentgelt Betankung +9,708%

Das Sicherheitsentgelt inklusive Maßnahmen zur Implementierung des Exit-Entry-Systems (EES) am Flughafen Wien betrug € 10,28/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) betrug € 0,77/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,11/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,22/abfliegender Passagier.

Die Flughafen Wien AG hat, wie im Vorjahr zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2024 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 9,43/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 13,82/abfliegender Transferpassagier gesenkt.

Ab 1.1.2024 wurden auch alle Luftfahrzeuge in der General & Business Aviation sowie alle Luftfahrzeuge unter 45 Tonnen MTOW in das Lärmgelteregime einbezogen.

Ergänzend wurden mit dem Volumenincentive das nachhaltige Passagiervolumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert und mit dem Transfer-Security-Incentive die Rolle des Flughafen Wien als Hub-Airport weiter gestärkt. Der Frachtincentive dient der Förderung des Frachtverkehrs auf der Langstrecke. Der Destinationsincentive findet bei Linienflügen zu neuen Destinationen Anwendung. Die Incentives wurden ebenfalls um +9,708% valorisiert.

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr 2024 lagen die Umsatzerlöse mit € 911,4 Mio. um 11,7% über dem Vorjahreswert von € 816,2 Mio., wobei Umsatzsteigerungen sowohl in den Airporterträgen als auch in den Abfertigungs- und Non-Aviation-Erträgen zu verzeichnen waren.

Nahezu unverändert blieb die Zusammensetzung der Umsatzerlöse. So entfielen im Berichtsjahr 2024 71,4% (VJ: 70,5%) der Erträge auf Aviation-Erträge und 28,6 % (VJ: 29,5%) auf Non-Aviation-Erträge. Innerhalb der Aviation-Erträge entfielen 75,5% (VJ: 74,2%) auf Airporterträge und 24,5% (VJ: 25,8%) auf Abfertigungserträge.

Das Wachstum des Passagieraufkommens, der Bewegungen und des MTOW im Berichtsjahr führte zu einem Anstieg der Airporterträge, der Abfertigungserträge und der Non-Aviation-Erträge.

Die Airport-Erträge stiegen im Berichtsjahr 2024 auf € 491,6 Mio. (VJ: € 426,8 Mio.) und lagen damit um 15,2% über jenen des Geschäftsjahres 2023. Das Landeentgelt betrug im Berichtsjahr € 104,5 Mio. (VJ: € 89,2 Mio.; +17,2%), das Fluggastentgelt € 291,0 Mio. (VJ: € 245,5 Mio.; +18,5%), das PRM-Entgelt € 12,3 Mio. (VJ: € 10,5 Mio.; +17,0%), das Sicherheitsentgelt € 162,5 Mio. (VJ: € 139,0 Mio.; +16,9%) und das Infrastrukturentgelt € 52,4 Mio. (VJ: € 44,7 Mio.). Zugleich stiegen die Ermäßigungen in absoluten Zahlen von € 103,7 Mio. auf € 133,2 Mio bzw. von 19,6% der Airporterträge (vor Ermäßigungen) auf 21,3% im Berichtsjahr.

Die Abfertigungserträge konnten im Berichtsjahr 2024 um 7,1% von € 148,8 Mio. auf € 159,3 Mio. zulegen. Sowohl die Erlöse aus dem Ramp-Handling als auch die Erlöse aus dem Traffic-Handling lagen mit € 95,9 Mio. bzw. € 11,0 Mio. um 7,6% bzw. 8,0% über dem Vorjahreswert. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung konnten um 23,2 % von € 28,6 Mio. auf € 35,3 Mio. gesteigert werden, während die Erlöse aus Einzelleistungen mit € 18,1 Mio. um 15,6% unter dem Vorjahreswert lagen.

Die Non-Aviation-Erträge entwickelten sich in allen Bereichen positiv und erhöhten sich insgesamt im Berichtsjahr 2024 von € 240,6 Mio. um 8,2% auf € 260,5 Mio. Die Miet- und Pachterträge betrugen im Berichtsjahr € 103,9 Mio. (VJ: € 97,1 Mio.; +7,0%), die Parkerträge € 60,8 Mio. (VJ: € 56,1 Mio.; +8,3%), die Erträge aus Gästebetreuung € 23,0 Mio. (VJ: € 17,6 Mio.; +31,2%) und die Erlöse aus der Erbringung von Konzernleistungen € 42,4 Mio. (VJ: € 39,9 Mio.; +6,2%).

Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2024 im Überblick:

Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung

Beträge in € Mio.	2024	Veränderung	2023
Umsatzerlöse	911,4	11,7%	816,2
Sonstige betriebliche Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen)	24,7	222,0%	7,7
Betriebsleistung	936,1	13,6%	823,8
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-622,1	13,9%	-546,3
EBITDA	313,9	13,1%	277,5
Abschreibungen	-91,7	2,2%	-89,7
EBIT	222,2	18,3%	187,8
Finanzergebnis	54,7	533,5%	8,6
EBT	276,9	40,9%	196,5
Steuern	-53,4	21,7%	-43,8
Jahresüberschuss	223,6	46,5%	152,6

Die Umsatzerlöse stiegen aufgrund des Zuwachses im Passagieraufkommen und den Bewegungen im Berichtsjahr um 11,7% auf € 911,4 Mio. Die sonstigen betrieblichen Erträge einschließlich aktivierter Eigenleistungen erhöhten sich von € 7,7 Mio. im Wesentlichen wegen der Auflösung von im Zusammenhang mit COVID-19-Unterstützungsmaßnahmen stehende Rückstellungen und Wertberichtigungen auf € 24,7 Mio. im Berichtsjahr 2024.

Betriebsaufwand um 12,2% auf € 713,8 Mio. gestiegen

Beträge in € Mio.	2024	2023
Materialaufwand, bezogene Leistungen	93,6	87,1
Personalaufwand	255,3	237,2
Sonstiger betrieblicher Aufwand	273,3	221,9
Abschreibungen (inkl. außerplanmäßiger Abschreibung)	91,7	89,7
Summe Betriebsaufwand	713,8	636,0

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen erhöhten sich im Berichtsjahr 2024 von € 87,1 Mio. um € 6,4 Mio. auf € 93,6 Mio. Davon entfielen € 1,7 Mio. auf einen Rückgang der Aufwendungen für Material (-4,5%) und € 8,1 Mio. auf einen Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen (+16,3%), welche fast zur Gänze die von der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) bezogenen Sicherheitsdienstleistungen betreffen.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 7,6% bzw. € 18,1 Mio. von € 237,2 Mio. auf € 255,3 Mio., wobei der Anstieg mit € 7,2 Mio. bzw. 9,3% auf die Löhne, mit € 5,7 Mio. bzw. 5,9% auf die Gehälter und mit € 5,2 Mio. bzw. 8,2% auf die Sozialen Aufwendungen entfiel. Da trotz Anpassung der Berechnungsparameter die Personalrückstellungen¹ nahezu unverändert gegenüber dem Vorjahr blieben, ist die Erhöhung des Personalaufwandes zur Gänze auf die Erhöhung des durchschnittlichen Personalstandes von 2.721 Personen auf 2.814 Personen und die Erhöhung des Entgeltniveaus zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 23,1% bzw. € 51,3 Mio. von € 221,9 Mio. auf € 273,3 Mio. Diese Zunahme entfällt im Wesentlichen mit € 2,3 Mio. auf Instandhaltungen, mit € 3,2 Mio. auf Fremdleistungen und Fremdpersonal von Dritten, mit € 18,2 Mio. auf Fremdleistungen von

¹ Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen, Jubiläumsgelder, Urlaube, Altersteilzeit und NPA

Konzernunternehmen und € 24,0 Mio. auf die Vorsorge für Verpflichtungen aus dem aktuellen Anrainer-Lärmschutzprogramm.

EBITDA steigt um € 36,4 Mio. auf € 313,9 Mio.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen Wien AG erhöhte sich im Berichtsjahr um € 36,4 Mio. auf € 313,9 Mio. (VJ: € 277,5 Mio.).

Abschreibungen von € 91,7 Mio.

Beträge in € Mio.	2024	2023
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	91,7	89,7
Investitionen (inkl. Finanzanlagen)	115,2	58,1

Während die Abschreibungen mit € 91,7 Mio. gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert blieben, erhöhten sich die Investitionen in das Anlagevermögen und stiegen von € 58,1 Mio. im Vorjahr auf € 115,2 Mio. im Berichtsjahr.

EBIT auf € 222,2 Mio. verbessert

Die Zunahme der Betriebsleistung um € 112,3 Mio. bzw. 13,6% bei einem Anstieg der Betriebsaufwendungen um € 77,8 Mio. bzw. 12,2% führte zu einer Verbesserung des EBIT der Gesellschaft auf € 222,2 Mio. (VJ: € 187,8 Mio.) bzw. einer Erhöhung der EBIT-Marge von 23,0% auf 24,4%.

Positives Finanzergebnis von € 54,7 Mio.

Der Anstieg des Finanzergebnisses um € 46,0 Mio. gegenüber dem Vergleichsjahr ist im Wesentlichen auf die Erhöhung der Erträge aus Beteiligungen um € 27,7 Mio. und den Rückgang der Zinsaufwendungen um € 16,0 Mio. auf Grund der im Vorjahr erfolgten vorzeitigen Rückführung aller noch ausstehenden Kreditverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zurückzuführen.

Ergebnis vor Steuern auf € 276,9 Mio. gesteigert

In Summe erzielte die Flughafen Wien AG im Geschäftsjahr 2024 ein positives Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von € 276,9 Mio. (VJ: € 196,5 Mio.). Bei einem Steueraufwand von € 53,4 Mio. (VJ: € 43,8 Mio.) beträgt der Jahresüberschuss daher im Berichtsjahr € 223,6 Mio. (VJ: € 152,6 Mio.).

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur der Flughafen Wien AG

Die Bilanzsumme der Flughafen Wien AG belief sich zum Abschlussstichtag auf € 2.027,7 Mio. und liegt damit um € 185,4 Mio. bzw. 10,1% über dem Vergleichswert des Vorjahres².

	2024	2023
Aktiva		
Anlagevermögen in %	69,7	75,8
Umlaufvermögen in %	30,3	24,2
Summe Aktiva in %	100,0	100,0
Passiva		
Eigenmittel in %	65,2	65,6
Langfristiges Fremdkapital in %	8,4	9,0
Kurzfristiges Fremdkapital in %	26,4	25,4
Summe Passiva in %	100,0	100,0

Bilanzaktiva

Trotz der positiven Investitionsdeckung des Berichtsjahres sank der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen von 75,8% im Vorjahr auf 69,7% im Berichtsjahr und belegt generell die hohe Anlagenintensität des Tätigkeitsfeldes der Gesellschaft.

Im Berichtsjahr³ wiesen alle Positionen des immateriellen Anlagevermögens und des Sachanlagevermögens mit Ausnahme der Technischen Anlagen und Maschinen und der Anlagen in Bau eine negative Investitionsdeckung auf. Insgesamt standen im immateriellen Anlagevermögen Anlagenzugängen von € 1,3 Mio. (VJ: € 3,4 Mio.) Abschreibungen von € 3,9 Mio. (VJ: € 4,1 Mio.) gegenüber. Im Sachanlagevermögen betrugen die Anlagenzugänge € 111,7 Mio. (VJ: € 54,7 Mio.) bei Abschreibungen von € 87,7 Mio. (VJ: € 85,6 Mio.).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um € 167,1 Mio. bzw. 37,4% auf € 613,5 Mio. zum Abschlussstichtag. Innerhalb des Umlaufvermögens erhöhten sich in erster Linie die Veranlagungen in Termineinlagen um € 151,5 Mio. auf € 435,0 Mio. bzw. in Wertpapiere um € 10,0 Mio. auf € 50,0 Mio. sowie die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten um € 18,5 Mio. auf € 55,8 Mio. Die sonstigen Forderungen (ohne Veranlagungen) sanken hingegen um € 16,4 Mio. auf € 12,6 Mio.

Bilanzpassiva

Die Struktur der Bilanzpassiva blieb im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Die Eigenkapitalquote lag bei 65,2% (VJ: 65,6%), die Fremdkapitalquote bei 34,8% (VJ: 34,4%). Innerhalb des

² Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten und die aktiven latenten Steuern wurden in der vorliegenden Darstellung dem Umlaufvermögen, die Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln in Höhe des darauf entfallenden Steueranteils dem langfristigen Fremdkapital und sonst dem Eigenkapital zugerechnet.

³ In der vorliegenden Analyse werden als Investitionen die Anlagenzugänge des Berichtsjahres durch Direktaktivierungen (Spalte Zugänge im Anlagenspiegel) und die Umbuchungen der im Berichtsjahr in Betrieb genommenen Anlagen in Bau (Spalte Umbuchungen im Anlagenspiegel) verstanden. Formal handelt es sich bei letzterer Position um in Vorjahren erfolgte Zugänge zu den Anlagen in Bau.

Fremdkapitals blieb das Verhältnis zwischen kurz- und langfristigem Fremdkapital ebenfalls weitgehend unverändert, der Anteil des langfristigen Fremdkapitals beträgt am Abschlussstichtag 24,0% (VJ: 26,1%).

Die Kreditverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden im Vorjahr durch vorzeitige Tilgungen zur Gänze abgebaut. Die Abnahme der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, ist im Wesentlichen der Verminderung der Salden aus der Finanzverrechnung und der Veranlagung liquider Mittel im Rahmen des Cash-Pooling geschuldet.

Kapitalflussrechnung

in T€		2024	2023
Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit:			
+/-	Jahresüberschuss	223.552,4	152.632,5
+	Abschreibungen auf immaterielle Anlagen und Sachanlagen	91.662,8	89.683,5
-	Veränderung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	-373,0	-303,5
+/-	Veränderung des Sozialkapitals	4.158,8	7.587,9
+/-	Veränderung der übrigen langfristigen Rückstellungen	-1.953,9	-495,0
-/+	Gewinne(-)/Verluste(+) aus Abgängen von immateriellen Anlagen und Sachanlagen	-580,3	-258,4
+	Ergebnis aus Abgang Wertpapiere des Umlaufvermögens	-1.746,0	-17,3
Betrieblicher Cash-flow		314.720,8	248.829,8
-/+	Zunahme/Abnahme der Vorräte	-154,4	-205,5
-/+	Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-18.455,3	-2.491,9
-/+	Veränderung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen und assoziierte Unternehmen	-578,9	-1.812,0
-/+	Zunahme/Abnahme der sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände sowie Rechnungsabgrenzungsposten	13.378,4	-1.248,6
+/-	Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Rückstellungen, inkl. Steuerzahlungen	115.290,5	-3.650,8
+/-	Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten gegen Konzernunternehmen	-13.934,3	22.297,2
+/-	Zunahme/Abnahme der sonstigen Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	-40.414,9	52.399,1
		55.131,1	65.287,6
Operativer Cash-flow		369.851,9	314.117,4
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit:			
-	Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen und Sachanlagen	-103.428,1	-54.118,8
+	Einzahlungen für immaterielle Anlagen und Sachanlagen	1.767,7	572,8
-	Investitionen in Finanzanlagen	-2.224,1	-0,1
-	Investitionen in Wertpapiere	-30.000,0	-20.000,0
-	Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	0,0	200,0
+	Einzahlungen aus kurzfristigen Veranlagungen	283.500,0	254.000,0
-	Auszahlungen für kurzfristige Veranlagungen	-435.008,1	-283.500,0
+	Abgänge von Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	25.766,0	9.827,1
		-259.626,6	-93.018,9
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit:			
+/-	Veränderung der mittel- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	-0,5	-224.999,5
-	Dividendenausschüttung	-110.714,5	-64.583,5
		-110.715,0	-289.583,0
Veränderung der flüssigen Mittel		-489,7	-68.484,5
+	Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	1.371,1	69.855,7
Finanzmittelbestand am Ende der Periode		881,4	1.371,1

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen betragen im Berichtsjahr 2024 € 115,2 Mio. (VJ: € 58,1 Mio.). Diese betreffen immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen, welche im Berichtsjahr angeschafft und in Betrieb genommen wurden als auch Anlagen in Bau, deren Beschaffung im Berichtsjahr fortgeführt wurde, die aber erst in Folgejahren in Betrieb genommen werden.

Die wesentlichsten Investitionen des Berichtsjahres 2024 umfassten die Süderweiterung (€ 73,4 Mio.), den Ausbau der Gepäcksortieranlage in Terminal 3 für Hold Baggage Screening auf Standard 3 (€ 6,6 Mio.), die Erneuerung der Toilettenanlagen in den Terminalgebäuden (€ 3,7 Mio.) und die Erneuerung der Enteisungsmittelbefüllstation (€ 3,4 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 Tochtergesellschaft Vienna Airport FBO GmbH, Schwechat, wurde die Option eingeräumt, ihre Anteile an der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zu einem fixierten Preis in Höhe der Anschaffungskosten zuzüglich aller auf die Beteiligung gebuchten Zuschüsse in Höhe von derzeit € 8,7 Mio. an die FWAG zu veräußern.

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung der Flughafen Wien AG erfolgt mit Hilfe 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 ihres obersten Unternehmensziels „nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts“ bewegt.

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, werden das EBITDA⁴ und die EBITDA-Marge als wesentliche Erfolgsgrößen herangezogen. Für das Geschäftsjahr 2024 wird ein EBITDA von € 313,9 Mio. (VJ: € 277,5 Mio.) bzw. eine EBITDA-Marge von 34,4% (VJ: 34,0%) ausgewiesen.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Auf Konzernebene wird die solide Basis der Finanzierung mit Hilfe 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 wurden im Geschäftsjahr 2023 zur Gänze vorzeitig getilgt. Die liquiden Mittel unter Berücksichtigung von Termineinlagen (sonstige Forderung in Höhe von € 435,0 Mio.; VJ: € 283,5 Mio.) betragen zum Stichtag € 435,9 Mio. (VJ: € 284,9 Mio.).

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

Rentabilitätskennzahlen in € Mio. bzw. in %

	2024	2023
EBIT in € Mio.	222,2	187,8
EBITDA in € Mio.	313,9	277,5
EBIT-Marge in %	24,4	23,0
EBITDA-Marge in %	34,4	34,0
ROE in %	17,7	13,1

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

⁴ Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagementsystem RMS

Der FWAG-Konzern verfügt über ein Risikomanagementsystem (RMS), welches alle relevanten Aspekte identifiziert, analysiert, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt.



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

Das RMS beruht für die gesamte Gruppe auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“ und ist in einer unternehmensweiten 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 einer Prozess- und Risikomanagementsoftware. 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 des FWAG-Konzerns wahr. Daneben prüft die Revisionsabteilung die Geschäftsgebarung und die Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Ergänzt wird das Risikomanagement um ein konzernweites Innovationsmanagement, um rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen zu erkennen.

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 des FWAG-Konzerns wird wesentlich von der generellen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst. Diese ist ihrerseits von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig. Konjunkturelle Schwankungen haben daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens. Auf europäischer wie nationaler Ebene dominieren die weiterhin die Auswirkungen des Angriffs Russlands auf die Ukraine und die israelische Offensive in Gaza als Reaktion auf den Terrorakt der Hamas im Oktober 2023 sowie die schwache Konjunktorentwicklung und die internationale Handelspolitik die Themenlandschaft. Das wichtige Thema Nachhaltigkeit in der Luftfahrt wird im Kapitel „Umweltrisiken“ im Detail betrachtet.

Die Gesamtrisikoposition des FWAG-Konzerns ändert sich laufend. Insbesondere die bestehende Sperre des ukrainischen Luftraumes sowie das bestehende Überflugverbot des russischen Luftraumes für westliche Fluggesellschaften führen zu teilweise deutlich längeren Reisezeiten Richtung Ost- bzw. Südostasien und somit zu negativen Auswirkungen auch auf den Geschäftsverlauf der FWAG. Ebenso wird die Konfliktregion in Gaza von zivilen Luftfahrzeugen derzeit nicht überflogen, was jedoch aufgrund der geringen Größe des Konfliktgebietes nur beschränkte Auswirkungen auf die Reisezeiten hat. Zusätzliche negative Auswirkungen ergeben sich durch den Entfall bzw. den starken Rückgang der russischen, ukrainischen und teilweise israelischen Passagiere. Weiteres Risikopotential für den FWAG-Konzern entsteht durch die Unsicherheit in Bezug auf die Zollpolitik der USA, deren Auswirkungen auf die Branche noch nicht abgeschätzt werden kann.

Die weitere Entwicklung der militärischen Konflikte ist nur schwer abschätzbar. Grundsätzlich ist sowohl eine Verschärfung der Rahmenbedingungen (z.B. durch eine Ausweitung des Gaza-Konflikts auf andere Konfliktgebiete in der Region), wie auch eine Entspannung (insb. durch eine nachhaltige Einigung der Konfliktparteien) denkbar. Es bleibt abzuwarten, welchen Einfluss die weitere Politik der USA auf diese Konflikte haben wird.

Nach einer kurzen Entspannung der Inflationsraten ist in den letzten Monaten wieder ein Anstieg, insbesondere der Energiepreise, zu beobachten. Dieser Anstieg ist zumindest zum Teil auf die Einstellung der Lieferungen russischen Erdgases zurückzuführen. Die hohen Preissteigerungen und hohen Lohnabschlüsse, sowie die immer noch restriktiven Leitzinsen führten zu einem Rückgang der Wirtschaftsleistung, was sich auch auf die Geschäftsentwicklung der FWAG negativ auswirkt. Ebenso führen die gestiegenen Energiepreise und Personalkosten zu steigenden Aufwendungen. Durch Maßnahmen wie die kontinuierliche Erhöhung der Energieeffizienz und Eigenerzeugung von Strom wird diesen Entwicklungen entgegengewirkt.

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

Rechtliche und regulatorische Risiken

Auf EU-Ebene wurde noch vor den EU-Wahlen im Juni 2024 ein neuer Konsultationsprozess „Fitness-Check“ gestartet. Dabei wird die mögliche Revision der Entgelte-Richtlinie (Airport Charges Directive), der Slots-Verordnung sowie der Bodenverkehrsdienste-Richtlinie geprüft. Die neue EU-Kommission führt diese Konsultation fort. Sollte die Kommission eine Revision zu einem oder mehreren dieser Dossiers vorschlagen, ist angesichts des Gesetzgebungsverfahrens mit einem Inkrafttreten dieser Verordnungen und Richtlinien nicht vor 2027 zu rechnen. Bereits bekannt geworden sind Pläne der Kommission, eine neue Sicherheitsstrategie (Aviation Security Strategy) zu implementieren. Im

Wesentlichen sieht diese vor, die technischen Standards bei den Sicherheitskontrollen deutlich anzuheben, was zu massiven Beschaffungskosten für neue Geräte (Bodyscanner, CT-Scanner, etc.) sowie zu höheren Energiekosten und operativen Umstellungen führen würde. Ein Gesetzesvorschlag ist 2025 zu erwarten. Die derzeit anvisierte Umsetzung soll bereits in den Jahren 2027 bis 2030 stattfinden.

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene tritt die Umsetzung der beschlossenen Gesetze zu Umwelt- und Klimathematiken in den Fokus. In Österreich hat die Regierung in der abgelaufenen Gesetzgebungsperiode eine Erhöhung der Flugabgabe beschlossen und die „ökosoziale Steuerreform“ ist mit 1.1.2022 in Kraft getreten. Außerdem wurde im Oktober 2022 die nationale CO₂-Bepreisung eingeführt. (Weiteres zu umweltbezogenen Risiken im Unterpunkt „Umweltrisiken“.)

Auf EU-Ebene steht die Umsetzung des Gesetzespakets „Fit for 55“ im Vordergrund. Dieses enthält Maßnahmen, welche die Kosten der Luftfahrt spürbar erhöhen werden, wie die deutliche Verteuerung der Zertifikate im EU-ETS und die Integration von CORSIA, eine verpflichtende Beimischungsquote für nachhaltige Flugtreibstoffe (ReFuel EU Aviation; ab 1.1.2025) sowie eine Richtlinie über die Errichtung von Infrastruktur für nachhaltige Treibstoffe (AFIR). Die vorgesehene AFIR-Überarbeitung enthält insbesondere die Verpflichtungen für Flughäfen, die Stromversorgung von stationären LFZs bis 2029 zu elektrifizieren bzw. nachhaltig zu betreiben. Zusätzlich wurde im Rahmen der Revision der TEN-T Verordnung eine weitere Verpflichtung beschlossen, welche die Installation von Pre-Conditioned Air Anlagen (PCA) an allen Kontaktpositionen bis Ende 2030 vorsieht. Die schrittweise Einführung einer Kerosinsteuer wurde im Zuge der Verhandlungen auf unbestimmte Zeit verschoben.

Die geplanten Maßnahmen erhöhen das Risiko eines einseitigen Wettbewerbsnachteils von europäischen Fluggesellschaften sowie europäischen Hubs gegenüber außereuropäischen Mitbewerbern und die Gefahr der Verlagerung von Flugverkehrsströmen. Die damit verbundenen Investitionskosten und Folgekosten (z.B. Ausbau des Stromnetzes) werden erhebliche Kostensteigerungen für die FWAG zur Folge haben.

Schließlich sind im Bereich Klimapolitik neue Vorgaben für Emissionsreduktionen zu erwarten. Das Klimaziel der EU-Kommission sieht eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 90% bis zum Jahr 2040 im Vergleich zum Ausstoß des Jahres 1990 vor. Welche Auswirkungen dieses neue Ziel auf den Flughafen Wien oder den Standort allgemein haben wird, ist noch nicht abschätzbar.

Neue, bürokratisch aufwendige Regelungen gelten zudem für die FWAG durch die im Gesetzgebungsprozess befindliche nicht-finanzielle Berichterstattung (CSRD) sowie aufgrund der EU Taxonomie-Verordnung.

Im Jahr 2024 wurden zahlreiche Wahlen abgehalten, deren Ausgang auch Auswirkungen auf die europäische bzw. österreichische Luftfahrtbranche haben. Neben der Wahl zum Europäischen Parlament (Europawahl) im Juni fanden in Österreich im September 2024 die Nationalratswahlen statt. Die neue EU-Kommission ist seit Dezember 2024 im Amt, hat aber noch keine konkreten Pläne für die Luftfahrtpolitik der nächsten Jahre bekannt gegeben. Die Auswirkungen auf die FWAG ist zum jetzigen Zeitpunkt daher noch nicht abschätzbar.

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.

Der VfGH hat in einem Prüfungsbeschluss vom 11.12.2024 Bedenken darüber geäußert, dass jene Bestimmungen des Luftfahrtsicherheitsgesetzes (LSG), mit denen die österreichischen Flughäfen zur Durchführung der Sicherheitskontrollen betraut werden, verfassungswidrig sein könnten. Sollte der

VfGH feststellen, dass die Durchführung der Sicherheitskontrollen nicht an Private ausgelagert werden darf, da es sich dabei um einen ausgliederungsfesten Kern der staatlichen Verwaltung handelt und der Gesetzgeber keine entsprechende Gesetzesänderung durchführt, würde dies – nach einer definierten Übergangsfrist - zu einer organisatorischen Änderung der Sicherheitskontrollprozesse auf österreichischen Flughäfen und in der Folge zu einem strukturellen Umbau der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H (VIAS) führen.

Markt- und Wettbewerbsrisiken

Der weltweite Flugverkehr konnte 2024 ein Rekordjahr verzeichnen. So sind die Passagierkilometer (RPKs) um 10,4% im Vergleich zum Vorjahr gestiegen und auch der Sitzladefaktor hat sich auf 83,5% erhöht. Der Flugverkehr in Europa konnte im Vorjahr eine ähnlich positive Entwicklung verzeichnen. So sind die Passagierkilometer um 8,7%, die angebotenen Sitzplatzkilometer um 8,1% und der Sitzladefaktor um 0,5 Prozentpunkte auf 84,8% gestiegen. (Quelle: IATA, Air Passenger Market Analysis, Dezember 2024)

Auch bei Cargo wurde ein Rekordjahr verzeichnet. Im Dezember 2024 stieg die weltweite Nachfrage nach Luftfracht mit einem Wachstum der Cargo-Tonnen Kilometer (CTK) von 6,1% im Vergleich zum Dezember 2023 deutlich an, womit bereits das 17. Wachstumsmonat in Folge verzeichnet wurde. Für das gesamte Jahr 2024 übertrafen die Cargo-Tonnen-Kilometer die Vergleichswerte von 2023 um 11,3%, was einen neuen Gesamtjahresrekord darstellt. Der europäische Markt entwickelte sich mit einem CTK-Wachstum von 11,2% nahezu ident mit der weltweiten Entwicklung. Ein besonders robustes Wachstum weist dabei die Handelsroute Europa-Asien auf, welche mit einem Anstieg von 10,3% im Jahresvergleich den 22. Wachstumsmonat in Folge erzielte. (Quelle: IATA, Air Cargo Market Analysis, Dezember 2024)

Der Ausblick für 2025, und generell für die kommenden Jahre, bleibt weiterhin positiv. Der Passagierverkehr hat sich im Jahr 2024 stark erholt, und die Werte der Jahre vor der Pandemie konnten bereits überschritten werden. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch sinkende Ölpreise, welche die Betriebskosten der Airlines reduzierten und sich global inflationsdämpfend auswirkten. Für 2025 wird ein weiteres stabiles Wachstum erwartet. Insbesondere die Regionen Asien und Mittlerer Osten sollten in den nächsten Jahren besonders stark wachsen. Der Frachtverkehr profitierte von einem Boom im grenzüberschreitenden E-Commerce sowie von Engpässen im Seeverkehr. Dank niedrigerer Treibstoffkosten wurde zuletzt erwartet, dass Airlines 2024 einen Nettogewinn von \$ 31,5 Mrd. erzielt haben. Für 2025 wird ein Rekordgewinn von \$ 36,6 Mrd. prognostiziert. Zudem sollen die Einnahmen erstmals die Marke von \$ 1 Billion überschreiten, angetrieben durch eine hohe Nachfrage bei weiterhin begrenzten Kapazitäten. (Quelle: IATA, Global Outlook for Air Transport – A world with lower oil prices, Dezember 2024)

Auch am Flughafen Wien blickt man sehr zufrieden auf das letzte Geschäftsjahr zurück. Mit 31,7 Mio. Passagieren im Jahr 2024 wurde das erfolgreichste Jahr der Geschichte verzeichnet. Die rasche Erholung nach der Covid-19 Pandemie hat erneut gezeigt, dass der Flugverkehr eine hohe Resilienz aufweist und sich innerhalb kurzer Zeit von Einbrüchen erholen kann.

Austrian Airlines als Home Carrier am Standort Wien war mit 46,0% weiterhin größter Kunde der FWAG, wenn auch der Marktanteil im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückging (-0,9 Prozentpunkte). Die strategische Ausrichtung von Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Die Passagierzahlen der Austrian Airlines am Flughafen Wien konnten um 5,2% auf knapp 14,6 Mio. Passagiere zulegen. Der Umsatz ist in Q1-3/2024 um 3% auf € 1,853 Mrd. gestiegen, wobei sich das adjusted EBIT mit € 77 Mio. im Vergleich zum Vorjahr (€ 144 Mio.) beinahe halbiert hat. Gründe hierfür sind die Streiks rund um die Kollektivvertragsverhandlungen im Frühling 2024, die angestiegenen Verspätungen durch

Kapazitätsengpässe bei europäischen Flugsicherungen und die kurzfristigen Flugstreichungen zu Zielen im Nahen Osten aufgrund der dortigen volatilen Sicherheitslage. Erfreulich war die Einflottung der ersten zwei von insgesamt elf Boeing 787-9 Dreamlinern, welche die Langstreckenflotte bestehend aus Boeing 767 und Boeing 777 in den nächsten Jahren ablösen sollen. Diese Investitionen können als deutliches Zeichen für das Vertrauen in den Standort Wien seitens der Konzernmutter Lufthansa gesehen werden. (Quelle: APA-Meldung Erweiterung Langstreckenflotte)

Neben den Austrian Airlines sind vor allem die Low-Cost-Carrier (LCC) für den Standort Wien von großer Bedeutung und diversifizieren das Angebot am Standort. Ryanair als passagierstärkster Vertreter der LCC konnte im Jahr 2024 über 6,6 Mio. Passagiere befördern, ein Plus von 11,6% im Vergleich zum Vorjahr. Der Marktanteil ist mit 20,9% um 0,7 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Für den Winterflugplan 2024/25 bietet Ryanair mit 18 am Flughafen Wien stationierten Flugzeugen Verbindungen zu 56 Zielen an. Wizz Air konnte sich am Standort etwa auf Vorjahresniveau halten. Der Marktanteil ging geringfügig um 0,5 Prozentpunkte auf 6,4 % zurück, die Passagierzahlen um 0,7% auf gut 2 Mio. Passagiere. Da LCC sehr flexibel agieren und reagieren können, kann es jederzeit zu Adaptierungen kommen. Aus diesem Grund wird die Entwicklung bei LCC auch genauestens beobachtet.

Marktkonsolidierungen unter den Airline-Kunden, hervorgerufen durch verschiedensten Ursachen, können Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf der FWAG zeigen.

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 Covid-19 Pandemie betroffen, konnte sich jedoch nachhaltig erholen und das Vorkrisenniveau von 2019 bereits deutlich übertreffen. Im Jahr 2024 verzeichnete der Flughafen Malta knapp 9,0 Mio. Passagiere, was einem Wachstum von 14,8% zu 2023 und einem Plus von 22,5% gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 entspricht.

Air Malta ist als Home Carrier des Flughafens von großer Bedeutung, sieht sich allerdings seit Jahren mit einer herausfordernden Marktsituation konfrontiert. Insbesondere durch den hohen LCC-Anteil ist der Wettbewerb am Flughafen Malta besonders intensiv. So hat speziell Ryanair eine gute Marktstellung und auch den größten Marktanteil am Standort. Getrieben durch diesen intensiven Wettbewerb hat sich Air Malta im Januar 2022 entschlossen, einen Restrukturierungsprozess zu starten. Dieser scheiterte allerdings, da staatliche Hilfen von der EU-Kommission nicht genehmigt wurden. Als Konsequenz stellte Air Malta mit 30.03.2024 den Flugbetrieb ein. Direkt anschließend hat allerdings der neu gegründete maltesische (Nachfolge-)Carrier KM Malta Airlines seinen Betrieb aufgenommen. Mit Hilfe einer nachhaltigen Strategie soll dieser neuen Fluggesellschaft der Turnaround gelingen und KM Malta Airlines eine langfristig erfolgreiche Zukunft sichern. Sollte der Turnaround nicht gelingen, hätte dies zumindest 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.

Auch der Flughafen Košice konnte das bisherige Rekordjahr 2023 übertreffen und hat im abgelaufenen Geschäftsjahr über 735.000 Passagiere abgefertigt, was einem Plus von 18,2% zum Vorjahr und einem Plus von 31,8 % zum Jahr 2019 entspricht. 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 vergrößert. Welche Auswirkungen die kriegerische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine auf den Flughafen Košice hat, ist von der Dauer und Entwicklung des Krieges abhängig.

Die hohe Wettbewerbsintensität unter den Fluggesellschaften erhöht seit Jahren den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister wie etwa Abfertigungsdienste. Zur Gegensteuerung wurden durch die FWAG 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 2024 ist der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste Marktführer im Ramp-Handling sowie auch in der Frachtabfertigung am Flughafen Wien. Das Risiko von wesentlichen Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen von langfristigen Dienstleistungsverträgen mit den wichtigsten Key Accounts und hohen Qualitätsstandards weitestgehend abgesichert. Der Cargo-Bereich konnte im abgelaufenen Jahr ebenfalls ein Rekordjahr verzeichnen. Insgesamt wurden rund 298.000 Tonnen Fracht abgefertigt, was einem deutlichen Zuwachs von 21,6% im Vergleich zum Vorjahr und einem Plus von 5,0% im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 entspricht.

Im Retail & Properties-Bereich vermietet die FWAG Gebäude und Flächen, die primär von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäftsentwicklung auch 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. Wesentlichen Einfluss auf den Retail-Bereich wird das Projekt Süderweiterung haben, welches im Jahr 2027 in Betrieb gehen soll und eine beträchtliche Erweiterung der Retailflächen sowie eine generelle Verbesserung der Shopping- und Gastronomie-Möglichkeiten im Terminalbereich bringen wird.

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 vollständige Abbau zinstragender Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG massiv reduziert. 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 sind in einer Richtlinie zum Baumanagement festgelegt. Eine Vielzahl von Investitionsprojekten wurde im Zuge des Covid-19-bedingten Sparprogramms verschoben. Diese werden nun schrittweise umgesetzt (wie beispielsweise das Großprojekt Süderweiterung).

Der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) stellt ein Schlüsselprojekt für die langfristigen Entwicklungs- und Wachstumspotenziale der FWAG dar, wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt und entsprechend der tatsächlichen Entwicklung der Flugzahlen sowie der Wirtschaftlichkeit geplant. Sämtliche Bewertungen von Vermögenswerten erfolgten unter der Prämisse des Fortbestehens der Drehscheibenfunktion des Flughafens Wien als Ost-West-Hub.

Im Mai 2023 verlängerte die zuständige UVP-Behörde die Realisierungsfrist für das Vorhaben 3. Piste auf 30.6.2033. Die Verlängerung der Realisierungsfrist wurde aufgrund der über 7-jährigen Rechtsmittel-Verfahrensdauer und dem Covid-19-bedingten Verkehrseinbruch genehmigt. Gegen die Verlängerung der Bauvollendungsfrist und die Abwicklung im Einparteienverfahren wurden mehrere Beschwerden ohne aufschiebende Wirkung eingebracht. Zu diesen Beschwerden veröffentlichte das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) am 10.05.2024 die Entscheidung, dass es sich entgegen der bisherigen Praxis und der klaren Gesetzessystematik bei diesem Fristverlängerungsverfahren um kein Einparteienverfahren handelt und gewährte den Beschwerdeführerinnen Parteistellung im Verfahren. Gleichzeitig verkürzte das BVwG die ursprünglich durch die 1. Instanz gewährte Fristverlängerung von 9,5 Jahren auf 6,5 Jahre. Die FWAG hat zur Klärung dieses Rechtsstreits die Höchstgerichte befasst.

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 Auswirkungen der weltweiten Klimaveränderungen sind auch für Europa schwer abschätzbar und führen daher zu einem Risiko für den Flughafenbetrieb. Zunehmende Wetterextreme wie Stürme, ungewöhnliche Niederschlagsmengen und länger anhaltende extreme Hitze- und Kältewellen können den Flugverkehr kurzfristig negativ beeinflussen.

Die FWAG ist bestrebt, durch ständiges Monitoring der operativen Risiken, auf die Auswirkungen entsprechend vorbereitet zu sein. Weiters trifft die FWAG mit entsprechenden Notfallplänen, Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie mit hohen Sicherheitsstandards Vorbereitungen für den Ernstfall. Die operativen Risiken sind durch einen angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung etc.). Die Energiewende in Europa und der dadurch größere Fokus auf erneuerbare Energien verringert in Kombination mit der geringen Steuerbarkeit die Systemsicherheit des europäischen Stromnetzes und erhöht die Gefahr eines Blackouts. Durch Notstromaggregate und Erhöhung der Eigenerzeugung durch Photovoltaik wird diesem Risiko aktiv entgegengewirkt.

Da der Flughafen Wien eine kritische Funktion als zentraler Infrastrukturversorger und Rückgrat der internationalen Konnektivität im gesamten mittel- und 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“ sowie der „Ausfall der Informationstechnologie“. Die FWAG setzt zur Gewährleistung eines weiterhin hohen Maßes an Informationssicherheit kontinuierlich Maßnahmen zur Reduktion der IKT-Risiken um. 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.

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

Die FWAG ist in ihrer Geschäftstätigkeit einer Reihe von Umweltrisiken ausgesetzt, deren Entwicklungen genau verfolgt werden. So werden in diesem Zusammenhang beispielsweise mögliche Auswirkungen durch Klimaveränderungen in einer umfangreichen Analyse betrachtet. Darin wird eine Reihe möglicher Gefahren durch die Änderung klimatischer Bedingungen, wie etwa die Zunahme von Hitzewellen und der globalen Durchschnittstemperatur, starke Niederschläge, Stürme oder eine Änderung von Windmustern in den nächsten zehn Jahren und darüber hinaus anhand zweier möglicher Klimaszenarien evaluiert. Insbesondere die Zunahme von Hitzewellen, die Zunahme von zeitlich begrenzten, starken Niederschlägen, die langfristige Steigerung der globalen Durchschnittstemperatur sowie das Auftreten von extremen Windereignissen werden dabei als potenzielle Gefahrenquellen analysiert. Bezüglich der identifizierten Risikofaktoren werden entsprechende Gegenmaßnahmen entwickelt und nach Möglichkeit umgesetzt (z.B. die Schaffung von Retentions- und Versickerungsmöglichkeiten zur Verhinderung von Schäden durch Hochwasser nach starkem Niederschlag). Es werden in diesem Zusammenhang allerdings nicht nur die Risiken, sondern auch die Chancen betrachtet. So bringt beispielsweise der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur zwar das Risiko einer Reduktion der Attraktivität bestimmter Reiseziele in extremen Hitzephasen mit sich, es könnte sich dadurch aber auch die touristische Saison in Sommerdestinationen verlängern beziehungsweise könnten neue Tourismusregionen erschlossen werden.

Neben den direkten Auswirkungen durch die Klimaveränderungen ist die FWAG auch einer Reihe von regulatorischen Risiken durch neue Gesetze zur Eindämmung des Klimawandels ausgesetzt. Diese Übergangsrisiken wurden zum Teil bereits im Kapitel „Rechtliche und regulatorische Risiken“ behandelt (insb. Überarbeitung des Emissionszertifikatehandels sowie Änderungen von Auflagen und Regulierungen). Zusätzlich zu den regulatorischen Risiken werden von der FWAG weitere mögliche Übergangsrisiken aus negativen Effekten auf das Image des Luftfahrtsektors, höheren Kosten von Rohstoffen (insbesondere Energie und Treibstoffe) und temporären Fachkräftemängeln evaluiert.

Auch bei der Vermeidung bzw. Eindämmung des Klimawandels ist sich die FWAG ihrer Verantwortung bewusst und hat dazu bereits entsprechende Handlungen gesetzt. So wurde unter anderem ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet. Ziel dieses Systems ist es, den Energieverbrauch weiter zu senken bzw. Energie aus erneuerbaren Quellen (mittels Photovoltaik) selbst zu produzieren und damit auch die Umwelteinflüsse des Unternehmens auf ein Minimum zu reduzieren. Durch diese Maßnahmen ist es gelungen, den Betrieb des Flughafens Wien seit 2023 CO₂-neutral zu führen.

Durch das Einheben von Lärmentgelten wird dem Wunsch der Bevölkerung nach einer Reduktion der Lärmimmissionen ebenso Rechnung getragen wie durch die kontinuierliche Überwachung der Einhaltung der Nachtflugregelung. Zudem setzt die FWAG auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Flughafenregion als Konsequenz des Mediationsverfahrens (Dialogforum).

Mögliche Auswirkungen von klimabedingten Veränderungen werden auch in der Unternehmensstrategie und im langfristigen Unternehmensplan berücksichtigt. Ebenso wird bei der Durchführung des Impairment-Tests 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 der Unternehmensplanung und damit auch in den Impairment-Tests direkte Aufwendungen zur Einhaltung der Klimaziele erfasst. Darüber hinaus können Umweltrisiken auch Einfluss auf die erwartete Nutzungsdauer von Anlagevermögen zeigen, insbesondere bei wetterexponierten Oberflächen (z.B. Deckschicht der Start- und Landebahnen).

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der FWAG lässt trotz der erheblichen krisenbedingten und makroökonomischen Herausforderungen keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen. Der Fortbestand des Unternehmens ist auch zukünftig gesichert.

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 Kontrollsystems (IKS) 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 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, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware. 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 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. Die Implementierung des IKS im Rechnungslegungsprozess ist in internen Richtlinien, Vorschriften, Prozessen und Kontrollbeschreibungen festgelegt.

Risikobeurteilung

Die Wesentlichkeit von Risiken ergibt sich aus der 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 das Sozialkapital, den

Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, die Einbringlichkeit von Forderungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie die Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen zu (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 und E-Mails 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, Entwicklung und Innovationsmanagement

Um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, sind permanente Weiterentwicklung und selbstkritisches Hinterfragen der eigenen Prozesse erforderlich. Durch Digitalisierung, Automatisierung und Innovation können Wettbewerbsvorteile aufgebaut, Gewinnpotentiale gehoben und Kosten reduziert werden. Im Jahr 2024 wurden seitens der FWAG eine Vielzahl an Innovations- und Digitalisierungsinitiativen vorangetrieben.

Der Digital Innovation Hub

Im zweiten Jahr seines Bestehens hat sich der Digital Innovation Hub der FWAG als Herzstück der Innovationsstrategie etabliert. Der Digital Innovation Hub dient als zentrale Plattform, um innovative Ideen zu koordinieren und zu fördern, während die operative Innovationsarbeit dezentral in den verschiedenen Bereichen erfolgt. Durch zahlreiche Aktivitäten und Maßnahmen wurde die Innovationsarbeit weiter gestärkt, wobei immer der potenzielle Mehrwert für das Unternehmen im Vordergrund steht.

Die Schwerpunkte der Innovationsarbeit umfassen die Bereiche Verbesserung der Guest Experience, Gepäck- und Abfertigungsprozesse, Dateninput, Arbeitswelt, Workflows, Technik, Advanced Air Mobility (AAM) und Green Airport. Technologisch liegt der Schwerpunkt auf Robotik, Datenanalyse, Künstliche Intelligenz, Automatisierung und Sensorik. Die Schwerpunkte haben sich als äußerst erfolgreich erwiesen und zu vielen neuen Vorhaben und Projekten geführt.

Ein zentraler Bestandteil der Innovationskultur ist die Einbindung aller Mitarbeiter. Die Mitarbeiter haben die Möglichkeit, neue Technologien und Konzepte in Form eines Proof of Concept (PoC) in einem sicheren Umfeld zu testen und die Ideen weiterzuentwickeln. Der offene Innovationsansatz fördert den Austausch und die Zusammenarbeit durch die aktive Teilnahme an Innovationsgruppen, Communities und Veranstaltungen.

Im Jahr 2024 konnten durch diesen erfolgreichen Prozess zahlreiche Herausforderungen, Ideen und Konzepte erprobt und bewertet werden. Die PoC reichten von Vorhaben mit autonomen Robotern - beispielsweise autonome Rollstühle - bis hin zur Erprobung von Lösungen im Bereich Predictive Maintenance bei Rolltreppen oder auch neuen Lösungen rund um die Inspektion von Asphalt- und Betonflächen.

Um den vielfältigen Herausforderungen und Ideen gerecht zu werden, wurde die intensive Zusammenarbeit mit dem globalen Innovationsnetzwerk Plug and Play fortgesetzt. Das Matchmaking mit Startups, der Austausch mit anderen internationalen Unternehmen und die Teilnahme an verschiedenen Veranstaltungen zu neuen Technologien und Trends unterstreichen die Bedeutung eines unterstützenden Partners für die Innovationsarbeit der FWAG.

Das Innovation Center

Seit nunmehr vier Jahren besteht im Zentrum der AirportCity, im Office Park 4, das Innovations- und Konferenzzentrum –Vienna Airport Conference & Innovation Center. Es bietet auf über 2.600 m² zahlreiche kreative Meetingräume, die ein optimales Umfeld für die Entwicklung innovativer Ideen schaffen. In 2024 wurden zahlreiche nationale und internationale Veranstaltungen organisiert und zusätzliche Innovationsformate geschaffen, die sich größter Beliebtheit erfreuen. Mit über 40 nationalen und internationalen Partnerschaften, darunter renommierte Universitäten, Fachhochschulen und Key Player des Innovationsökosystems, stärkt es die Innovationsarbeit des Unternehmens nachhaltig und

trägt dazu bei, dass die FWAG als innovatives Unternehmen wahrgenommen wird. Diese Kooperationen bringen nicht nur neue Ideen und frisches Wissen, sondern eröffnen auch Zugang zu Talenten, die für die Weiterentwicklung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit wesentlich sind.

Im Zuge dieser Bemühungen hat die FWAG auch ihre Partnerschaften mit anderen Innovationstreibern weiter ausgebaut. Initiativen wie die Future Travel Experience Plattform, das EUROCONTROL Air Transport Innovation Network (EATIN) sowie auf nationaler Ebene die Zusammenarbeit mit der Servicestelle Innovationsfördernde Öffentliche Beschaffung (IÖB), dem INNOX Network oder Airlabs Austria haben zu einem weitreichenden Netzwerk im Innovationsbereich beigetragen.

Der Servicebereich Informationssysteme

Der Servicebereich Informationssysteme ist der zentrale interne Dienstleister für Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Dieser betreibt und optimiert alle IKT-Systeme, die in den verschiedenen Unternehmensbereichen zum Einsatz kommen und unterstützt tatkräftig bei der Erprobung neuer Technologien.

Im Jahr 2024 wurden u.a. folgende Themen weiterentwickelt bzw. gestartet:

→ Extended Airport Operations Plan

Aufbauend auf dem System des „Initial Airport Operations Plan“ wird seit 2024 bis 2027 der eAOP (extended Airport Operations Plan) entwickelt. Das erweiterte System integriert Datenquellen von IT-Systemen der Landside und der Terminalinfrastruktur. eAOP soll die Vorhersehbarkeit und Effizienz von Flügen durch die Anbindung der Eurocontrol weiter verbessern.

→ VIE-Shop

Im Jahr 2024 wurde der VIE-Shop um Online-Parkangebote erweitert und die Implementierung neuer Bezahlmethoden wie PayPal umgesetzt. Der VIE-Shop verbessert als zentraler Webshop für alle verfügbaren Services der Unternehmensgruppe die Customer Experience.

→ Robot Process Automation

Durch die Einführung von Robotic Process Automation (RPA) wurden bis Ende 2024 rund 70 Prozesse analysiert und 25 Prozesse automatisiert. RPA trug auch im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zur Digitalisierung und Vereinfachung von Prozessen bei.

→ Mobile Flight Information

Zum Start der Sommerferien wurde das Mobile Flight Information Display System (FIDS) in Betrieb genommen. Dadurch ist es Passagieren möglich, aktuelle Information zu bevorstehenden Abflügen noch einfacher auf mobilen Geräten anzuzeigen. Unter <https://vie.flights/> sind alle notwendigen und nützlichen Daten für Passagiere ersichtlich.

Insgesamt wurden dafür 2024 Kosten als Investition bzw. Aufwand in Höhe von € 1,1 Mio. (V): € 1,6 Mio.) erfasst.

Innovationspreis 2024

Im Jahr 2024 feierte der Flughafen Wien mit der erstmaligen Verleihung der Innovationspreise eine bedeutende Premiere. Diese Auszeichnungen würdigen die hervorragende Innovationsarbeit von Mitarbeitern, die maßgeblich zum Erfolg und zur Weiterentwicklung des Unternehmens beitragen. Insgesamt wurden 24 Projekte aus verschiedenen Bereichen und Tochtergesellschaften eingereicht, welche alle das Ziel verfolgen, durch innovative Technologien und Lösungsansätze die Arbeitsprozesse

am Flughafen Wien zu optimieren. Ausgezeichnet wurde der Einsatz von Autonomen & Follow-me Rollstühlen, um Passagieren mit eingeschränkter Mobilität (PRM) mehr Unabhängigkeit und Flexibilität zu bieten, eine autonome Dokumententransporteinheit, um Dokumente zwischen Landside und Airside zu transportieren und die Einführung digitalisierter Reinigungsprozesse durch den Einsatz von autonomen Reinigungsmaschinen.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 243b UGB

Der schonende Umgang mit natürlichen Ressourcen, eine mitarbeiterorientierte Unternehmenskultur sowie die Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse von Anrainern sind zentrale Schwerpunkte der Unternehmensstrategie (vgl. Strategie 2030).

Neben den jährlichen Updates der Nachhaltigkeitskennzahlen auf der Homepage (www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht), veröffentlichte die FWAG bisher in Abständen einen vollständigen Nachhaltigkeitsbericht. Der letzte veröffentlichte 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 Inhalte, Daten und Zahlen dieses Nachhaltigkeitsberichts entsprechen den Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards 2016). Der Nachhaltigkeitsbericht 2021 erreicht die Anwendungsebene „In Accordance Core“ und bezieht zudem die branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber ein. Der Bericht wurde auch extern durch den TÜV Süd verifiziert.

Die Publikation des nächsten Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr 2025 wird voraussichtlich, abhängig von der Rechtslage, nach den Vorgaben der Corporate Sustainability Reporting Directive der EU (CSRD) und den daraus abgeleiteten European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erstellt, womit sämtliche wesentliche Nachhaltigkeitsbelange als Teil des Lageberichts abgedeckt werden.

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 nicht-finanzielle Leistungsindikatoren haben könnten, sind im Kapitel „Risiken der zukünftigen Entwicklung“ des Lageberichts beschrieben.

Sustainable Development Goals (SDGs)

Um den Herausforderungen einer globalisierten Welt nachhaltig zu begegnen, haben die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen 2015 gemeinsame Entwicklungsziele, die sogenannten Sustainable Development Goals (SDGs), verabschiedet. Diese Ziele sind allgemeine Ziele zur nachhaltigen Entwicklung für alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen.

Die FWAG bekennt sich zu den SDGs und versteht es als ihre Aufgabe, einen aktiven Beitrag zu leisten.

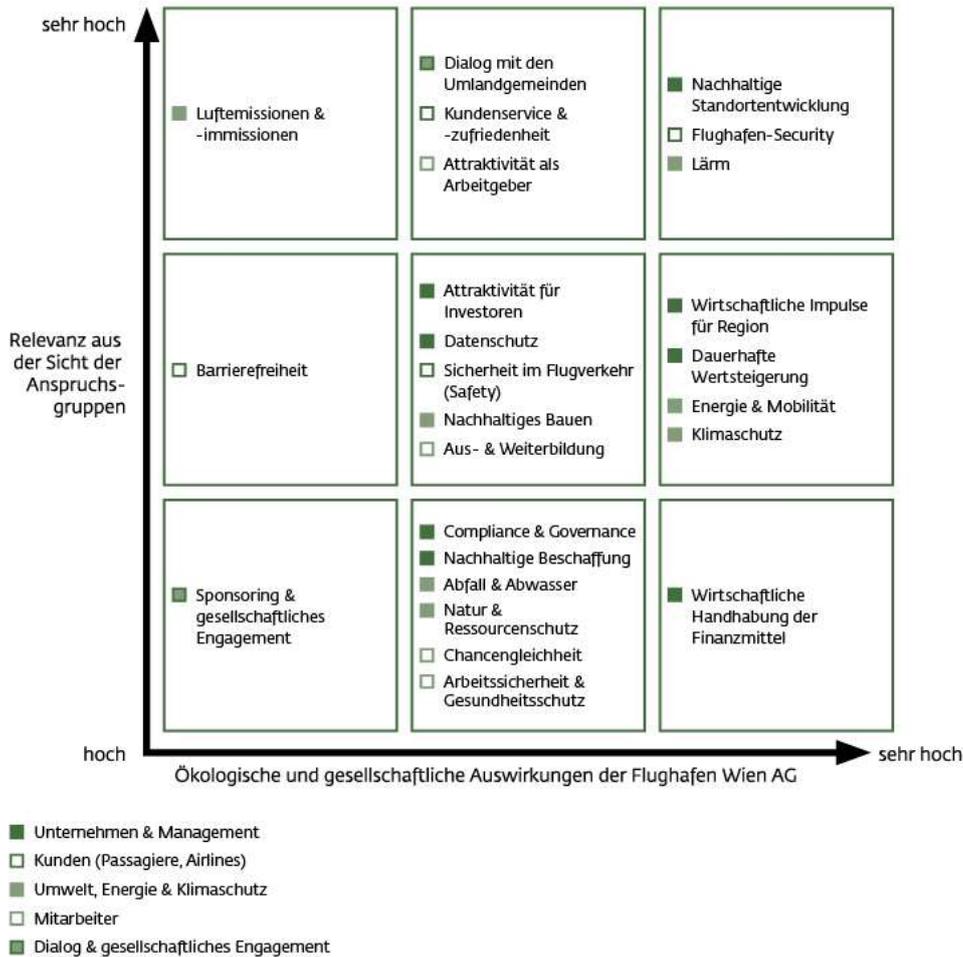


Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die wesentlichen Themen für die FWAG im Bereich Nachhaltigkeit wurden in einem Prozess, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante externe Stakeholder umfasste, definiert. Es wurden dabei 25 Themen für die FWAG als wesentlich definiert, welche in folgende Überkategorien zusammengefasst sind:

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

Die Wesentlichkeitsmatrix der FWAG



Nachhaltigkeitsmanagement

Die FWAG hat bereits 2014 ein Nachhaltigkeitsmanagementsystem implementiert. Daraus abgeleitet wurde ein Nachhaltigkeitsprogramm mit Zielen und konkreten Maßnahmen definiert. Die „offensive Nachhaltigkeitspolitik“ ist in der Unternehmensstrategie als eine der fünf strategischen Stoßrichtungen festgelegt (vgl. Strategie 2030). Zudem wurden Nachhaltigkeitsaspekte auch in die Satzung des Unternehmens aufgenommen.

Die Abteilung Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement ist für Verwaltung und Dokumentation der umweltrelevanten Nachhaltigkeitsagenden zuständig und berichtet maßgebliche Themen direkt an den Vorstand. Dem Nachhaltigkeitskernteam stehen aus jedem relevanten Unternehmensbereich Ansprechpartner zu Verfügung.

Die FWAG verfolgt eine nachhaltig ausgerichtete Wachstumsstrategie und schafft die notwendigen Voraussetzungen, um gemeinsam mit ihren Partnern die Kundenbedürfnisse zu erfüllen, die Chancen in der Luftfahrt zu nutzen und damit das strategische Oberziel, die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts konsequent zu verfolgen. Die vorrangigen strategischen Nachhaltigkeitsziele sind die Minimierung der negativen Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs, eine kontinuierliche Verbesserung der Energieeffizienz und eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Flughafenregion.

Umweltbelange und Energieeffizienz

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden Umgang mit der Umwelt, verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen.

Die FWAG hat ein umfassendes Energie- und Umweltmanagementsystem eingerichtet, welches auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicherstellt und sie wird regelmäßig von externen Audits zertifiziert:

- Erfüllung des Umweltmanagementsystems ISO 14001
- Erreichung des Airport Carbon Accreditation Scheme (ACAS) Level 3+
- Umsetzung des Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) seit 2015
- Unterzeichnung des Net-Zero 2050 Commitments von ACI Europe im Jahr 2019

Durch die Eigenstromerzeugung mit PV, CO₂-neutraler Erd- und Fernwärme, E-Mobilität, dem Einsatz neuer Technologien und Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz konnte bereits im Jahr 2023 der CO₂-neutrale Betrieb des Flughafens Wien nach Definition des Airport Carbon Accreditation Scheme (ACAS) des Airport Council International (ACI) erreicht werden.

Der aktuelle Level 3+ des ACAS verlangt die jährliche Erstellung einer CO₂-Bilanz aller direkten und indirekten Scope 1 und Scope 2 Emissionen sowie den Ausweis von Scope 3 Emissionen (z.B. Flugverkehr, landseitiger Verkehr). Darüber hinaus sind Einsparungsziele für Scope 1 und Scope 2 zu definieren. Verbleibende Emissionen aus Scope 1 und Scope 2 sowie Emissionen aus Geschäftsreisen der Mitarbeiter sind durch anerkannte Offsets zu kompensieren.

Die FWAG veröffentlicht eine jährliche Umwelterklärung, die auf der Webseite abrufbar ist.

→ Ausgewählte Kennzahlen

Standort Flughafen Wien		2024	Veränderung	2023
Passagiere	PAX	31.719.836	7,4%	29.533.186
Verbrauch elektrische Energie	MWh	85.532	4,3%	82.006
Wärmeverbrauch	MWh	34.393	1,9%	33.760
Kälteverbrauch	MWh	33.599	33,2%	25.221
Treibstoffverbrauch	MWh	36.851	9,0%	33.809
Gesamtenergiebedarf	MWh	156.776	4,8%	149.576
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	85.532	4,3%	82.006
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	54,6	n.a.	54,8
Wasserverbrauch (V) angepasst	m ³	535.368	-18,5%	656.653
Abwasseranfall	m ³	380.347	8,5%	350.573
Gesamtmenge Abfall	t	6.209	27,6%	4.866

Meilenstein CO₂-neutraler Flughafenbetrieb

Durch das umfassende Umweltmanagement konnte der Energieverbrauch und damit die CO₂-Emissionen am Flughafen Wien von 46.081 t CO₂ im Jahr 2011 auf 9.847 t CO₂ in 2024 verringert werden. Eine zentrale Kennzahl ist die CO₂-Intensität pro Verkehrseinheit (VE), die es ermöglicht, den CO₂-Ausstoß relativ zum Passagieraufkommen zu bewerten. Diese Intensität lag 2024 mit 0,29 kg CO₂/VE auf demselben Niveau wie in 2023.

→ CO₂-neutrale Stromversorgung

Ein wesentlicher Baustein in der Nachhaltigkeitsstrategie der FWAG besteht in der eigenen nachhaltigen Stromproduktion. Insgesamt sind elf PV-Anlagen am Betriebsgelände des Flughafens Wien installiert. Damit werden pro Jahr ca. 41 Mio. kWh produziert, was bilanziell bis zu 50% des Gesamtstrombedarfs der FWAG abdeckt. Die restlichen 50% des Strombedarfs sind durch Wasserkraftzertifikate CO₂-frei gestellt.

→ Energieeffizienz & nachhaltiges Bauen

Durch die Nutzung CO₂-freier industrieller Abwärme aus der nahegelegenen OMV-Raffinerie Schwechat ist der Wärmebezug des Flughafens Wien CO₂-neutral.

Die laufende Verbesserung der Energieeffizienz wird auch durch die Nutzung einer eigens entwickelten Software sowie der Nutzung von Geothermie und Biomasse erzielt. Der Einsatz modernster Gebäudetechnik-Systeme (Isolierung, Fassade etc.) und die laufende Optimierung der Gebäude- bzw. Anlagentechnik sowie der Beleuchtung am Standort (flächendeckende Umrüstung auf LED etc.) führen zu einer weiteren Steigerung der Energieeffizienz.

→ Nachhaltige Mobilitätsformen

Aktuell hat die FWAG rund 450 E-Fahrzeuge im Einsatz. Darunter auch E-Nutzfahrzeuge für die Abfertigung, z.B.: E-Stapler, E-Passagiertreppen, E-Schleppfahrzeuge. Die weitere Umstellung des Fuhrparks wird evaluiert.

→ CO₂-Emissionen im Jahr 2024

Die Einteilung in Scope 1, 2 und 3 entsprechend dem Greenhouse Gas Protocols (GHG-Protocol) bezieht sich auf die Emissionsquellen im Untersuchungszeitraum sowie auf die Beeinflussbarkeit dieser Emissionen. Rund 2% der Gesamtemissionen werden durch die FWAG am Flughafen Wien verursacht und sind direkt beeinflussbar. Die restlichen 98% der Emissionen entstehen in der Wertschöpfungskette.

Die FWAG hat am Standort Wien 2024 9.847 Tonnen an CO₂ emittiert, die in Scope 1 und 2 fallen und direkt beeinflussbar sind. Diese Emissionen stammen aus drei verschiedenen Quellen: Straßenverkehr mit unternehmenseigenen Fahrzeugen, Geräte der Bodenabfertigung und Notstromaggregate. Die Emissionen werden hier jeweils durch den Treibstoffverbrauch, verursacht. In Scope 2 betrug der CO₂-Ausstoß im Zuge des oben erwähnten Bezugs CO₂-freier industrieller Abwärme aus der nahegelegenen OMV-Raffinerie, bereits null. Die 9.847 t an CO₂ aus Scope 1 sowie die 175 t CO₂ aus Scope 3 für Dienstreisen wurden mit CO₂-Zertifikaten via Climate Austria ausgeglichen. Climate Austria wird in seinen Aktivitäten auf nationaler Ebene vom Bundesministerium für Klimaschutz unterstützt. Die überwiegende Menge an Emissionen in Scope 3 stammt von den Haupt- und Hilfstriebwerken der Luftfahrzeuge (317.289 t von 404.322 t der indirekt beeinflussbaren Emissionen in Scope 3) sowie aus dem Treibstoffverbrauch von Fremdfirmen.

Aufgrund der Beimischungsverpflichtung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) sollen sich die Scope 3 Emissionen am Standort mittelfristig annahmegemäß reduzieren. Die FWAG wird die dafür notwendige Infrastruktur für Airlines bereitstellen.

Fluglärmmanagement und Luftverschmutzung

Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe.

→ Lärmschutz

Bereits 2005 wurde im Mediationsvertrag ein Lärmschutzprogramm vereinbart und in der Folge durchgeführt. Die Schwellwerte in Zusammenhang mit Fluglärm sind bundesgesetzlich geregelt, dabei darf ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von 65 dB nicht überschritten werden. Das Engagement des Flughafens Wien geht deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus. So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB. Das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB. Bei Erreichen dieser Grenzwerte gewährt die FWAG eine finanzielle Unterstützung für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen. Im Zuge des 2024 neu abgeschlossenen Lärm-Unterstützungsprogramms werden insgesamt bis zu € 24 Mio. bereitgestellt.

→ Lärmabhängige Landegebühen und lärmreduzierende Anflugverfahren

Lärmabhängige Entgelte am Flughafen Wien incentivieren Fluglinien, moderne, lärmemissionsärmere und damit meistens auch schadstoffärmere Triebwerke einzusetzen, um Lärm- und Schadstoffemissionen zu reduzieren. Diese Maßnahmen stehen auch im Einklang mit dem EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit“ und tragen zur Reduktion von Emissionen im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS) bei. Die lärmabhängigen Gebühren werden dabei gestaffelt erhoben – für lautere Flugzeuge sind höhere Gebühren zu entrichten, für leisere niedrigere. Das Bonus-Malus-System ist aufkommensneutral.

Eine weitere Maßnahme stellt der „Curved Approach“ bei An- und Abflügen über dicht besiedelte Gebiete dar. Dieses Flugverfahren ermöglicht ein Anflugverfahren, welches dichtbesiedelte Gebiete besser umfliegen kann. Zur Überwachung der Flugwege und Lärmentwicklung ist ein Flight Track and Noise Monitoring System (FANOMOS) in Betrieb, welches die Einhaltung von Flugrouten überwacht und Lärmpegel an 15 festen Messstellen rund um den Flughafen erfasst.

Wasserverbrauch und Abwasser

Die Strategie der FWAG zur Vermeidung von Wasserverunreinigungen basiert auf einem effizienten Wassermanagement, das auf die Reduktion von belastetem Abwasser sowie dessen nachhaltige Aufbereitung abzielt. Der Wasserverbrauch steht jedoch in engem Zusammenhang mit dem Passagieraufkommen und ist daher nur bedingt steuerbar.

Das Schmutzwasser wird über ein internes Kanalsystem zum flughafeneigenen Retentionsbecken geleitet. Dort wird der Verschmutzungsgrad festgestellt. Unbelastetes Wasser wird direkt abgeleitet, während verschmutztes Wasser zur Kläranlage Schwechat weitergeleitet und dort gereinigt wird. Durch die Trennung von belasteten und unbelasteten Abflüssen konnte die Menge des zu behandelnden Abwassers in der Kläranlage und die damit verbundenen chemischen Reinigungsprozesse erheblich reduziert werden. Im Jahr 2024 betrug das Abwasseraufkommen der FWAG, das der Kläranlage zugeführt wurde, 380.347 m³.

Das Niederschlagswasser von Pisten, Vorfeld und Rollwegen wird zu einer zentralen Abwasserentsorgungsanlage geleitet. Die Enteisung der Luftfahrzeuge im Winter erfolgt auf speziellen Positionen und die Enteisungsflüssigkeit wird separat gesammelt und nach einem festgelegten Aufbereitungsplan dem Abwasserkreislauf beigegeben. Es werden vollständig biologisch abbaubare Glykol-Gemische als Enteisungsmittel eingesetzt.

Abfallmanagement

Ziel der Abfallmanagement-Strategie ist, Abfälle zu vermeiden oder effizient zu trennen und einer Wiederverwertung (Recycling) zuzuführen. Obwohl der Flugbetrieb nur geringe Mengen Abfall verursacht, fallen durch ansässige Unternehmen und Passagiere größere Mengen an. Das

Abfallmanagement umfasst detaillierte Ablaufprozesse zur Abfalltrennung und -entsorgung. Die Abfälle werden in regelmäßigen Abständen von Müllpressfahrzeugen eingesammelt und an lizenzierte Entsorgungsunternehmen übergeben. Neben den beiden größten Abfallfraktionen Gewerbemüll und Altpapier/Kartonagen fallen auch Verpackungsabfälle, Altmetall und gefährliche Abfälle wie beispielsweise Schmieröl- und Lösungsmittelreste an. Am Flughafen Wien fielen 2024 117 t gefährlicher Abfall an.

Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Den indirekten Emissionen des Verkehrs, die durch die An- und Abreise der Passagiere zum Flughafen entstehen, wird von der FWAG durch eine Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung begegnet. FWAG und ÖBB betreiben in einem Joint Venture den elektrisch betriebenen City Airport Train, eine schnelle und umweltfreundliche Verbindung zwischen der Wiener Innenstadt und dem Flughafen Wien. Durch die Bahn-Anbindung des Flughafens an den Fernverkehr können Reisende z.B. über Salzburg, Linz und Graz direkt anreisen. Der geplante Ausbau der Zugverbindung nach Budapest und Bratislava über den Flughafen verbessert zukünftig auch die Anbindung in die östliche Catchment-Area. Ebenso sind zahlreiche Fern- und Nahverkehrsbusse an den Flughafen angebunden. Die E-Schnellladestation wurde 2024 in Betrieb genommen.

Nachhaltige Beschaffung

Der größte Anteil an bezogenen Leistungen entfällt auf Bauleistungen. Des Weiteren bezieht die FWAG im wesentlichen Massenprodukte aus Standardproduktionen, wie vor allem Fahrzeuge oder IT- und Telekommunikationsausrüstung.

Als Sektorenauftraggeber unterliegt die Beschaffungstätigkeit der FWAG den strengen gesetzlichen Regelungen des Bundesvergabegesetzes (BVerG). Der Einkauf der FWAG erfolgt grundsätzlich über Direktvergaben oder Ausschreibungen, teilweise auch über die Bundesbeschaffung GmbH.

Die Wertschöpfungskette der FWAG besteht zu großen Teilen aus österreichischen und darüber hinaus nahezu ausschließlich aus europäischen Unternehmen. Über 99% der bezogenen Produkte und Dienstleistungen stammen von europäischen Unternehmen.

EU-Taxonomie

Hinsichtlich der EU-Taxonomie verweisen wir auf die Ausführungen im Konzernlagebericht.

Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Aktuelle Studien weisen die FWAG als einen der Top Arbeitgeber des Landes aus (z.B. Randstad Employer Brand Research 2023, IFES Umfrage 2024). Vielfältige Jobmöglichkeiten und eine attraktive Branche sind dabei nur zwei von zahlreichen positiven Aspekten.

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) der Flughafen Wien AG im Jahr 2024 ist von 2.721 auf 2.814 Mitarbeiter gestiegen. Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt bei 3.562. Stichtagsbezogen waren zum 31.12.2024 2.845 Mitarbeiter in der Flughafen Wien AG beschäftigt und somit um 91 Mitarbeiter mehr als im Vorjahr (2.754 Mitarbeiter).

Flughafen Wien ist ein attraktiver Arbeitgeber

Im Rahmen der Strategie 2030 wird eine klare Ausrichtung auf Mitarbeiterzufriedenheit, Ermöglichung von Flexibilität und Weiterentwicklung verfolgt.

Zu den zentralen Maßnahmen gehören flexible Arbeitszeitmodelle, Gleitzeit und Homeoffice, Bildungsteilzeit und -karenz sowie das Diversitätsmanagement. Ein vielfältiges Arbeitsumfeld führt zu Innovationskraft und trägt so zum Erfolg des Unternehmens bei. Dazu gehört die Förderung von Frauen und der Einsatz für eine inklusive Unternehmenskultur, die allen Mitarbeitern unabhängig von Geschlecht, Alter, ethnischer Herkunft oder Behinderung faire Chancen bietet. Mitarbeiterbefragungen, Feedbackrunden und das jährliche Mitarbeitergespräch als zentrales Element der Personalentwicklung ermöglichen es, die Bedürfnisse der Belegschaft rechtzeitig zu erkennen. Das Management der FWAG zeichnet sich durch eine enge, vertrauensvolle und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit den Belegschaftsvertretern aus.

Für alle Beschäftigte der FWAG mit Eintritt vor 1.11.2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung vom Unternehmen 2,5% eines Monatsbezugs an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt.

→ Mitarbeiterstiftung

Bereits vor mehr als 20 Jahren wurde von der FWAG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet, die 10% der Aktien des Unternehmens hält und die an sie ausgeschütteten Dividenden an die Mitarbeiter ausbezahlt. Im Jahr 2024 wurde an die Mitarbeiter eine Dividende für das Geschäftsjahr 2023 in der Höhe von insgesamt € 11,1 Mio. ausgeschüttet. Im Durchschnitt entsprach die Auszahlung pro Kopf 117% eines Monatsgrundgehalts bzw. Monatsgrundlohns des Jahres 2023.

→ Mitarbeiter finden und binden

„Mitarbeiter finden und binden“ ist eine der zentralen Maßnahmen des strategischen Schwerpunktthemas „Neue Arbeitswelt“ der Strategie 2030. Die Employer Branding Maßnahmen umfassten Veranstaltungen am Flughafen Wien wie die berufsgruppenspezifischen Airport Job Days oder Informationsveranstaltungen für Berater des Arbeitsmarktservice, Besuche bei Karriereevents in Schulen, Fachhochschulen und Universitäten, Job- und Karrieremessen, Kooperationen mit Bildungseinrichtungen und Medienkampagnen zum Employer Branding.

Weiters nimmt die Lehrlingsausbildung eine wichtige Rolle ein. Die theoretische und praktische Ausbildung erhalten die Lehrlinge in den jeweiligen Berufsschulen und vor Ort durch eigene Fachkräfte und Ausbilder. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit zur Lehre mit Matura.

→ Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Mit der Zertifizierung im Rahmen des Audits „berufundfamilie“ verpflichtet sich die FWAG konkrete Maßnahmen für eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie umzusetzen. Besonders im Fokus stehen dabei die Handlungsfelder Arbeitszeit, Mobiles Arbeiten, Gesundheit und Führungskultur.

Im Zuge des Karenzmanagements werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Karenz zweimal pro Jahr zum Babybrunch eingeladen.

Für die Kinderbetreuung steht seit 2019 allen Mitarbeitern am Flughafen Wien ansässiger Unternehmen ein Betriebskindergarten zur Verfügung. Die FWAG unterstützt die eigenen Beschäftigten dabei finanziell.

Ebenso bietet die FWAG den Mitarbeitern eine Plattform für die Betreuung von pflegebedürftigen Erwachsenen. „Alles Clara“ bietet digitale Entlastungs- und Pflegeberatung.

Achtung der Menschenrechte

Die FWAG bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die FWAG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis. Der auf den Unternehmenswerten basierende 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 wichtig für die FWAG ist, geht es um die Sicherung der Integrität. Der Beschäftigung unmündiger Minderjähriger wird durch die Prüfung der Personalien in mehreren Schritten vorgebeugt.

Der Sozialschutz der Mitarbeiter wird gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen in Österreich gewährleistet. Dazu zählen die Pflichtversicherung in den Bereichen Kranken-, Unfall-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung sowie der Schutz durch arbeitsrechtliche Vorschriften wie den gesetzlichen Kündigungsschutz, den Anspruch auf bezahlten Urlaub und Mutterschutzregelungen.

→ Diversität

Das Unternehmen fördert eine Arbeitskultur, die auf Respekt, Inklusion und Gleichbehandlung basiert. Diskriminierung aufgrund von Geschlecht, Alter, ethnischer Herkunft oder Behinderung wird aktiv entgegengewirkt. In diesem Zusammenhang hat die FWAG die „Charta der Vielfalt“ unterzeichnet, weiters gilt die Konzernanweisung „Interkulturelle Diversität in der FWAG“. 2024 waren Mitarbeiter aus 82 verschiedenen Nationalitäten beschäftigt.

Ein wichtiger Bestandteil der strategischen Stoßrichtung „Neue Arbeitswelt“ ist die gezielte Förderung von Frauen, insbesondere in Führungspositionen. Der Frauenanteil innerhalb der FWAG lag 2024 bei 26% (2023: 26%). Zurückzuführen ist der unterproportionale Anteil auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten eines Flughafenbetriebs – ca. zwei Drittel der Belegschaft verrichten schwere körperliche Arbeit. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der FWAG beträgt zum Stichtag unverändert 40%.

Die FWAG ist bemüht, ein hohes Maß an Barrierefreiheit zu gewährleisten, sowohl für Passagiere als auch für Mitarbeiter. Dabei wird nicht nur die physische Zugänglichkeit berücksichtigt, sondern auch der Zugang zu Informationen. Es werden laufend Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit entwickelt, die in Zusammenarbeit mit verschiedenen Hilfsorganisationen und Interessengruppen umgesetzt wurden. Diese Maßnahmen umfassen die Installation von barrierefreien Aufzügen und Toiletten, spezielle Leitsysteme für sehbehinderte Menschen und die Bereitstellung von speziellen Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen.

Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Präventivdienste

Ein Sicherheitsmanagementsystem basierend auf den Vorgaben der ÖGK und der AUVA bildet die Grundlage für das Präventionskonzept. Interne Audits und regelmäßige Sicherheitsbegehungen der Arbeitsplätze gewährleisten, dass mögliche Gefahrenquellen frühzeitig erkannt und eliminiert werden. Arbeitssicherheit ist ein fixer Bestandteil der Zielvereinbarungen des Managements. Zusätzlich zu den physischen Sicherheitsmaßnahmen setzt das Unternehmen verstärkt auf die Förderung der psychischen Gesundheit der Mitarbeiter. Hierzu wurden spezielle Programme zur Stressbewältigung und zur psychischen Gesundheit ins Leben gerufen. Ergonomische Arbeitsplätze und präventive Gesundheitsprogramme ergänzen die Maßnahmen.

Im Geschäftsjahr 2024 konnten zum zweiten Mal sämtliche Kriterien für die Verleihung des AUVA-Gütesiegels „sicher und gesund arbeiten“ erfüllt werden. Im Rahmen des Audits werden insbesondere Abläufe geprüft, die eine wesentliche Rolle für die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz einnehmen. Dazu zählen unter anderem Kommunikation, Schulung und Unterweisung, Reparatur und Wartung, Beschaffung sowie der Umgang mit kritischen Ereignissen.

Die Schulung „Sicher arbeiten für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ wurde auf alle Unternehmensbereiche ausgerollt und ist ein wesentlicher Bestandteil des Onboarding-Prozesses.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz ist in der Abteilung Präventivdienste zentral organisiert. Über 40 Mitarbeiter aus allen Bereichen der FWAG fungieren als Sicherheitsvertrauenspersonen und stellen für die Belange Arbeitssicherheit und Gesundheit eine direkte Schnittstelle zu allen Unternehmensbereichen dar. Bei der jährlichen Begehung der Präventivdienste werden alle Arbeitsplätze durch die zuständige Arbeitsmedizin, die Sicherheitsfachkraft, Führungskräfte, Sicherheitsvertrauenspersonen, Betriebsräte und Vertreter des Objektmanagements begangen. Zahlreiche daraus abgeleitete Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit am Arbeitsplatz wurden umgesetzt. Ergänzend zu den planmäßigen Begehungen finden im Anlassfall Begehungen zur Unfallanalyse und Umsetzung von Maßnahmen zur Unfallverhütung statt.

Laufende Maßnahmen betreffen insbesondere bauliche Adaptierungen, inhaltliche Schwerpunktsetzung in diversen Weiterbildungsformaten auf allen Hierarchieebenen, Adaptierung der Arbeitsmittel, Ergonomieberatung bei der Neugestaltung von Arbeitsplätzen, Ersthelfer Aus- und Weiterbildung, oder die Einsetzung von Sicherheitsvertrauenspersonen in allen Organisationseinheiten.

Die 1.000 Mitarbeiter-Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle betrug 2024 37,2%. Bei der Entwicklung der Arbeitsunfälle ist ein Zusammenhang mit der Passagierentwicklung zu beobachten, da die gefahreneignigten operativen Bereiche nach der Covid-19 Pandemie wieder verstärkten Anforderungen ausgesetzt sind. Im Jahr 2024 war somit aufgrund der starken Steigerung der Verkehrszahlen ein Anstieg zu beobachten. Die Sicherheits- und Präventionsmaßnahmen wurden weiter intensiviert. Es wird erwartet, dass die positiven Ergebnisse zeitverzögert sichtbar werden.

Standort Wien	2024	Veränderung	2023	2022	2021	2020
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	182	35,8%	134	135	83	71
1.000 MA-Quote	37,2	29,0%	28,8	31,2	18,4	14,0

Im Rahmen der arbeitsmedizinischen Betreuung werden Wiedereingliederungsfälle begleitet, konzernweite Impfkationen (z.B. Gripeschutzimpfungen, Zeckenschutzimpfungen) durchgeführt und gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen wie z.B. Atemschutztauglichkeit der Flughafenfeuerwehr oder Gehöruntersuchungen bei Mitarbeitern an lärmbelastigten Arbeitsplätzen in regelmäßigen Abständen vorgenommen. Unter dem Titel „Gemeinsam Gesund“ ist die betriebliche Gesundheitsförderung zusammengefasst. Das gesamte Management-Team unterschreibt die BGF-Charta zur qualitätsvollen Weiterentwicklung und Verbreitung der Betrieblichen Gesundheitsförderung (BGF) in Österreich (Zusammenschluss von Sozialversicherungsträgern und Sozialpartnern).

Sicherheit am Flughafen

Die Sicherheit von Passagieren, Mitarbeitern und Partnern ist für den Flughafen Wien von höchster Bedeutung. Das Sicherheitsmanagementsystem umfasst ein breites Spektrum an Maßnahmen, darunter regelmäßige Schulungen für alle Mitarbeiter, die kontinuierliche Überprüfung der Sicherheitsprozesse sowie eine enge Kooperation mit externen Sicherheitsbehörden. Ein wesentlicher Bestandteil der Sicherheitsstrategie ist das proaktive Gefahrenmanagement, das potenzielle Risiken frühzeitig erkennt und entsprechende Gegenmaßnahmen einleitet. Alle neuen Mitarbeiter durchlaufen eine umfassende Sicherheitsausbildung, die auf die spezifischen Anforderungen des Flughafenbetriebs abgestimmt ist. Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen kontinuierlich an der Weiterentwicklung seiner Sicherheitsprozesse, um den sich verändernden Anforderungen der Luftfahrt gerecht zu werden und die Sicherheit am Flughafen zu gewährleisten sowie potenzielle Risiken frühzeitig zu minimieren.

→ Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter Flughafen Wien Aktiengesellschaft	2024	Veränderung	2023
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	2.814	3,4%	2.721
davon Arbeiter	1.563	1,3%	1.543
davon Angestellte	1.251	6,2%	1.178
Personalstand (Stichtag, FTE)	2.845	3,3%	2.754
davon Arbeiter	1.564	1,8%	1.537
davon Angestellte	1.281	5,2%	1.218

Dialog mit den Anrainern und Anrainergemeinden

Der Dialog mit Anrainern und Anrainergemeinden wird durch den Nachbarschaftsbeirat und das Dialogforum strukturiert geführt.

Bereits im Jahr 1989 wurde ein Nachbarschaftsbeirat gegründet, welcher bis zu vier Mal jährlich tagt und sich aus dem Vorstand der FWAG sowie den amtierenden Bürgermeistern bzw. Bezirksvorstehern der umliegenden Region zusammensetzt.

Der Verein Dialogforum Flughafen Wien ist ein nach dem Vereinsgesetz eingetragener gemeinnütziger Verein mit Sitz in Schwechat. Das Dialogforum wurde von der FWAG, den Austrian Airlines, der Austro Control, der Arbeitsgemeinschaft von Siedlervereinen und Bürgerinitiativen um den Flughafen Wien ("ARGE gegen Fluglärm"), den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland sowie den 10 Anrainergemeinden als Diskussions- und Verhandlungsplattform gegründet. Es hat die Aufgabe, für das Umland relevante Themen und Konflikte, die mit der Flugverkehrsentwicklung und den Ausbauplänen des Flughafen Wien im Zusammenhang stehen, zu behandeln und für einen partizipativen, transparenten, kooperativen und fairen Kommunikationsprozess zu sorgen, der das Finden konsensueller Lösungen unterstützt. Die Mitglieder vertreten die Region um den Flughafen Wien, in der mehr als zwei Millionen Menschen leben. Der Verein Dialogforum Flughafen Wien hat die Aufgabe, jene Themen zu behandeln, die auf Basis der Mediationsverträge umzusetzen sind. Er überprüft jährlich den Erfolg der vereinbarten Maßnahmen. Schwerpunkte bilden dabei die Entwicklung der Lärmzonen, die Einhaltung der für den Flugverkehr vereinbarten Korridore, Verteilungsquoten und Nachtflugregelungen sowie der Erfolg des Lärmgebührenmodells.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Die Bestimmungen zur verantwortungsvollen Unternehmensführung der FWAG betreffen spezifische Vorgaben, Richtlinien und Kontrollen für gesetzeskonformes Verhalten, insbesondere im Zusammenhang mit Anti-Korruptions-Bestimmungen, der Einhaltung des Vergaberechts, Emittenten Compliance, Regelungen des fairen Wettbewerbs, IT-Sicherheit oder Datenschutzbestimmungen. Dazu sind spezifische Verhaltensanweisungen im Verhaltenskodex (Code of Conduct) für Mitarbeiter der FWAG festgeschrieben, welche die Unternehmenskultur festlegen. Dazu werden umfassend und einmal jährlich Online-Schulungen abgehalten. Diese Richtlinien unterstützen die Mitarbeiter dabei, Entscheidungen im Einklang mit ethischen Standards zu treffen. Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Der Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance Officer.

Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Zu den wichtigsten ergriffenen Maßnahmen zur Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung zählen die Einrichtung der Whistleblower-Hotline für Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten, der Verhaltenskodex der FWAG zur Gewährleistung eines moralisch, ethisch und rechtlich einwandfreien Verhaltens, die Beschaffungsbestimmungen des internen Einkaufs, der Leitfaden für Verbandstreffen, die

Sponsoringrichtlinie der FWAG und interne Kontrollsysteme. Darüber hinaus prüft die interne Revision laufend die Einhaltung der internen Regelwerke und die gesetzeskonforme Abwicklung der Vorhaben.

Das elektronische Hinweisgebersystem wurde bereits im Jahr 2015 installiert und entspricht den Anforderungen der EU-Whistleblower Richtlinie. Der Hinweisgeber hat die Möglichkeit, ein elektronisches Postfach einzurichten, welches eine anonyme Kommunikation mit diesem ermöglicht.

Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen, die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und den darauf beruhenden Regelungen des Börsegesetzes ergeben, wurden von der FWAG in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen sind Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. So hat jeder Mitarbeiter, der in einem Compliance-relevanten Bereich arbeitet, eine Schulung zu absolvieren, 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 darüber 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.viennaairport.com abrufbar.

(2) Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

Im Zuge des freiwilligen öffentlichen Teilangebots mit Ablauf Februar 2023 konnte die Airports Group Europe S.a. r.l den Anteil am Flughafen Wien um weitere 3,37% erhöhen. Aktuell hält der Investor Airports Group Europe S.a.r.l über 44% der Aktien der Flughafen Wien AG. Der Streubesitz ist in Folge der Transaktion auf unter 6% 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

In der Satzung wird keine Altersgrenze für die Bestellung des Vorstands festgelegt. 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 2024. Das Rückkaufprogramm wurde am 29.5.2020 vorzeitig beendet.

(8) Kontrollwechsel

Es gibt keine bedeutenden Vereinbarungen, die bei einem Kontrollwechsel in der Gesellschaft infolge eines Übernahmeangebots wirksam werden

(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.

Nachtragsbericht

Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner und Februar 2025 um 2,4% auf 3.791.167 Fluggäste. Die Anzahl der Lokalpassagiere legte in den ersten beiden Monaten um 5,3% auf 3.110.331 zu. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im selben Zeitraum einen Rückgang von 9,5% auf 666.554 Passagiere gegenüber 2024. Das Frachtaufkommen hielt die positive Dynamik der letzten Monate bei und stieg um 6,5% auf 44.773 umgeschlagene Tonnen. Die Flugbewegungen verzeichneten einen Anstieg auf 30.764 Starts und Landungen (2024: 29.726), das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) auf 1.346.229 Tonnen (2024: 1.292.762).

Entgelte 2025 am Flughafen Wien

Die Flughafenentgelte auf dem Flughafen Wien werden ab 1.1.2025 gemäß § 17a FEG vorübergehend um die durchschnittliche Inflation (gerechnet von 1.8.2023 bis 31.7.2024) angepasst. Diese Regelung endet mit 31. Dezember 2026, wodurch die Flughäfen im Entgeltantrag 2026 zur bestehenden Formel zurückkehren und diese mit 1. Jänner 2027 wieder anwenden. Sollte sich die Branche andererseits 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 2025 wurden die Entgelte gemäß § 17a FEG wie folgt geändert:

- Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: +4,60%
- Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: +4,60%
- Infrastrukturentgelt Betankung: +4,60%

Weiterhin hat die Flughafen Wien AG zeitlich begrenzt, freiwillig und nicht präjudiziell ab 1.1.2025 das Fluggastentgelt für Transferpassagiere auf der Kurz- und Mittelstrecke um € 9,86/abfliegender Transferpassagier und auf der Langstrecke um € 14,46/abfliegender Transferpassagier gesenkt.

Das Sicherheitsentgelt inklusive Maßnahmen zur Implementierung des Exit-Entry-Systems (EES) am Flughafen Wien beträgt € 10,75/abfliegender Passagier.

Das PRM-Entgelt beträgt € 0,86/abfliegender Passagier. Für Fluglinien mit einer Voranmeldequote unter 60% wird ein Zuschlag zum PRM-Entgelt in Höhe von € 0,19/abfliegender Passagier verrechnet, bei einer Voranmeldequote unter 45% erhöht sich der Zuschlag auf € 0,29/abfliegender Passagier.

Weiters wurden der Volumen-, Transfer-Security-, Destinations- und Frachtincentive um +4,60% valorisiert. Der neue Langstreckenincentive dient der Förderung der Langstreckenentwicklung und findet bei Passagierflügen zu bestehenden Langstreckendestinationen Anwendung.

Prognosebericht

Passagierentwicklung: Rund 32 Mio. Passagiere am Standort Wien erwartet

Für das Gesamtjahr 2025 rechnet der Flughafen Wien mit rund 32 Mio. Passagieren am Standort Wien.

Finanzausblick

Der Flughafen Wien geht für die Gruppe davon aus, bis Jahresende einen Umsatz von rund € 1.080 Mio., ein EBITDA von rund € 440 Mio. und ein Periodenergebnis vor Minderheiten von rund € 230 Mio. zu erreichen. Die Investitionen 2024 werden bei rund € 300 Mio. erwartet.

Die aktuelle Passagier- und Finanz-Guidance erfolgt unter der Annahme, dass zu keinen weiteren geopolitischen Auswirkungen oder massiven Verkehrsbeschränkungen kommt.

Schwechat, am 13. März 2025

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Einzelabschluss 2024 der Flughafen Wien AG



Bilanz der Flughafen Wien AG

Aktiva

	31.12.2024	31.12.2023
	€	T€
A) Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen und Rechte	5.299.326,01	7.956,7
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	706.088.830,52	752.038,6
2. technische Anlagen und Maschinen	114.911.606,88	114.668,7
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	39.205.131,54	40.891,0
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	168.592.240,99	98.377,2
Summe II	1.028.797.809,93	1.005.975,5
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	269.944.971,20	268.722,8
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	103.580.000,00	107.580,0
3. Beteiligungen	4.229.233,17	4.229,2
4. Ausleihungen an Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.002.000,00	0,0
5. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	659.558,52	659,5
6. sonstige Ausleihungen	594.470,99	614,5
Summe III	380.010.233,88	381.806,1
Summe A)	1.414.107.369,82	1.395.738,3
B) Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	5.044.974,93	4.890,6
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	513.462.122,20	359.317,2
III. Wertpapiere und Anteile		
1. sonstige Wertpapiere und Anteile	50.000.000,00	40.000,0
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	881.389,94	1.371,1
Summe B)	569.388.487,07	405.578,9
C) Rechnungsabgrenzungsposten	5.525.876,15	5.725,5
D) Aktive latente Steuern	38.628.725,53	35.175,8
Summe Aktiva	2.027.650.458,57	1.842.218,6

Passiva

	31.12.2024	31.12.2023
	€	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)	912.181.253,03	827.081,3
3. Rücklagen für eigene Anteile (gebunden)	-4.304.879,62	-4.304,9
Summe III	910.455.532,29	825.355,5
IV. Bilanzgewinn		
davon Gewinnvortrag: € 18.869,92 VJ; T€ 0,9	138.471.268,59	110.733,4
Summe A)	1.319.254.119,40	1.206.416,3
B) Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	2.626.968,72	2.773,6
C) Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	85.163.379,28	80.481,5
2. Rückstellungen für Pensionen	9.341.492,22	9.375,4
3. Rückstellungen für Steuern	56.999.960,36	51.975,1
4. sonstige Rückstellungen	275.484.857,03	168.288,4
Summe C)	426.989.688,89	310.120,4
D) Verbindlichkeiten	264.226.666,63	307.297,7
davon mit einer Restlaufzeit < 1 Jahr	221.226.666,63	264.297,7
davon mit einer Restlaufzeit > 1 Jahr	43.000.000,00	43.000,0
E) Rechnungsabgrenzungsposten	14.553.014,93	15.610,5
Summe Passiva	2.027.650.458,57	1.842.218,6

Gewinn- und Verlustrechnung der Flughafen Wien AG

vom 1. Jänner bis zum 31. Dezember 2024

	1.1.- 31.12.2024	1.1.- 31.12.2023
	€	T€
1. Umsatzerlöse	911.391.085,50	816.163,7
2. aktivierte Eigenleistungen	3.213.964,49	2.119,9
3. sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	539.429,83	273,6
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	13.126.755,39	2.803,8
c) Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	373.001,11	303,5
d) übrige	7.410.396,70	2.158,8
Summe 3.	21.449.583,03	5.539,8
4. Betriebsleistung (Zwischensumme aus Z 1 bis 3)	936.054.633,02	823.823,3
5. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		
a) Materialaufwand	35.664.449,28	37.333,2
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	57.896.541,07	49.789,4
Summe 5.	93.560.990,35	87.122,6
6. Personalaufwand		
a) Löhne	84.450.288,57	77.275,3
b) Gehälter	101.410.296,51	95.748,7
c) Soziale Aufwendungen	69.461.448,61	64.216,3
davon Aufwendungen für Altersversorgung	3.488.983,48	3.507,5
aa) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	14.815.435,27	14.008,3
bb) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	48.965.506,44	44.694,0
Summe 6.	255.322.033,69	237.240,3
7. Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf das Anlagevermögen € 287.704,34 VJ: T€ 0,00	91.662.845,14	89.683,5
8. sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Z 18 fallen	513.900,15	472,8
b) übrige	272.750.616,88	221.463,1
Summe 8.	273.264.517,03	221.935,9
9. Betriebsaufwendungen (Zwischensumme aus Z 5 bis 8)	713.810.386,21	635.982,3
10. Betriebserfolg (Zwischensumme aus Z 4 und 9)	222.244.246,81	187.841,0

11. Erträge aus Beteiligungen		
davon aus verbundenen Unternehmen: € 43.727.170,23 VJ: T€ 16.413,8	44.495.783,05	16.823,5
12. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		
davon aus verbundenen Unternehmen: € 654.591,01 VJ: T€ 1.103,0	675.474,92	1.136,0
13. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		
davon aus verbundenen Unternehmen: € 219.038,15 VJ: T€ 0,0	15.182.225,58	14.066,3
14. Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	1.746.000,00	17,3
15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		
davon betreffend verbundene Unternehmen: € 7.365.658,78 VJ: T€ 3.954,9	7.433.858,21	23.414,4
16. Finanzerfolg (Zwischensumme aus Z 11 bis 15)	54.665.625,34	8.628,8
17. Ergebnis vor Steuern	276.909.872,15	196.469,8
18. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	53.357.473,48	43.837,3
davon latenter Steueraufwand /-ertrag	-3.452.883,30	-3.549,6
19. Jahresüberschuss	223.552.398,67	152.632,5
20. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	85.100.000,00	41.900,0
21. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	18.869,92	0,9
22. Bilanzgewinn	138.471.268,59	110.733,4

Anhang zum Jahresabschluss 2024 der Flughafen Wien AG



Allgemeine Erläuterungen und Bilanzierungsgrundsätze

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 Rollbahnen und Befeuerungsanlagen erteilt.
- Im Jahr 2017 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 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 Erläuterungen und Bilanzierungsgrundsätze

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 wurde vom Vorstand nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der derzeit geltenden Fassung unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung (§ 201 Abs 2 UGB) sowie der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln, aufgestellt (§ 222 Abs 2 UGB).

Bei der Erstellung des Jahresabschlusses wurde der Grundsatz der Vollständigkeit eingehalten (§ 196 Abs 1 UGB). Dem Vorsichtsprinzip wurde dadurch Rechnung getragen, dass nur die am Bilanzstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste wurden durch entsprechende Abschreibungen, Wertberichtigungen oder Rückstellungen berücksichtigt.

Bei der Bewertung der einzelnen Vermögensgegenstände und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewandt. Die Bewertung der Bilanzpositionen wurde nach den §§ 201 bis 220 UGB vorgenommen. Weiters wurde bei der Bewertung 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 Gesellschaft als gesichert an.

Größenklasse

Bei der Gesellschaft handelt es sich um eine große Kapitalgesellschaft gemäß § 221 Abs 3 UGB.

Gliederungs- und Ausweismethoden

Die Gliederung und der Ausweis sämtlicher Bilanzpositionen wurde nach den allgemeinen Bestimmungen der §§ 196 bis 200 UGB unter Berücksichtigung der ergänzenden Vorschriften der §§ 221 bis 235 UGB für Kapitalgesellschaften vorgenommen. Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit wurden die Forderungen und Verbindlichkeiten im Anhang aufgegliedert (§ 223 Abs 6 Z 2 UGB). Für die Aufstellung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren angewendet.

Die bisherige Form der Darstellung wurde bei der Erstellung des vorliegenden Jahresabschlusses beibehalten.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Anlagevermögen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige bzw. außerplanmäßige Abschreibungen, angesetzt. In die Herstellungskosten werden auch angemessene Teile von Material- und Fertigungsgemeinkosten eingerechnet (§ 203 Abs 3 UGB). Zinsen für Fremdkapital, das zur Finanzierung der Herstellung verwendet wird, werden nicht angesetzt (§ 203 Abs 4 UGB).

Die planmäßige Abschreibung beginnt mit der Inbetriebnahme des Vermögensgegenstandes und erfolgt linear und monatsgenau (pro rata temporis) über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Geringwertige Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten bis € 1.000,00 werden im Jahr der Anschaffung oder Herstellung zur Gänze abgeschrieben und sind im Anlagenspiegel als Zu- und Abgang zu Anschaffungskosten dargestellt (§ 204 Abs 1 UGB).

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen, bei denen Anzeichen für eine Wertminderung vorliegen, werden durch Vergleich des Buchwerts mit dem beizulegenden Wert auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Liegt der am Abschlussstichtag beizulegende Wert unter dem Buchwert, erfolgt eine Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert, sofern die Wertminderung voraussichtlich von Dauer ist (§ 204 Abs 2 UGB). 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 höchstens auf den Nettobuchwert, der sich unter Berücksichtigung der planmäßigen Abschreibungen, die inzwischen vorzunehmen gewesen wären, ergibt (§ 208 Abs 1 UGB).

Finanzanlagen

Finanzanlagen werden mit den Anschaffungskosten bewertet. Unverzinsten Ausleihungen werden abgezinst, verzinsten Ausleihungen mit dem Nominalwert am Bilanzstichtag angesetzt. Außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 204 Abs 2 UGB bzw. Zuschreibungen gemäß § 208 Abs 1 UGB bis höchstens auf die Anschaffungskosten werden nur vorgenommen, wenn die Wertminderung bzw. die Wertaufholung voraussichtlich von Dauer ist.

Umlaufvermögen

Die Gegenstände des Umlaufvermögens werden gemäß § 206 UGB mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt. Soweit sich am Abschlussstichtag ein niedrigerer Börsen- oder Marktpreis ergibt, werden gemäß § 207 UGB Abschreibungen vorgenommen. Zuschreibungen werden gemäß § 208 UGB vorgenommen, wenn die Gründe für die Abschreibung weggefallen sind.

Vorräte

Die Vorräte werden nach der Methode der gewogenen Durchschnittspreise bewertet, wobei die einzelnen Zugänge zu Einstandskosten erfolgen. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer bzw. geringerer Umschlagshäufigkeit sowie geminderter Verwendbarkeit ergeben, werden durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt. Bestimmte Vorräte werden auch gemäß § 209 Abs 1 UGB nach dem Festwertverfahren bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag abzüglich erforderlicher Einzelwertberichtigungen zur Berücksichtigung erkennbarer Einzelrisiken bewertet. Fremdwährungsforderungen werden mit dem Anschaffungskurs oder dem am Abschlussstichtag bestehenden niedrigeren Devisenkurs bewertet.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden gemäß dem Vorsichtsprinzip angemessen bewertet.

Latente Steuern

Soweit zwischen unternehmensrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögenspositionen, Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten Differenzen bestehen, welche sich in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich abbauen, wird eine sich insgesamt ergebende Steuerentlastung unter der Position Aktive latente Steuern bzw. eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung unter den Steuerrückstellungen ausgewiesen (§ 198 Abs 9 UGB). Die Ermittlung des latenten Steuerbetrages erfolgt ohne Abzinsung unter Anwendung eines Steuersatzes von 23,0% (VJ: 23,0%).

Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Rückstellungen

Die Rückstellungen für Abfertigungen und Jubiläumsgelder werden auf Basis eines gemäß IAS 19 erstellten versicherungsmathematischen Gutachtens mit einem Zinssatz von 3,20% (VJ: 3,17%) nach der PUC-Methode (Projected Unit Credit Method) ermittelt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wird das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen, wobei für Nachtschwerarbeiter und Schwerarbeiter ein vorzeitiges Pensionsantrittsalter angesetzt wird. Als biometrische Rechnungsgrundlage werden die Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand mit auf den Personalbestand der Flughafen Wien-Gruppe adaptierten Invalidisierungswahrscheinlichkeiten zugrunde gelegt. Als Lohn- und Gehaltstrend wird eine Steigerung von 4,50% für 2025, 4,20% für 2026, 3,90% für 2027, 3,70% für 2028 und 3,50% für 2029 und Folgejahre (VJ: 8,91% für 2024, 5,71% für 2025, 4,66% für 2026, 4,56% für 2027 und 4,16% für 2028 und Folgejahre) angenommen. Fluktuationswahrscheinlichkeiten kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten, gestaffelt vom ersten bis zum 35. (VJ: 25.) Dienstjahr und getrennt nach Abfertigungen (Angestellte 0,0% bis 4,1%; VJ: 2,2% bis 8,9% bzw. Arbeiter 0,0% bis 7,1%; VJ: 2,9% bis 6,9%) und Jubiläumsgelder (Angestellte 0,0% bis 8,3%; VJ: 1,0% bis 8,9% bzw. Arbeiter 0,0% bis 12,6%; VJ: 1,1% bis 6,9%) wurden angesetzt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Rückstellungen für Pensionen werden auf Basis eines gemäß IAS 19 erstellten versicherungsmathematischen Gutachtens mit einem Zinssatz 3,20% (VJ: 3,17%) nach der PUC-Methode (Projected Unit Credit Method) ermittelt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wird das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004

(Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen. Als biometrische Rechnungsgrundlage werden die Generationentafeln AVÖ 2018-P Angestellte zugrunde gelegt. Als Pensionstrend (Valorisierung der zukünftigen Ansprüche) wird eine Steigerung von 4,60% für 2025 und 2,60% für 2026 und Folgejahre (VJ; 2,60%) angenommen. Da kein aktiver Mitarbeiter Ansprüche aus Leistungspensionen hat, werden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angenommen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen werden auf Basis eines gemäß IAS 19 erstellten versicherungsmathematischen Gutachtens mit einem Zinssatz von 2,80% (VJ: 2,94%) nach der PUC-Methode (Projected Unit Credit Method) ermittelt. Als Lohn- und Gehaltstrend wird eine Steigerung von 3,50% für 2025, 3,20% für 2026, 2,90% für 2027, 2,70% für 2028 und 2,50% für 2029 und Folgejahre (VJ: 7,91% für 2024, 4,71% für 2025, 3,66% für 2026, 3,58% für 2027 und 3,16% für 2028 und Folgejahre) angenommen. Lohnnebenkosten werden in der Höhe bis zu 7,08% (VJ: 7,08%), MVK-Beiträge in Höhe von 1,53% (VJ: 1,53%) sowie Dienstgeber-Sozialversicherungsbeiträge in der Höhe von bis zu 21,03% (VJ: 21,03%) (bis zur ASVG-Höchstbeitragsgrundlage) berücksichtigt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Zinsaufwendungen für Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Jubiläumsgelder und Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen sowie die Auswirkungen von Zinssatzänderungen werden im Personalaufwand erfasst.

Die Rückstellungen für Unterauslastung werden ebenfalls auf Basis eines gemäß IAS 19 erstellten versicherungsmathematischen Gutachtens ermittelt. Der Rechnungszinssatz ist auf Personen-Ebene entsprechend der Restdienstzeit bis zum Pensionsantritt gestaffelt und beträgt bei einer Restdienstzeit von 0 bis 7 Jahren 3,00%, bei einer Restdienstzeit von 8 bis 12 Jahren 3,30%, bei einer Restdienstzeit von 13 bis 17 Jahren 3,50% und bei einer Restdienstzeit von mehr als 17 Jahren 3,50% (VJ: 0 bis 7 Jahre 3,01%, 8 bis 12 Jahre 3,17%, 13 bis 17 Jahre 3,34%, mehr als 17 Jahre 3,50%). Als Lohn- und Gehaltstrend wird eine Steigerung von 3,50% für 2025, 3,20% für 2026, 2,90% für 2027, 2,70% für 2028 und 2,50% für 2029 und Folgejahre (VJ: 7,91% für 2024, 4,71% für 2025, 3,66% für 2026, 3,58% für 2027 und 3,16% für 2028 und Folgejahre) angenommen. Der Unterauslastungsgrad wird auf Ebene des einzelnen Mitarbeiters zwischen 20,00% und 100,00% festgelegt. Lohnnebenkosten werden in Höhe von bis zu 7,08% (VJ: 7,08%), MVK-Beiträge in Höhe von 1,53% (VJ: 1,53%) sowie Dienstgeber-Sozialversicherungsbeiträge in der Höhe von bis zu 21,03% (VJ: 21,03%) (bis zur ASVG-Höchstbeitragsgrundlage) berücksichtigt. Fluktuationsabschläge werden nicht angesetzt.

Die Rückstellungen für nicht konsumierte Urlaube werden auf Basis der zum Abschlussstichtag nicht konsumierten Urlaubstage sowie der individuellen Entgelte unter Einbeziehung von Lohnnebenkosten errechnet. Der auf Urlaubsvorgriffe entfallende Teil der Rückstellung wird unter den aktiven Rechnungsabgrenzungen ausgewiesen.

In den sonstigen Rückstellungen werden gemäß dem Vorsichtsprinzip sämtliche im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren Risiken und der Höhe und/oder dem Grunde nach ungewisse Verbindlichkeiten in Höhe jener Beträge berücksichtigt, die nach vernünftiger unternehmerischer Beurteilung erforderlich sind.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit den Anschaffungskosten bzw. dem höheren Erfüllungsbetrag unter Bedachtnahme auf den Grundsatz der Vorsicht angesetzt (§ 211 Abs 1 UGB). Fremdwährungsverbindlichkeiten wurden mit dem Anschaffungskurs oder dem am Abschlussstichtag bestehenden höheren Devisenbriefkurs bewertet.

Derivative Finanzinstrumente

Der Tochtergesellschaft Vienna Airport FBO GmbH, Schwechat, wurde die Option eingeräumt, ihre Anteile an der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zu einem fixierten Preis in Höhe der Anschaffungskosten zuzüglich aller auf die Beteiligung gebuchten Zuschüsse in Höhe von derzeit T€ 8.673,4 an die FWAG zu veräußern.

Weitere derivative Finanzinstrumente bestanden zum Bilanzstichtag nicht.

Änderung von Ausweis- und Bewertungsmethoden

Änderungen des Ausweises oder der Bewertung sind im Geschäftsjahr nicht erfolgt.

Erläuterungen zur Bilanz

Aktiva

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens gemäß § 226 Abs 1 UGB ist der Anlage 1 zu diesem Anhang zu entnehmen.

→ Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Der in der Position Grundstücke und Bauten enthaltene Grundwert beträgt T€ 105.851,6 (VJ: T€ 107.026,4) (§ 225 Abs 7 UGB).

Die Überprüfung der Vermögenswerte auf Werthaltigkeit führte im Geschäftsjahr 2024 zu außerplanmäßigen Abschreibungen von T€ 287,8 (VJ: T€ 0,0).

→ Finanzanlagen

Zum Abschlussstichtag wurden keine zum Finanzanlagevermögen gehörenden Finanzinstrumente mit einem über dem beizulegenden Zeitwert liegenden Wert ausgewiesen (§ 238 Abs 1 Z 2 UGB).

Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von T€ 4.000,0 (VJ: T€ 4.500,0) und sonstige Ausleihungen in Höhe von T€ 14,3 (VJ: T€ 27,7) haben eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr (§ 227 UGB).

Die Wertpapiere des Anlagevermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	2024	2023
Aktien	521,8	521,8
Sonstige	137,8	137,7
	659,6	659,5

Umlaufvermögen

→ Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände setzen sich wie folgt zusammen (§ 224 Abs 2 UGB iVm § 225 Abs 3 UGB):

31.12.2024		Forderungen mit einer Restlaufzeit			Gesamt
Beträge in T€		bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	55.768,0	0,0	0,0	55.768,0
2.	Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	9.876,0	0,0	0,0	9.876,0
3.	Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	226,3	0,0	0,0	226,3
4.	Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	447.591,9	0,0	0,0	447.591,9
		513.462,1	0,0	0,0	513.462,1

31.12.2023		Forderungen mit einer Restlaufzeit			Gesamt
		bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	
Beträge in T€					
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	37.312,7	0,0	0,0	37.312,7
2.	Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	9.284,6	0,0	0,0	9.284,6
3.	Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	238,8	0,0	0,0	238,8
4.	Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	312.481,2	0,0	0,0	312.481,2
		359.317,2	0,0	0,0	359.317,2

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit T€ 2.561,9 (VJ: T€ 2.001,5) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und mit T€ 7.314,0 (VJ: T€ 7.283,1) sonstige Forderungen. Die Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen zur Gänze Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (§ 223 Abs 5 UGB).

Zum Abschlussstichtag bestehen Einzelwertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von T€ 1.561,3 (VJ: T€ 2.851,4) und zu sonstigen Forderungen in Höhe von T€ 0,0 (VJ: T€ 5.824,2), welche aufgrund objektiver, die einzelnen Forderungen betreffenden Umstände vorgenommen wurden. Pauschalwertberichtigungen wurden nicht vorgenommen (§ 226 Abs 5 UGB).

Die sonstigen Forderungen beinhalten mit T€ 435.008,1 (VJ: T€ 283.500,0) Veranlagungen von Termingeldern. Sie betreffen mit T€ 10.784,1 (VJ: T€ 27.472,5) Erträge, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden. Diese setzen sich im Wesentlichen aus COVID-19 Unterstützungsmaßnahmen und Abgrenzungen für Park-, Miet-, Betriebskosten- und Zinserträge zusammen (§ 225 Abs 3 UGB).

→ Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2023
AT0000A2YQ39 Raiffeisen-Holding NÖ-Wien (Anleihe)	20.000,0	20.000,0	20.000,0	20.000,0
AT0000A325Y3 Raiffeisen Centrobank AG (Fondsanteile)	n.a.	n.a.	20.000,0	21.568,0
AT0000A3CT49 Raiffeisen Bank International AG (Fondsanteile)	25.000,0	25.207,5	n.a.	n.a.
AT0000A3FFN5 Raiffeisen Bank International AG (Fondsanteile)	5.000,0	4.929,0	n.a.	n.a.
Summe	50.000,0	50.136,5	40.000,0	41.568,0

→ Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten betreffen mit T€ 4.383,8 (VJ: T€ 4.762,7) von der Gesellschaft geleistete Vorauszahlungen für Leistungen, die wirtschaftlich einer zukünftigen Periode zuzurechnen sind, und mit T€ 1.142,1 (VJ: T€ 962,8) zum Abschlussstichtag bestehende und auf Basis der individuellen Entgelte unter Einbeziehung von Lohnnebenkosten bewerteten Urlaubsvorgriffe.

→ Latente Steuern

Die latenten Steuern zum Bilanzstichtag wurden für temporäre Differenzen zwischen dem steuerlichen und dem unternehmensrechtlichen Wertansatz für folgende Posten gebildet:

Beträge in T€	31.12.2024	31.12.2023
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	26.347,4	23.526,4
Personalarückstellungen	11.055,1	11.231,9
Sonstige Rückstellungen	2.865,3	2.237,0
	40.267,8	36.995,3
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	-322,1	-492,3
Unversteuerte Rücklagen	-1.316,9	-1.327,1
	-1.639,0	-1.819,4
Steuerabgrenzung (saldiert)	38.628,8	35.175,9

Passiva

Eigenkapital

→ Grundkapital

Das Grundkapital beläuft sich zum Stichtag 31.12.2024 auf T€ 152.670,0 und ist in 84.000.000 Stück (VJ: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigende Stammaktien geteilt, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Erworbene eigene Aktien (125.319 Stück) sind mit einem rechnerischen Wert von T€ 227,8 (VJ: T€ 227,8) offen vom Grundkapital abgezogen (§ 229 Abs 1a UGB).

→ Kapitalrücklagen

Die gebundenen Kapitalrücklagen umfassen das bei der 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und das bei der 1995 durchgeführten Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 sowie jenen Betrag (T€ 227,8), welcher aufgrund des Erwerbs eigener Aktien in den Geschäftsjahren 2019 und 2020 aus den freien Gewinnrücklagen zugeführt wurde.

→ Gewinnrücklagen

Die (gebundene) Rücklage für eigene Anteile in Höhe von T€ 4.304,9 wird als Korrekturposten in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

→ Bilanzgewinn

Die Entwicklung des Bilanzgewinns stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2024
Bilanzgewinn zum 31.12.2023	110.733,4
+ Jahresüberschuss	223.552,4
- Ausschüttung	-110.714,6
- Zuweisung zu freien Rücklagen	-85.100,0
Bilanzgewinn zum 31.12.2024	138.471,2

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. In den Geschäftsjahren 2021 bis 2024 wurden der Gesellschaft COVID-19-Investitionsprämien gewährt.

Die Investitionszuschüsse werden im gesetzlichen Gliederungsschema des § 224 UGB nach dem Eigenkapital gesondert ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagen erfolgswirksam aufgelöst.

Die Entwicklung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln sind der Anlage 3 zu diesem Anhang zu entnehmen.

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich im zusammen aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder (T€ 31.381,0 VJ: T€ 31.870,1), Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen (T€ 20.037,6 VJ: T€ 21.991,5), Rückstellungen für nicht konsumierte Urlaube (T€ 3.878,7 VJ: T€ 3.282,6), Rückstellungen für Prämien (T€ 4.483,6 VJ: T€ 3.969,5), Rückstellungen für Unterauslastung (T€ 17.744,3 VJ: T€ 21.627,7), Rückstellungen für diverse andere Personalaufwendungen (T€ 2.026,5 VJ: T€ 1.822,8), Rückstellungen für nicht abgerechnete Ermäßigungen (T€ 77.180,2 VJ: T€ 9.264,7), Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen (T€ 25.099,7 VJ: T€ 18.401,5), Rückstellungen für Drohverluste aus der Put-Option Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH (T€ 0,0 VJ: T€ 6.352,8) und andere Rückstellungen und sonstige Verpflichtungen (T€ 93.653,3 VJ: T€ 49.705,2). Unter den Rückstellungen für Unterauslastung werden Vorsorgen, im Wesentlichen für Mitarbeiter, die im Unternehmen nicht mehr 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.

Die Rückstellungen für diverse andere Personalaufwendungen betreffen Dienstfreistellungen, Umstufungen, Rechtsfälle und Abgrenzungen.

Andere Rückstellungen von T€ 23.927,5 (VJ: T€ 0,0) betreffen die Verpflichtungen aus dem im Geschäftsjahr 2024 beschlossenen Lärmschutzprogramm, wonach die FWAG im Zwei-Pisten-System finanzielle Unterstützung für Lärmschutzmaßnahmen wie den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen bei Überschreiten bestimmter Grenzwerte gewährt. Im Tag-Schutzgebiet liegt der Grenzwert bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 54 dB und im Nacht-Schutzgebiet von 45 dB.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen (§ 224 Abs 2 UGB iVm § 225 Abs 6 UGB):

31.12.2024	Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit			
	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
Beträge in T€				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,0	0,0	0,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37.081,5	0,0	0,0	37.081,5
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	146.672,7	43.000,0	0,0	189.672,7
3. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.042,6	0,0	0,0	2.042,6
4. Sonstige Verbindlichkeiten	35.429,9	0,0	0,0	35.429,9
davon aus Steuern	2.226,3	0,0	0,0	2.226,3
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	5.975,1	0,0	0,0	5.975,1
	221.226,7	43.000,0	0,0	264.226,7

Die Restlaufzeiten des Vorjahres stellen sich wie folgt dar:

31.12.2023	Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit			
	Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,5	0,0	0,0	0,5
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.860,3	0,0	0,0	26.860,3
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	152.060,0	43.000,0	0,0	195.060,0
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.589,6	0,0	0,0	10.589,6
5. Sonstige Verbindlichkeiten	74.787,4	0,0	0,0	74.787,4
davon aus Steuern	3.758,8	0,0	0,0	3.758,8
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	5.398,5	0,0	0,0	5.398,5
	264.297,7	43.000,0	0,0	307.297,7

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit T€ 5.291,5 (VJ: T€ 5.789,5) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und mit T€ 184.381,10 (VJ: T€ 189.270,5) sonstige Verbindlichkeiten. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen mit T€ 0,2 (VJ: T€ 77,7) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und mit T€ 2.042,4 (VJ: T€ 10.511,9) sonstige Verbindlichkeiten.

Die sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit T€ 121.389,5 (VJ: T€ 125.321,1) die Veranlagung liquider Mittel (Cash-Pooling) und mit T€ 56.500,0 (VJ: T€ 56.500,0) erhaltene Darlehen. Die sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen mit T€ 2.042,5 (VJ: T€ 10.323,6) die Veranlagung liquider Mittel (Cash-Pooling).

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen mit T€ 13.393,3 (VJ: T€ 45.504,6) Erträge, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden. Diese setzen sich im Wesentlichen aus Incentives an Fluglinien, Verpflichtungen aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds-Flughafen Wien sowie Löhnen, Lohn- und Gehaltsnebenkosten und Sozialversicherungsbeiträgen für Dezember des Berichtsjahres zusammen (§ 225 Abs 6 UGB).

Es bestehen keine Verpflichtungen, für die dingliche Sicherheiten bestellt sind.

Passive Rechnungsabgrenzungen

Die passiven Rechnungsabgrenzungen bestehen im Wesentlichen aus erhaltenen Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm in Höhe von T€ 11.772,6 (VJ: T€ 13.681,6).

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2024 untergliedern sich nach Tätigkeitsbereichen wie folgt (§ 240 UGB):

Beträge in T€	2024	2023
Airport-Erträge	491.627,0	426.756,2
Abfertigungserträge	159.302,3	148.775,1
Aviation-Umsatz	650.929,3	575.531,3
Miet-, Pacht- und Nutzungserträge sowie Parkerträge	164.666,4	153.221,8
Übrige Erträge	95.795,4	87.410,6
Non-Aviation-Umsatz	260.461,8	240.632,4
Umsatzerlös gesamt	911.391,1	816.163,7
davon verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	42.355,4	39.890,5

Die übrigen Erträge betreffen im Wesentlichen Versorgungs-, Entsorgungs- und Informatikleistungen, Gästebetreuungsleistungen sowie Leistungen an Konzerngesellschaften.

Hinsichtlich der geographisch bestimmten Märkte wurden die Umsatzerlöse zur Gänze im Inland erzielt.

Sonstige betriebliche Erträge

Die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge umfassen Eingliederungsbeihilfen gemäß § 34 AMStG von T€ 225,0 (VJ: T€ 228,2), COVID-19 Quarantäneentschädigungen von T€ 160,2 (VJ: T€ 456,6), Altersteilzeitzuschüsse von T€ 268,2 (VJ: T€ 210,0), Schadenersätze von T€ 350,9 (VJ: T€ 49,0) und Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen von T€ 5.844,1 (VJ: T€ 301,2).

Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen

Die Aufwendungen für Material in Höhe von T€ 35.664,4 (VJ: T€ 37.333,2) betreffen im Wesentlichen Strom (T€ 14.797,9 VJ: T€ 12.674,9), Fernwärme (T€ 4.170,2 VJ: T€ 7.146,4), Treibstoffe (T€ 5.722,3 VJ: T€ 5.454,6) und Enteisungsmittel (T€ 1.691,0 VJ: T€ 3.471,8). Die Aufwendungen für sonstige bezogene Herstellungsleistungen in Höhe von (T€ 57.896,5 VJ: T€ 49.789,4) bestehen fast zur Gänze aus von Konzernunternehmen bezogenen Sicherheitsleistungen (T€ 54.884,8 VJ: T€ 47.674,0).

Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betreffen mit T€ 948,8 (VJ: T€ 942,7) Pensionszuschüsse und Anpassungen der Rückstellungen für Pensionen für leistungsorientierte Zusagen und mit T€ 2.540,2 (VJ: T€ 2.564,9) Pensionskassenbeiträge für beitragsorientierte Zusagen (Stellungnahme 27 des AFRAC⁵).

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Beiträge an Mitarbeitervorsorgekassen gliedern sich wie folgt (§ 239 Abs 1 Z 2 UGB):

⁵ AFRAC-Stellungnahme 27 Personalrückstellungen (UGB), Dezember 2020, Rz 98

Beträge in T€	2024	2023
Bezahlte Abfertigungen und Veränderung der Rückstellungen für Abfertigungen	12.626,5	12.140,0
Beiträge an Mitarbeitervorsorgekassen	2.188,9	1.868,3
Summe Aufwendungen / Erträge (-) für Abfertigungen	14.815,4	14.008,3

Weiters betreffen die Löhne bzw. die Gehälter die Veränderung der Rückstellungen für Jubiläumsgelder wie folgt (Stellungnahme 27 des AFRAC⁶):

Beträge in T€	2024	2023
Löhne	-1.407,8	520,9
Gehälter	918,7	2.430,5
Summe Veränderung Rückstellung	-489,1	2.951,4

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Beträge in T€	2024	2023
Leistungen von Konzernunternehmen	134.305,0	116.069,6
Instandhaltungen	36.047,7	38.377,9
Fremdleistungen	21.667,9	18.471,7
Marketing und Marktkommunikation	20.734,4	18.015,7
Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten	3.180,4	2.787,0
Sonstige Betriebsaufwendungen	15.277,0	10.472,2
Fahrt-, Reise- und Ausbildungskosten	2.963,8	2.478,3
Versicherungsaufwand	2.591,3	2.384,5
Miete und Pacht	5.236,8	4.048,6
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.163,9	1.101,3
Schadensfälle	811,0	1.746,2
Zuweisungen zu Wertberichtigungen	409,0	1.719,3
Transporte	1.198,1	1.248,9
Sonstige Steuern	513,9	472,8
Verluste aus Anlagenabgängen	40,9	15,2
Lärmschutzmaßnahmen	23.950,9	0,0
Übrige Aufwendungen	3.172,5	2.526,7
Summe	273.264,5	221.935,9

Die Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen betreffen die Verpflichtungen aus dem im Geschäftsjahr 2024 abgeschlossenen Lärmschutzprogramm, wonach die FWAG im Zwei-Pisten-System finanzielle Unterstützung für Lärmschutzmaßnahmen wie den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen bei Überschreiten bestimmter Grenzwerte gewährt. Im Tag-Schutzgebiet liegt der Grenzwert bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 54 dB und im Nacht-Schutzgebiet von 45 dB.

Finanzergebnis

Die Erträge aus Beteiligungen beinhalten Ergebnisabführungen aus verbundenen Unternehmen (T€ 907,0 VJ: T€ 876,8), Ausschüttungen aus verbundenen Unternehmen (T€ 42.820,2 VJ: T€ 15.537,0) und Ausschüttungen aus sonstigen Wertrechten (T€ 768,6 VJ: T€ 409,7).

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen betreffen mit T€ 1,6 (VJ: T€ 9.496,0) die laufenden Zinsen und mit T€ 0,0 (VJ: T€ 9.935,3) Vorfälligkeitszinsen für im Vorjahr vorzeitig getilgte Kreditverbindlichkeiten.

⁶ AFRAC-Stellungnahme 27 Personalrückstellungen (UGB), Dezember 2020, Rz 98

Weiters werden unter dieser Position die Zinsen für den von einem Konzernunternehmen gewährten und variabel auf Basis des Euribor-6M verzinsten Kredit (T€ 7.365,7 VJ: T€ 3.954,9) ausgewiesen.

Steuern vom Einkommen

Die FWAG ist seit 2005 Gruppenträger einer Steuergruppe gemäß § 9 KStG. Danach hat der Gruppenträger die auf positive steuerliche Ergebnisse eines Gruppenmitglieds entfallende Körperschaftsteuer an das Gruppenmitglied zu belasten bzw. die auf negative steuerliche Ergebnisse entfallende fiktive Körperschaftsteuerverbindlichkeit an das Gruppenmitglied evident zu halten und mit künftigen Umlageforderungen zu verrechnen.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag setzen sich aus Körperschaftsteuer des Berichtsjahres von T€ 62.133,9 (VJ: T€ 52.017,6), Körperschaftsteuer für Vorjahre von T€ 2.163,5 (VJ: T€ 443,7), Steuerumlagen gemäß Steuerumlagenvereinbarung für das Berichtsjahr von T€ -7.487,1 (VJ: T€ -5.074,4), Erträgen aus der Bildung bzw. Aufwendungen aus der Auflösung aktiver latenter Steuern von T€ -3.449,3 (VJ: T€ -3.483,8) bzw. T€ 176,7 (VJ: T€ 0,00) und Erträgen aus der Auflösung passiver latenter Steuern von T€ -180,4 (VJ: T€ -65,8) zusammen (§ 18 Abs 10 UGB iVm der Stellungnahme 30 des AFRAC⁷).

⁷ AFRAC-Stellungnahme 30 Latente Steuern im Jahresabschluss, September 2016, Rz 38

Sonstige Angaben

Angaben zu verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen

Eine Zusammenstellung jener Unternehmen, an denen die Gesellschaft zumindest einen Anteil in Höhe von 20,0% besitzt, ist diesem Anhang als Anlage 2 beigeschlossen (§ 238 Abs 1 Z 4 UGB).

Mit den meisten verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen bestehen Forderungen aus der Erbringung bzw. Verbindlichkeiten aus der Inanspruchnahme von Leistungen. Darüber hinaus bestehen mit den meisten Unternehmen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Finanzierungs- und Veranlagungsaktivitäten, insbesondere aus der Abwicklung einer konzernweiten Liquiditätsbündelung (Cash-Pooling) (§ 238 Abs 1 Z 20 UGB).

Aufgrund eines mit der Vienna Airport FBO GmbH, Schwechat, abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrags ist die FWAG verpflichtet, den Jahresüberschuss bzw. Jahresfehlbetrag dieser Gesellschaft zu übernehmen (§ 238 Abs 1 Z 20 UGB).

Haftungsverhältnisse

Zum 31.12.2024 bestehen Haftungsverhältnisse in Höhe von insgesamt T€ 26.108,5 (VJ: T€ 29.305,1). 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€ 378,5 (VJ: T€ 291,1).
- 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€ 19.719,3 (VJ: T€ 23.003,3).
- 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 (VJ: 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 (VJ: 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 (VJ: T€ 210,7) begrenzt.

Konsolidierungskreis

Die Gesellschaft wird in den von der Flughafen Wien AG, 1300 Wien Flughafen, aufgestellten Konzernabschluss einbezogen, welcher am Sitz der Flughafen Wien AG hinterlegt ist. Es handelt sich dabei gleichzeitig um den größten und kleinsten Konsolidierungskreis, in den die Gesellschaft einbezogen wird (§ 237 Abs 1 Z 7 UGB iVm § 238 Abs 1 Z 7 und 8 UGB).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Verpflichtungen aus der Nutzung von nicht in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen (§ 238 Abs 1 Z 14 UGB):

Sonstige finanzielle Verpflichtungen		
Beträge in T€	für folgendes Geschäftsjahr	für folgende 5 Geschäftsjahre
Verbindlichkeiten aus Operating-Leasing-Geschäften	5.711,4	28.556,8
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	5.358,7	26.793,3
Verbindlichkeiten aus Fruchtnießungsvertrag	10.862,9	54.314,5
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	10.862,9	54.314,5
Summe	16.574,3	82.871,3

Zum Abschlussstichtag bestanden Erwerbsverpflichtungen (Bestellobligo) für immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen in Höhe von T€ 261.535,3 (V): T€ 306.010,3).

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, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. Diese beträgt zum Abschlussstichtag rund T€ 20.400,0 (V): rund T€ 20.400,0).

Im Geschäftsjahr 2023 wurde für das Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. eine Finanzierungszusage für die Beschaffung neuer Zuggarnituren in Höhe von rund T€ 30.000,0 gegeben. Davon wurden im Geschäftsjahr 2024 T€ 1.002,0 als Darlehen in Anspruch genommen.

Vorschlag zur Verwendung des Ergebnisses

Der Vorstand schlägt vor, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von € 138.471.268,59 eine Dividende von € 1,65 je Aktie – das sind bei 83.874.681 ausschüttungsberechtigten Aktien insgesamt € 138.393.223,65 – auszuschütten und den Restbetrag in Höhe von € 78.044,94 auf neue Rechnung vorzutragen (§ 238 Abs 1 Z 9 UGB).

Angaben zu Aufwendungen für Abschlussprüfer

Die Angabe der auf das Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für Abschlussprüfer unterbleibt, da die Gesellschaft in einen Konzernabschluss einbezogen wird und dort entsprechende Angaben enthalten sind (§ 238 Abs 1 Z 18 UGB).

Organe und Arbeitnehmer

Dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gehörten im Geschäftsjahr 2024 an:

- Ing. Ewald KIRSCHNER
- Lars BESPOLKA
- Mag^a. PhDr. Susanne HÖLLINGER
- DI Herbert PAIERL
- Mag. Manfred PERNSTEINER, M.A.
- Dr. Karin REST, EMBA
- Boris SCHUCHT
- Mag. Gerhard STARSICH
- Mag^a. Karin ZIPPERER, MBA
- Mag^a. Sonja BRANDTMAYER

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^a. PhDr. Susanne HÖLLINGER
- Lars BESPOLKA

Als Vorstandsdirektoren wirkten im Geschäftsjahr 2024:

- Mag. Julian JÄGER
- Mag. Dr. Günther OFNER

Der durchschnittliche Personalstand (ohne Vorstandsmitglieder) betrug (§ 239 Abs 1 Z 1 UGB):

	2024	2023
Arbeiter	1.563	1.543
Angestellte	1.251	1.178
Arbeitnehmer insgesamt	2.814	2.721

Die Mitglieder des Vorstands der FWAG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2024 und 2023 folgende Vergütungen (§ 239 Abs 1 Z 4 UGB):

Bezüge Vorstand 2024 (Auszahlungen)					
in T€	Fixe Bezüge 2024	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2024	Erfolgsabhängige langfristige Bezüge	Gesamtbezüge 2024
	904,4	583,9	12,5	330,8	1.831,6

Bezüge Vorstand 2023 (Auszahlungen)					
in T€	Fixe Bezüge 2023	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge 2023	Erfolgsabhängige langfristige Bezüge	Gesamtbezüge 2023
	863,8	523,7	13,5	755,7	2.156,5

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich auf T€ 581,6 (VJ: T€ 533,3).

Die gesamten Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen ohne frühere Mitglieder des Vorstands betragen für den Vorstand und die leitenden Angestellten T€ 314,6 (VJ: T€ 423,3), für andere Arbeitnehmer fielen T€ 15.800,9 (VJ: T€ 15.224,2) an.

Die Vergütungen und Sitzungsgelder (Zahlungen) an den Aufsichtsrat betragen im Jahr 2024 T€ 213,7 (VJ: T€ 193,6).

Den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden weder Vorschüsse noch Kredite gewährt (§ 237 Abs 1 Z 3 UGB).

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag haben keine relevanten Ereignisse stattgefunden (§ 238 Abs 1 Z 11 UGB).

Schwechat, am 13. März 2025

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Anlagen zum Anhang

Entwicklung des Anlagevermögens vom 1. Jänner bis zum 31. Dezember 2024

Anlage 1 zum Anhang

Posten des Anlagevermögens	Entwicklung zu Anschaffungs- und Herstellungskosten				Stand 31.12.2024
	Stand 1.1.2024	Zugänge	Umbuchung	Abgänge	
Beträge in €					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen und Rechte	56.566.238,03	606.136,79	679.552,38	286.829,51	57.565.097,69
Summe	56.566.238,03	606.136,79	679.552,38	286.829,51	57.565.097,69
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten	1.558.886.006,82	75.211,96	9.583.329,26	1.217.082,88	1.567.327.465,16
2. technische Anlagen und Maschinen	859.557.017,90	485.184,47	17.116.667,62	2.891.298,16	874.267.571,83
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	274.517.701,55	13.172.361,03	1.190.101,07	11.503.401,04	277.376.762,61
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	105.299.978,87	98.684.232,82	-28.569.650,33	-100.480,08	175.515.041,44
Summe	2.798.260.705,14	112.416.990,28	-679.552,38	15.511.302,00	2.894.486.841,04
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	268.739.849,57	1.222.121,63	0,00	0,00	269.961.971,20
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	107.580.000,00	0,00	0,00	4.000.000,00	103.580.000,00
3. Beteiligungen	4.229.233,17	0,00	0,00	0,00	4.229.233,17
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	1.002.000,00	0,00	0,00	1.002.000,00
5. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	659.543,52	15,00	0,00	0,00	659.558,52
6. sonstige Ausleihungen	614.464,42	0,00	0,00	19.993,43	594.470,99
Summe	381.823.090,68	2.224.136,63	0,00	4.019.993,43	380.027.233,88
Gesamt	3.236.650.033,85	115.247.263,70	0,00	19.818.124,94	3.332.079.172,61

Posten des Anlagevermögens	Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
	Stand 1.1.2024	Zugänge	Zuschrei- bungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2024	Stand 1.1.2024
Beträge in €								
I. Immaterielle Vermögensgegenstände								
Konzessionen und Rechte	48.609.534,58	3.943.065,65	0,00	0,00	286.828,55	52.265.771,68	5.299.326,01	7.956.703,45
Summe	48.609.534,58	3.943.065,65	0,00	0,00	286.828,55	52.265.771,68	5.299.326,01	7.956.703,45
II. Sachanlagen								
1. Grundstücke und Bauten	806.847.438,74	54.391.195,90	0,00	0,00	0,00	861.238.634,64	706.088.830,52	752.038.568,08
2. technische Anlagen und Maschinen	744.888.274,10	17.342.979,09	0,00	0,00	2.875.288,24	759.355.964,95	114.911.606,88	114.668.743,80
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	233.626.719,04	15.985.604,50	0,00	0,00	11.440.692,47	238.171.631,07	39.205.131,54	40.890.982,51
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	6.922.800,45	0,00	0,00	0,00	0,00	6.922.800,45	168.592.240,99	98.377.178,42
Summe	1.792.285.232,33	87.719.779,49	0,00	0,00	14.315.980,71	1.865.689.031,11	1.028.797.809,93	1.005.975.472,81
III. Finanzanlagen								
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	17.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.000,00	269.944.971,20	268.722.849,57
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	103.580.000,00	107.580.000,00
3. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.229.233,17	4.229.233,17
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.002.000,00	0,00
5. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	659.558,52	659.543,52
6. sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	594.470,99	614.464,42
Summe	17.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.000,00	380.010.233,88	381.806.090,68
Gesamt	1.840.911.766,91	91.662.845,14	0,00	0,00	14.602.809,26	1.917.971.802,79	1.414.107.369,82	1.395.738.266,94

Tochterunternehmen und Beteiligungen der Flughafen Wien AG

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€	2024	2023
Eigenkapital	42.594,3	41.805,9
Umsatzerlöse	10.862,9	10.309,3
Jahresüberschuss	5.488,4	4.477,3

Vienna Airport FBO GmbH (VAF)

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€	2024	2023
Eigenkapital	8.699,8	8.699,8
Umsatzerlöse	14.430,5	14.290,2
Jahresüberschuss	907,0	876,8

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€	2024	2023
Eigenkapital	2.410,1	2.952,4
Umsatzerlöse	59.456,6	49.676,9
Jahresüberschuss	1.057,7	334,1

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€	2024	2023
Eigenkapital	8.088,4	13.443,2
Umsatzerlöse	72.042,2	63.288,5
Jahresüberschuss	2.645,2	1.163,7

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, 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€	2024	2023
Eigenkapital	59.927,6	77.528,9
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	8.398,7	26.804,9

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€	2024	2023
Eigenkapital	120.193,9	119.180,4
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	1.013,5	-0,5

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€	2024	2023
Eigenkapital	6.376,1	5.176,6
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-2,6	-1,4

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 und die Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

Beträge in T€	2024	2023
Eigenkapital	14.016,4	11.727,1
Umsatzerlöse	15.939,4	14.688,3
Jahresüberschuss	2.289,3	858,6

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€	2024	2023
Eigenkapital (vorläufig)	566,1	417,4
Umsatzerlöse (vorläufig)	1.300,1	860,0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag (vorläufig)	150,3	-209,0

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	2024	2023
Eigenkapital	147,0	173,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-26,5	-35,3

KSC Holding a.s. (KSCH)**Sitz:** Bratislava, Slowakei**Kapitalanteil:** 47,7% VIE

52,3% VINT

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

Beträge in T€, IFRS-Werte	2024	2023
Eigenkapital	35.575,2	39.708,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	1.152,7	877,3

Vienna AirportCity Event GmbH (VAC)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Im Zuge des Coworking Space Konzepts ist der Unternehmenszweck der Gesellschaft die Vermietung der Lounge, gemeinsamen Arbeitsplätzen und flexiblen Meetingräumen.

Beträge in T€	2024	2023
Eigenkapital	224,1	-199,9
Umsatzerlöse	6.803,3	4.998,3
Jahresüberschuss	424,0	207,4

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€	2024	2023
Eigenkapital	1.383,3	755,9
Umsatzerlöse	13.155,5	10.704,7
Jahresüberschuss	627,4	232,3

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

Beträge in T€	2024	2023
Eigenkapital	285,2	285,4
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-0,1	-0,1

Load Control International SK s.r.o (LCI)**Sitz:** Kosice, Slowakei**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Unternehmenszweck der Gesellschaft ist die Erstellung von Load Sheets.

Beträge in T€, IFRS-Werte	2024	2023
Eigenkapital	115,4	79,3
Umsatzerlöse	1.845,8	1.747,3
Jahresüberschuss	36,1	63,2

Vienna Airport Maintenance Services GmbH (VAM)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Gegenstand der Gesellschaft ist die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Reinigung, des Winterdienstes und der Grünflächenbetreuung sowie die Betreuung des Kofferwagenservice.

Beträge in T€	2024	2023
Eigenkapital	9,5	0,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-0,5	0,0

Vienna Airport Logistics GmbH (VAL)**Sitz:** Schwechat**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:** Gegenstand der Gesellschaft ist das Errichten, Betreiben und Vermarkten eines zentralen Logistiklagers, insbesondere für die am Flughafen Wien betriebenen Flughafen Shops, Restaurants und Automaten, sowie den Lounges und Dienstleistern.

Beträge in T€	2024	2023
Eigenkapital	9,1	0,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-0,9	0,0

Entwicklung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

Anlage 3 zum Anhang

Beträge in €	Stand 1.1.2024	Abgang	Auflösung	Dotierung	Stand 31.12.2024
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen und Rechte	23.192,27	14.518,65	0,00	0,00	8.673,62
Summe	23.192,27	14.518,65	0,00	0,00	8.673,62
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten	463.228,97	74.760,02	0,00	0,00	388.468,95
2. technische Anlagen und Maschinen	2.134.241,74	223.741,97	0,00	226.325,33	2.136.825,10
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	152.981,52	59.732,32	248,15	0,00	93.001,05
Summe	2.750.452,23	358.234,31	248,15	226.325,33	2.618.295,10
Gesamt	2.773.644,50	372.752,96	248,15	226.325,33	2.626.968,72

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 13. März 2025

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der
Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat,

bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024, 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 2024 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 Verordnung (EU) 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 Bestätigungsvermerks ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen. Bezüglich unserer Verantwortlichkeit und Haftung als Abschlussprüfer gegenüber der Gesellschaft und gegenüber Dritten kommt § 275 UGB zur Anwendung.

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 8 und 12

→ Das Risiko für den Abschluss

Der Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens kommt besondere Bedeutung zu, weil im Jahresabschluss der Gesellschaft dieser Posten mit 1.029 Mio. EUR rund 51 % 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 des betreffenden Sachanlagevermögens 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.

Der Analyse, ob Anhaltspunkte für voraussichtlich dauernde Wertminderungen vorliegen, liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Das Ergebnis der Analyse ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Managements hinsichtlich Art und Umfang der künftigen Nutzung und Ertragskraft der Vermögensgegenstände, von den Marktzinssätzen sowie von der Marktentwicklung und ist daher mit bedeutenden Schätzungsunsicherheiten behaftet.

Für den Abschluss besteht das Risiko einer Überbewertung des Sachanlagevermögens.

→ 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 der relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und kritisch hinterfragt, ob diese Prozesse geeignet sind, Anhaltspunkte für eine dauernde Wertminderung zu identifizieren. Darüber hinaus haben die Konzeption und Einrichtung ausgewählter interner Kontrollen beurteilt.
- Wir haben die Vollständigkeit und Angemessenheit der Beurteilung durch das Management analysiert, indem wir die relevanten Prüfungsnachweise dahingehend beurteilt haben, ob die herangezogenen Informationen und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen mit unserem Verständnis der Geschäftstätigkeit des Unternehmens, dem Unternehmensumfeld, unserer Kenntnis der Branche und den aktuellen Marktbedingungen sowie mit sonstigen im Rahmen der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen im Einklang stehen.
- Wir haben beurteilt, ob das Management alle wesentlichen Ereignisse und Umstände untersucht hat, die für die Beurteilung des Vorliegens eines Triggering Events relevant sind.
- Wir haben die Unternehmensplanung aus dem Vorjahr mit der aktuellen Unternehmensplanung verglichen und auf Änderungen der Planungsprämissen analysiert.
- Die bei der Bestimmung der Marktzinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten unter Konsultation unserer Bewertungsspezialisten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.
- Weiters haben wir beurteilt, ob die qualitativen und quantitativen Angaben zur Werthaltigkeit des Sachanlagevermögens im Anhang angemessen sind.

Sonstige Informationen

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

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

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald sie vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob die sonstigen

Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

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 5. Juni 2024 als Abschlussprüfer gewählt und am 22. Juli 2024 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2024 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

14. März 2025

KPMG Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger

Wirtschaftsprüferin

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

Fotos:

Andreas Hofer Photography

Das Informationsangebot des Flughafens Wien im Internet:

Website des Flughafens Wien:

www.viennaairport.com

Investor Relations Flughafen Wien:

www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:

www.laermschutzprogramm.at

Umwelt und Luftfahrt:

www.vie-umwelt.at

Alles zur 3. Piste:

www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste

Dialogforum Flughafen Wien:

www.dialogforum.at

Mediationsverfahren (Archiv):

www.viemediation.at



Disclaimer: Dieser Jahresfinanzbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss im März 2025 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 2024 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft finden Sie auf unserer Homepage www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations unter dem Menüpunkt „Berichte & Präsentationen“. 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.